



22. november 2018

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Til: trm@trm.dk, bgk@trm.dk og lla@trm.dk

Arriva Danmark A/S' svar til høring over ”Forslag til lov om ændring af lov om trafikelskaber”

Jeg takker for, at Arriva Danmark A/S kan bidrage med høringssvar til høringsprocessen. Arriva er Danmarks største, private operatør i den kollektive trafik og har været til stede i Danmark siden 1997. Vi har 3.700 ansatte, driver ca. 1.000 busser og jernbanestrækninger i Midt- og Vestjylland med 43 togsæt.

Arriva har således en stor indsigt i og erfaring med udviklingen af den kollektive trafik, som vi ønsker at bidrage med i denne høring.

1. Generelle bemærkninger

Arriva bifalder, at regeringen har sat sig et mål om at tilbyde bedre og billigere transport for en større del af passagerne. Som den stigende trængsel viser, er der behov for en ambitiøs udbygning af den kollektive trafik, særligt på indfaldsvejene til de større byer, hvor trængslen forventes at vokse med 149 pct. frem imod 2035.

Derfor støtter Arriva også overordnet regeringens ønsker om øget konkurrence i den kollektive trafik med målsætningen at få adgang til bedre og billigere transportformer. Det skal dog ske på lige vilkår for alle aktører, og det indeværende lovforslag modarbejder dette princip. Derfor stiller Arriva sig særligt kritiske over for de dele af forslaget, der medfører øget skævvridning af den kollektive trafik.

Transportministerens forslag indeholder en række elementer, der stiller den kollektive trafik dårligt imod konkurrencen fra private fjernbusser særligt på områderne om chaufførernes arbejdsvilkår, sikkerheden ved busmateriellet og ikke mindst miljøbelastningen.

Her ønsker Arriva at fremhæve følgende elementer i lovforslaget:

- Uden reelle værktøjer til kontrol af fjernbusoperatørernes brug af overenskomster og med mulighed for at bruge udenlandske chauffører i stigende grad, åbner forslaget op for social dumping. Det vil undergrave den øvrige kollektive trafik og den danske model i transportbranchen, hvis fjernbuschaufførerne ikke sikres ordentlige vilkår.
- De private operatører må frit vælge prissætning og køre i få, udvalgte profitable perioder, hvor der er nok passagerer. Arriva er, som alle andre operatører i den kollektive trafik,

bundet af vores trafikkontrakt, til en fast prisstruktur og til at køre på alle tidspunkter af døgnet – også de mange tidspunkter, der ikke i sig selv er profitable. Således er Arrivas billetindtægter defineret ved gældende taksttaler.

- Alle offentlige trafikselskaber og operatører er bundet af de politisk fastsatte passagerrettigheder, herunder af passagerrettighedsforordningen (1371/2007). De private fjernbusser må selv vælge, om de vil tilbyde rettigheder til passagerne, udover forordningen 181/2011, der er lempeligere end for togoperatører og trafikselskaber.

Derfor er Arriva kritisk over for, at regeringen ønsker at indføre markante ændringer for den kollektive trafik, uden at forslaget er baseret på dybdegående analyser på et validt datagrundlag.

Grundlæggende betyder det, at den kommercielle og ikke-udbudte del af den kollektive transport får markant friere vilkår, som indirekte påvirker den udbudte og højt regulerede del af den kollektive transport. Dette uden at konsekvenserne for den udbudte trafik er undersøgt. Påvirkning af regionale og interregionale bus- og togforbindelser kendes ikke, men det er Arrivas vurdering, at der er stor sandsynlighed for faldende indtægtsgrundlag til skade for kommuner, regioner og stat, da omkostningerne fortsat vil være tilstede under de nuværende bus- og togkontrakter.

Med andre ord risikerer regeringen med forslaget, at passagergrundlaget i yderområderne – hvor den kollektive trafik i forvejen ikke i sig selv er profitabel – presses. Det vil betyde, at trafikselskaberne i højere grad vil miste billetindtægter og vil have sværere ved at opretholde den politisk bestemte service. Med færre passagerindtægter til trafikselskaberne vil de have sværere ved at finansiere de eksisterende bus- og togafgange.

2. Specifikke bemærkninger

2.1 Større omsætningstab end forudsat og ingen reel mulighed for nedjustering af trafikomfanget

Det eksterne analysebureau, som har udført analyserne for Trafikstyrelsen, konkluderer, at et kilometerkrav på 75 km vil øge antallet af fjernbusrejser med op til 38 pct., svarende til ca. 560.000 ekstra fjernbuspassagerer årligt. Ca. 300.000 passagerer forventes at være nye rejsende, imens ca. 260.000 rejsende forventes at komme fra øvrig kollektiv trafik.

Her konkluderer Trafikstyrelsens eget analysebureau, at de ikke har undersøgt pendlernes rejsemønstre. Analysen giver derfor et ufuldstændigt billede af konsekvenserne, særligt i relation til Arrivas togdrift, da vores primære passagergruppe er pendlere.

Konservativt set forventer Arriva et passagertab på op til 6 pct. ifølge egne beregninger, hvis lovforslaget gennemføres i sin nuværende form. Tab i samme størrelsesorden kan forventes af de øvrige operatører og trafikselskaber, der driver lokalbaner, X-busser, regionalbusser m.m. Tabet for Arriva vil sandsynligvis blive endnu større, såfremt de kommercielle regler ikke overholdes af fjernbusoperatørerne. Arriva er særligt bekymret for, at passagerne stiger af tidligere end det i forslaget gældende krav

om passagerrejser på mindst 75 km. Dette er ikke alene en risiko for den nuværende togdrift i Midt- og Vestjylland (MVJ) under den gældende kontrakt, men også for den kommende operatør af MVJ-strækningerne samt Svendborg-banen.

Der er generelt stor usikkerhed om konsekvenserne af bureauets analyse. Således noterer Transportministeriet selv: *"Analysens resultater baserer sig delvist på skøn og er derfor behæftet med nogen usikkerhed."* Således risikerer Transportministeriet at gennemføre en markant ændring af den kollektive trafik, uden det eksempelvis er undersøgt, hvad det vil betyde for pendlernes rejsemønstre og for operatørerne i den kollektive trafik, uanset om de driver tog- eller busdrift.

2.2 Risiko for værre bus- og togbetjening af alle passagerer

Transportministeriet foreslår, at: *"De ændrede afstandskrav til fjernbusserne vil på sigt kunne føre til en ændring af dimensioneringsbehovet i togtrafikken. Det skyldes, at en andel af passagerne, som ellers ville have rejst med tog, fremadrettet forventes at ville benytte sig af fjernbussen."*

De nuværende tog- og busoperatører, inkl. Arriva, er bundet af vores kontrakter med trafik køberne. Således skal vi køre på skæve tidspunkter af døgnet, hvor der er få passagerer. Eksempelvis er Arriva afhængig af at bruge indtægten fra myldretidsafgangene til at dække de øvrige afgang, der ikke er profitable. Dette er selve princippet ved de offentlige trafikkontrakter, da trafikken i sig selv ikke kan køres på kommercielle vilkår. Det princip vil regeringens forslag erodere.

Transportministeriet vælger i sin vurdering at se bort fra, at Arriva Tog A/S (et datterselskab til Arriva Danmark A/S) i Danmark kører på en offentlig trafikkontrakt. En signifikant del af vores indtægter kommer fra billetsalget og er grundlæggende for kontrakten mellem Transportministeriet og Arriva Tog A/S. Ændres forudsætningerne i vores kontraktforhold, må dette kompenseres inden for kontraktperioden og -vilkårene, da Arriva er bundet af vores kontraktforpligtelser.

Med transportministerens forslag risikerer alle operatører, at deres drift undergraves grundet den skæve konkurrence. Fjernbusserne vil kunne køre ned til én gang hver vej i fx myldretiden til en billigere pris og så ikke køre resten af døgnet, hvor kundegrundlaget er for småt.

Fjernbusserne tilbyder derfor kun bedre service til et fåtal af passagerne i myldretiden. Imens risikerer det at fjerne grundlaget for øvrige passagerers betjening, hvis Arriva og andre operatører må indstille trafikken både inden for og uden for myldretiden.

2.3 Ulige vilkår for operatører af fjernbusser og offentlig trafik ift. passagervilkår

Transportministeriet foreslår: *"§ 28 c. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafik selskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger. Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel."*

Alle offentlige operatører er bundet af politisk bestemte krav. Disse tæller eksempelvis krav på et minimum antal afgang, rettidig information, erstatningskørsel og mulighed for en erstatningstaxa, hvis bussen eller toget er forsinket over et fastsat antal minutter.

De private operatører af fjernbusser vil således ikke være bundet af samme niveau forpligtelser, men kun være bundet af passagerrettighedsforordning 181/2011, der er lempeligere end passagerrettighedsforordningen for togoperatører. Det er ulige vilkår og giver dårlig betjening for passagerne.

2.4 Stor usikkerhed om kontrollen med operatørernes opretholdelse af loven

Transportministeriet foreslår: *"Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder."*

Med forslaget stilles der krav til, at passagerne skal rejse mindst 75 km med fjernbussen. Der er dog ingen realistiske forslag til, hvordan reglen skal håndhæves i dagligdagen. Det udgør en alvorlig bekymring for Arriva, hvis ikke Transportministeriet stiller realistiske kontrolforanstaltninger i sigte, der sikrer, at tidlig (og derved ulovlig) afstigning ikke vil ske i fremtiden. Den praktiske gennemførelse af sådanne kontroller kan synes besværlig, men det kan omfatte stikprøver af passagerens rejser, ligesom fjernbuschaufførerne kan føre et opdateret skema over på- og afstigning for at undgå ulovlig tidlig afstigning.

I fremtiden vil en passager kunne købe en lovlig rejse fra eksempelvis Herning til Aarhus på en bus, som kører videre til København og derfor samler passagerer op i Silkeborg. Her kan passageren stå af, hvilket vil være ulovligt, men det er ikke usandsynligt, at fjernbusoperatørerne vil muliggøre afstigningen uden reelle kontrolforanstaltninger. Dermed etableres en rute med fjernbus fra Herning til Silkeborg til en væsentlig lavere takst end med tog på samme rute.

2.5 Ulige vilkår for adgang krav til at afgive data

Transportministeriet foreslår, at private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste. Derved fremstår adgangen til 3. parts-salg af billetter til offentlige og private trafiktilbud asymmetrisk, når offentlige aktører skal give adgang til data, imens de private aktører kun kan give adgang.

Arriva stiller spørgsmål ved, om den ulige stilling på dette punkt er til fordel for kunden i forhold til at fremme udviklingen af sammenhængende løsninger.

2.6 Usikkerhed om, hvorvidt private aktører vil udvikle billetløsninger uden mulighed for provision

Transportministeriet foreslår: *"§ 28 affattes således: »§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler."* Og uddybes i bemærkningerne: *"Derudover lægges der op til at de offentlige*

trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredje-part. Dette for at muliggøre fremkomsten af private digitale løsninger.”

Arriva opfatter forslaget i konteksten af de tre typer af betalingsstrømme, der i dag findes mellem trafikvirksomhederne i relation til salg af billetter for andre parter:

1. En indtægtsdeling af billetprovenuet for selve transportarbejdet.
2. En provision, som parterne afregner ift. transportarbejdet.
3. Hvad man kan kalde en infrastrukturaflønning, dvs. tilslutningsafgifter og lignende omkostninger, som medgår til aflønning for at stille data/kanaler til rådighed.

Arriva anbefaler, at det også i fremtiden vil være muligt at opnå provision ved videresalg af billetter, således at private aktører får incitament til at udvikle en platform til brug for salget af både enkeltture og kombinationsture på tværs af forskellige transportløsninger, jf. ønsket om at give grobund til reelle mobility-as-a-service-løsninger.

2.7 Støtte til inddrivelse af fordringer via det offentlige

Transportministeriet foreslår: *”Forslaget lægger op til, at trafikselskaber og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region, skal have mulighed for at lade fordringer, som opstår i forbindelse med rejsekort inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.*

Med forslaget sikres, at ikke-statsligt ejede operatører ikke stilles ringere end statsligt ejede operatører, når disse udfører offentlig servicetrafik, for så vidt angår inddrivelse af fordringer fra rejsekort. Et trafikselskab eller en privat jernbanevirksomhed vil således have mulighed for at vælge imellem inddrivelse efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, og civilretlig inddrivelse.”

Dette element i Transportministeriets lovforslag støtter Arriva.

2.8 Behov for indhentning af godkendelse ved alle trafikvirksomheder ved indgåelse af dispensation for afstandskravet på 75 km.

Transportministeriet foreslår: *”§ 22, stk. 2, affattes således: »Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner.«”*

Det er Arrivas opfattelse, at aftale om dispensation fra 75 km.-afstandsregel bør indgås med alle relevante trafikvirksomheder, hvis konkurrencesituation kan blive påvirket af dispensationen, inkl. alle to-goperatører med betjening af rejserelationen.

3. Bemærkninger angående regeringens tidligere position til ændring af afstandskravet

I december 2017 præsenterede Transportministeriet sit nærhedsnotat til Folketingets Transportudvalg om EU's Vejpakke. Ministeriet var særdeles kritiske over for EU's forslag om netop liberalisering af fjernbusserne med følgende årsager:

- *"En liberalisering af den nationale rutekørsel på den foreslåede måde, vil få væsentlige negative konsekvenser for trafikbetjeningen udenfor de større byområder, herunder vil de mekanismer, der skal sikre sammenhæng i den kollektive trafik blive forringet, og trafikselskabernes økonomiske grundlag for at udbyde trafikken vil blive svækket."*
- *"Forslaget vurderes at få betydelige økonomiske konsekvenser for både stat, regioner og kommuner, idet det må forventes, at der vil blive oprettet konkurrerende trafik i de rejserelationer og på de tidspunkter, hvor passagerpotentialitet er størst, hvilket vil medføre et indtægtstab for offentlige servicetrafik, der fortsat vil skulle betjene yderområder og ydertidspunkter."*

Arriva bemærker, at regeringen på kort tid har skiftet grundlæggende holdning til spørgsmålet om afstandskravet.

Derfor vil Arriva gerne bede Transportministeriet om en belysning af, hvilke elementer der har været gældende, siden holdningen er blevet så markant anderledes på så kort tid. Denne belysning bør indgå i Folketingets lovbehandling af forslaget for at sikre det bedst mulige grundlag for ændringerne af den kollektive trafik.

Jeg stiller mig naturligvis til rådighed for Transportministeriet i den videre proces for at sikre den bedst mulige mobilitet for flest mulige danskere, uden at det sker på bekostningen af passagerne i den kollektive trafik.

Med venlig hilsen,

Nikolaj Wendelboe
Adm. direktør
Arriva Danmark A/S

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

Sendt pr. mail til trm@trm.dk, bgk@trm.dk og lla@trm.dk.

København den 21. november 2018

Høringssvar: Lov om trafikselskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, afstandskrav til fjernbuskørsel m.m.)

Danske Busvognmænd har modtaget forslag om til ændring af lov om trafikselskaber i høring og har følgende bemærkninger:

Forslag 2.1: Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab (§ 3b)

Danske Busvognmænd er positive overfor den foreslåede ændring. Vi har ikke konkret kendskab til situationer/forhold, hvor der er ønske fra en eller flere virksomheder om at finansiere ekstra bustrafik, men vi mener, at et første skridt må være at åbne for muligheden. Herefter vil det vise sig, i hvilket omfang, der kan gøres brug af den.

Vi betragter muligheden som en måde f.eks. at øge driften på en eksisterende buslinje eller en måde at skaffe ny/alternativ finansiering til en udvidelse af den allerede eksisterende lokale og regionale bustrafik.

Det er nævnt i bemærkningerne, at der skal betales for "den marginale merudgift". Det er ikke helt klart, hvad dette dækker over, og finansieringsbehovet afledt af forskellige virksomheders ønsker og behov kan være meget forskelligt fra situation til situation. Det bør derfor være op til trafikselskaberne at fastlægge betalingen under hensyntagen til almindelige offentligretslige principper og herunder hensyntagen til egen økonomi, men betalingen bør ikke få en størrelse, der giver trafikselskabet et provenu fra arrangementet.

Forslag 2.2: Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af fjernbusterminal (§ 5, stk. 8)

Danske Busvognmænd støtter ændringen. Den understøtter mulighederne for, at driften af f.eks. en kommende fjernbusterminal i København varetages på en hensigtsmæssig måde.

Forslag 2:3 Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel (§ 19, stk. 4)

Danske Busvognmænd støtter forslaget om et nyt og forenklet afstandskrav for fjernbuskørsel på 75 km. Vi er enige i, at den foreslåede grænse vil give øget mobilitet for mange rejsende, og navnlig potentialet for at betjene yderområder med nye og direkte forbindelser til regionale vækstcentre og/eller uddannelsesinstitutioner er særligt interessant. Samtidigt øger det muligheden for at etablere effektive færdelinjer til andre kollektive transportformer.

Med en distance på 75 km – og over en times rejse med bus - er der fortsat tale om fjernbustrafik, og den afledte trafik bør efter Danske Busvognmænds opfattelse ikke i væsentligt omfang påvirke den nødvendige koordinering og planlægning i den eksisterende lokale og regionale offentlige servicetrafik. Danske Busvognmænd støtter op omkring at bibeholde det nuværende niveau af lokal og regional offentlig servicetrafik og budgetterne, der er afsat hertil. Vi betragter derfor, den af denne ændring afledte trafik, som et supplement til den nuværende betjening med offentlige servicetrafik, der samlet set vil give borgerne en bedre betjening med kollektiv trafik.

Danske Busvognmænd støtter derfor også de supplerende forslag, som understøtter, at fjernbustrafikken kan indgå som en påregnelig del af den kollektive trafik på linje med den offentlige servicetrafik, herunder:

- Kravet om fem daglige dobbeltture (§ 19, stk. 4)
- Muligheden for – efter aftale med trafikelskaberne – at betjene strækninger under 75 km. (§ 22 stk. 2)
- Kravet om indberetning af statistik (§ 23)
- De skærpede straffebestemmelser i forslaget (§ 30)

Det nuværende krav om, at fjernbustrafikken udføres på baggrund af danske bustilladelser efter lov om buskørsel og tilladelser til rutekørsel efter lov om trafikelskaber bør fastholdes med henblik på at sikre overholdelsen og håndhævelsen af såvel de ovenstående krav som krav, der knytter sig til løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne.

Danske Busvognmænd opfordrer til, at der i forbindelse med vedtagelsen af lovforslaget indgås politisk aftale om en analyse og effektevaluering af lovforslaget på et passende tidspunkt efter ikrafttrædelsen. Blandt andet med henblik på at kortlægge:

- passagerernes brug af fjernbustrafik i kombination med offentlig servicetrafik,
- bevægelser og ændringer i passageres rejsevaner (nye passagerer, overflytning fra biltrafik, overflytning fra eksisterende offentlig servicetrafik),
- samfundsøkonomiske effekter i form af passagergevinster (billetpris og rejsetid) og eksternaliteter (miljø, støj, trængsel m.m.)

Forslag 2.4 Et fælles selskab og rejsekort- og rejseplanssystemet (§ 27, §27a og § 27b)

Danske Busvognmænd er enige i forslaget. Vi noterer os blandt andet:

- formålene med sammenlægningen, hvor der peges på, at der skal gøres op med en traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat transporterhverv, og
- begrundelsen for statens indtræden i bestyrelsen, der skal sikre, at der åbnes for at flere, nye kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Forslag 2.5 Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse (§ 28)

Vi noterer os, at det efter gældende ret er muligt for Rejsekort og Rejseplanen at indgå aftaler om kommerciel anvendelse af adgangen til de to systemer og, at denne ret/mulighed føres videre i det nye selskab. Vi er dog også enige i, at lovforslaget skal lægge til grund, at den offentlige servicetrafik udgør

rygraden i den kollektive trafik, hvor rejser i den fælles mobilitetsløsning kobles på tværs af offentlige og private transportformer til en samlet rejse.

Vi noterer os med tilfredshed forslaget om, Transport- Bygnings- og Boligministeriet kan fastsætte nærmere regler om selskabets krav ved tilslutning og fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Forslag 2.6: Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning (§ 28c)

Danske Busvognmænd er enig i forslagene på disse punkter

Forslag 2.7: Rejsekortfordringer (§ 29, stk. 3)

Danske Busvognmænd har ingen bemærkninger til forslagene på dette disse punkter

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der skulle være spørgsmål eller kommentarer til ovenstående.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Sektorchef, kollektiv trafik

Til
Transport, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk; bgk@trm.dk; lla@trm.dk

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

Taastrup, den 22. november 2018

Sag 19-2018-00799 – Dok. 404473/mol_dh

Høringssvar: Udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

I udkastet foreslår ministeriet bl.a. at sænke afstandskravene og hæve betjeningskravene for fjernbuskørsel for at skabe de retlige rammer for flere fjernbusruter i Danmark. Ministeriet skriver i bemærkningerne, at en andel af de passagerer, der ellers ville have rejst med tog, fremadrettet forventes at ville benytte sig af fjernbusser.

DH mener derfor, at det er vigtigt at sikre, at fjernbusruterne også kan benyttes af mennesker med handicap.

Det betyder, at busserne skal være tilgængelige for mennesker med handicap, blandt andre mennesker i kørestol, og at informationer om f.eks. busruter og busafgange stilles til rådighed i tilgængelige formater.

Det er desuden vigtigt at sikre, at man på fjernbusser kan benytte ledsagekortet, der dokumenterer kortindehaverens behov for at have en ledsager med i offentlig transport¹. Ved udbud af busruter skal disse indeholde krav om tilgængelighed for mennesker med handicap og leve op til EU's forordning om buspassagerers rettigheder og EU's busdirektiv.

DH ser det som positivt, at ministeriet kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer og en frivillig mærkeordning, og mener, at disse også skal omfatte buspassagerer med handicap.

Sidst er det også 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 mobilapplikationer², og ligeledes

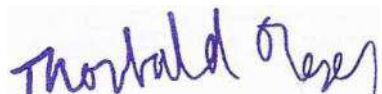
¹ <https://www.handicap.dk/brugerservice/ledsagekort/>

² [Lov om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer](#)

tager højde for informationer, der er relevante for mennesker med handicap som f.eks. tilgængelighed.

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

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Lea Lykke Andersen (lla@TRM.dk)
Cc: 'hh@djf.dk' (hh@djf.dk), Preben Steenholdt Pedersen (psp@djf.dk), Kirsten Marianne Andersen (ka@djf.dk)
Fra: Claus Møller Frederiksen (cmf@djf.dk)
Titel: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafiksselskaber
E-mailtitel: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafiksselskaber (Id nr.: 433434)
Sendt: 20-11-2018 11:17:07
Bilag: Høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om ændring af lov om trafiksselskaber.pdf; Høringsliste.pdf;

Kære Lea.

Hermed følger Dansk Jernbaneforbunds kommentarer til udkastet.

Forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber

Regeringen ønsker med dette forslag, at fremme befordring med fjernbusser på bekostning af jernbanen, som efter alle miljø og samfundsmæssige beregninger er den mest bæredygtige transportform.

Regeringen skriver endda direkte, at de ændrede afstandskrav er fastsat ud fra et hensyn om at understøtte vækst og videreudvikling af markedet for fjernbusser, og at dette kan føre til ændring af dimensioneringsbehovet i togtrafikken.

Det er efter Dansk Jernbaneforbunds opfattelse en samfundsmæssig katastrofe, som betyder,

- Højere CO2 udslip
- Mere trængsel på vejene
- Spild af de 100 milliarder, som er investeret i jernbanens spor og signaler for at efterkomme årevis med manglende vedligeholdelse
- Prognoserne for de besluttede indkøb af nye tog for milliarder bliver tvivlsom
- Både investeringer i ny infrastruktur og materiel bygger på trafikprognoser fra Transportministeriet, som der nu ikke længere vil være forudsætning for.

Regeringen/det politiske system burde betragte jernbanen som en samfundsopgave, og investere mere for at gøre jernbanen attraktiv for eksisterende og kommende togrejsende, der dagligt skal på arbejde samt for erhvervslivet som helhed. Dette kunne ske gennem flere tog, bedre og rengjort materiel, ordentlige forhold på stationer og ikke mindst billigere billetter.

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
Faglig konsulent

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

Fra: DJ/djf
Til: Kirsten Marianne Andersen/djf@djf
Dato: 25-10-2018 10:06
Emne: Vs: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafiksselskaber (Id nr.: 433434)
Sendt af: Tine S. Jørgensen

— Videresendt af Tine S. Jørgensen/djf den 25-10-2018 10:06 —

Fra: trm@trm.dk
Til: Dansk Industri <di@di.dk>, Danske Regioner <regioner@regioner.dk>, "Dansk Jernbaneforbund" <dj@djf.dk>, "mail@busogtog.dk" <mail@busogtog.dk>, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>, "Arriva (inkl. Vestbanen)" <info@arriva.dk>, "post@bat.dk" <post@bat.dk>, "post@brk.dk" <post@brk.dk>, Bycyklen Helpdesk <info@bycyklen.dk>, "Dansk Arbejdsgiverforening" <da@da.dk>, "info@danskerhverv.dk" <info@danskerhverv.dk>, "dhf@danskhandicapforbund.dk" <dhf@danskhandicapforbund.dk>, dtr <dtr@taxi.dk>, Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>, "db@db-dk.dk" <db@db-dk.dk>, Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>, Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>, DSB <dsbpost@dsb.dk>, "fynbus@fynbus.dk" <fynbus@fynbus.dk>, "info@dinletbane.dk" <info@dinletbane.dk>, Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>, "Metroselskabet I/S" <m@m.dk>, "midttrafik@midttrafik.dk" <midttrafik@midttrafik.dk>, Movia <movia@moviatrafik.dk>, "info@NTmail.dk" <info@NTmail.dk>, "passagerpuls@fbr.dk" <passagerpuls@fbr.dk>, Rejsekortet Administration <administration@rejsekort.dk>, "info@rigsrevisionen.dk" <info@rigsrevisionen.dk>, Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>, Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>, "post@sydtrafik.dk" <post@sydtrafik.dk>, "mba@moviatrafik.dk" <mba@moviatrafik.dk>, "sush@di.dk" <sush@di.dk>, "Ankenævnet for Bus, Tog og Metro" <mail@abtm.dk>, "mail@rejseplanen.dk" <mail@rejseplanen.dk>.

Trafikforbundet <trf@trf.dk>

Dato: 25-10-2018 09:57

Emne: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafikselskaber (Id nr.: 433434)

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

Eventuelle bemærkninger til udkastet skal være Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i hænde senest torsdag d. 22. november 2018.

Venlig hilsen

Lea Lykke Andersen
Fuldmægtig

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building and Housing
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 25676412
lla@trm.dk
www.trm.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
trm@trm.dk, bgk@trm.dk, lla@trm.dk



23-11-2018
EMN-2017-01397
1242156
Henrik Severin Hansen

Høring af ændring af lov om trafikkselskaber

Danske Regioner har den 25. oktober 2018 modtaget ændring af lov om trafikkselskaber i høring.

Danske Regioner har hørt de fem regioner og kan overordnet set tilslutte sig de visioner om udvikling af rejsekort/rejseplan til en fælles mobil platform og muligheden for eksterne salg af billetter m.v., der er indeholdt i lovforslaget. Danske Regioner har derudover en række bemærkninger til de konkrete temaer i lovforslaget.

Det skal bemærkes, at Danske Regioner særskilt har besvaret en økonomisk høring af lovforslaget. Der tages endvidere forbehold for Danske Regioners drøftelse på bestyrelsesmødet den 13. december 2018.

Danske Regioners høringssvar er opdelt i følgende 7 hovedpunkter, der følger lovforslaget:

1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikkselskab

Danske Regioner kan tilslutte sig forslaget om, at private virksomheder kan yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter, da det giver mulighed for at udvide den eksisterende kollektive trafik, særligt i forhold til større virksomheders behov. Danske Regioner vil foreslå, at trafikkselskabets aftaler skal godkendes af relevante regioner eller kommuner, fordi det kan have afsmittende indflydelse på det samlede bussystem.

2. Mulighed for at et trafikkselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal

Danske Regioner kan tilslutte sig, at trafikkselskaber, efter aftale med en kommune, kan varetage driften af en fjernbusterminal.

DANSKE REGIONER
DAMPFÆRGEVEJ 22
2100 KØBENHAVN Ø
+45 35 29 81 00
REGIONER@REGIONER.DK
REGIONER.DK

3. Forenkling af afstandskravet for fjernbusser

Danske Regioner tager til efterretning, at afstandskravet for fjernbusser ændres for at sikre billig fjernbuskørsel mellem landsdelene. Regeringen foreslår stærke sanktioner og tilsyn, der forhindrer misbrug af ordningen. Danske Regioner støtter op om dette og håber, at de konkrete forslag er tilstrækkelige.

Det skal sikres, at de nye regler ikke misbruges til at udføre regional bustrafik. Derfor vil Danske Regioner anbefale, at afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte afstand mellem start- og slutdestination og ikke medtager eventuel omvejskørsel.

Lovforslaget har økonomisk negativ betydning for den regionale buskørsel. Dette er påpeget i den økonomiske høring.

4. Et fælles selskab for rejsekort- og rejseplansystemet

Allerede inden fremsættelse af lovforslaget var der igangsat en proces med at samle rejsekort og rejseplan i én organisation. Danske Regioner kan kun bakke op om, at denne proces fortsættes, som foreslået i lovforslaget.

Regeringen har med sit lovforslag sat en række ambitiøse målsætninger for

- samling af rejseplan- og rejsekort i en fælles mobiltjeneste
- tredjeparts adgang til selskabets tjenester
- optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter
- trafikselskaberne skal vederlagsfrit stille data til rådighed for tredjepart.

Danske Regioner kan tilslutte sig disse ambitiøse målsætninger, men skal gøre opmærksom på, at de ligger uden for de økonomiske rammer, regionerne har til rådighed for videreudvikling af rejsekort og rejseplan. Dette er påpeget i det økonomiske høringsvar.

Regionerne har, via bestyrelsesrepræsentation og tilskud til trafikselskaberne, bidraget til og medfinansieret udviklingen af rejsekortet og rejseplanen. Produkterne er i dag succesfulde, og regionerne har en klar interesse i at videreudvikle disse, så de tilpasses fremtidens krav om at understøtte en forbedret samlet mobilitet.

En analyse bør afdække omfanget af og udgifter ved regeringens ønsker. På den baggrund kan der indgås en aftale mellem staten, Danske Regioner og KL, således at den nye bestyrelse for rejsekort/rejseplan kan løse udviklingsopgaven med dette udgangspunkt.

Reelt set er det staten, regionerne og kommunerne, der finansierer rejsekort/rejseplan, og disse parter har alle en legitim interesse i at sikre fremdrift og udvikling, der sikrer borgerne en god mobilitet. Det nye selskab vil blive et centralt omdrejningspunkt for nye mobilitetsløsninger og er derfor helt centralt i relation til regionernes mobilitetsstrategier. På den baggrund vil Danske Regioner

foreslå, at den nye bestyrelse udvides med direkte repræsentation ikke kun fra staten, men at Danske Regioner og KL tilbydes at gå ind i bestyrelsen.

5. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning

Danske Regioner har ingen bemærkninger til regeringens ønske om at ensrette trafikselskabernes passagerrettigheder til et fælles grundniveau.

6. Rejsekortfordringer

Danske Regioner ser med tilfredshed på at rejsekortfordringer ligestilles med andre af trafikselskabernes fordringer, således at de fremover kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

7. Andre bemærkninger

Lovforslaget indeholder en lang række bemyndigelser til ministeren. Da Danske Regioner af naturlige årsager ikke kender det eventuelle fremtidige indhold, vil Danske Regioner tage et generelt forbehold overfor disse bemyndigelser, både indholdsmæssigt og økonomisk.

Med venlig hilsen


Stephanie Lose


Ulla Astman

Den 22. november 2018

Danish Transport Federation

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

trm@trm.dk

bgk@trm.dk

lla@trm.dk

Høringssvar vedrørende Forslag til lov om ændring af lov om trafikelskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbusser m.v.)

DI Transport og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) har modtaget ovennævnte lovforslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger:

Den kollektive trafik udfylder en vigtig del af det samlede transportsystem i Danmark. Dansk Industri offentliggjorde i 2017 en analyse som viste, at der er god økonomi i at sørge for, at den kollektive trafik er en attraktiv transportform. Hvis 10 pct. af passagererne vælger bilen i stedet, vil det koste samfundet 756 mio. kr. årligt. Skønt det vil være muligt at spare på de offentlige udgifter til bus- og togdriften, vil det være en samfundsøkonomisk dårlig prioritering, da endnu flere vil spille timer ved at holde i kø på de danske veje.

Derfor skal der tages de rette initiativer for at sikre, at vi i fremtiden har en attraktiv kollektiv trafik i Danmark. I den sammenhæng er der både gode og bekymrende takter i lovforslaget.

Vi er positive over for forslagens overordnede fokus på passagererne og deres behov for et sammenhængende og fleksibelt kollektivt mobilitetstilbud.

Der bør være fokus på at skabe fair konkurrence, som understøtter god sammenhæng i den kollektive trafik. I takt med at antallet af fjernbusser øges, øges også behovet for at skabe ordnede forhold i relation til passagererne og branchen som helhed. Busserne må ventes at søge til de centralt beliggende stationer og byområder, som tilfældet er i dag, hvor der ofte er ingen eller begrænset plads. Vi vil derfor opfordre ministeriet til i samarbejde med de relevante kommuner og trafikelskaber at arbejde for, at der etableres de nødvendige terminalfunktioner, som kan understøtte gode skiftemuligheder.

Enklere og lavere afstandskrav for fjernbusser

Forslaget lægger op til at ændre kravet til fjernbusserne om krydsning af to trafikelskabsgrænser til en kilometergrænse, hvilket er forståeligt. Om afstandskravet på



75 km er den rette afstand, er imidlertid svært at vurdere ud fra det eksisterende analysemateriale. Analysen fra Incentive har f.eks. ikke vurderet betydningen af pendlernes rejsemønstre, og det er derfor ikke tydeligt, hvilken effekt det vil have for den offentlige servicetrafik rundt om i landet.

Derfor opfordrer vi ministeriet til at få gennemført en analyse af alle konsekvenserne ved at ændre afstandskravet, inden der træffes en endelig beslutning, da ændringen vil få markante konsekvenser for den øvrige kollektive trafik og for den samlede mobilitet.

Det er vigtigt, at et øget fjernbusudbud bliver en del af et sammenhængende kollektiv trafiksystem, og at det ikke udhuler den offentlige servicetrafik ved at reducere indtægterne på de mest profitable ruter.

Vi vil desuden opfordre til, at der i lighed med reglerne på jernbaneanrådet bliver mulighed for at få en prøvning af fjernbusruters eventuelle skadesvirkning på den offentlige servicetraffiks økonomi.

I lovforslaget lægges op til at indføre et forbedret tilsyns-, kontrol- og sanktionsgrundlag, som skal sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer. Vi er helt enige i, at det vil være nødvendigt, og opfordrer til, at der afsættes ressourcer til at gennemføre tilsyn herunder specifikt ang. skatter, afgifter og ulovlig afstigning af passagerer før den fastsatte kilometergrænse.

Privat medfinansiering af busser til erhvervsområder

I 2018 offentliggjorde vi en analyse, som viste, at store erhvervsområder rundt om i Danmark ikke er betjent af kollektiv trafik eller kun har ringe betjening. Det har betydning for medarbejdernes transportvaner og for virksomhedernes muligheder for at kunne rekruttere de relevante medarbejdere.

Derfor tager vi positivt i mod forslaget om, at virksomheder fremover skal kunne indgå aftale med det regionale trafikkselskab om at stå for kørsel mod betaling, f.eks. hvis en rute skal forlænges eller der er behov for hyppig frekvens på bestemte tidspunkter. Det er dog vigtigt, at forslaget ikke bliver opfattet som en sparemulighed i kommuner og regioner, men i stedet som en chance for at etablere en betjening, som ellers ikke ville være mulig.

Rejsekort & Rejseplan

Vi er positive over for sammenlægningen af Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S, så længe sigtet er øget effektivisering, bedre sammenhæng mellem de ydelser som leveres og øget kvalitet til gavn for passagerne. En sammenlægning vil forhåbentlig kunne give bedre mulighed for at integrere de store mængder af data fra både rejsekort og rejseplan og give mulighed for flere innovative løsninger fra offentlige og private operatører.

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 rejseplan samt for innovation og udvikling inden for den kollektive trafik. Der er i høj grad behov for at se den kollektiv trafik som et samlet system og ikke kun et system for enten busser eller for tog. Analyser af data på tværs af

rejseplanen og rejsekortet vil kunne bidrage til en bedre planlægning af den kollektive trafik og forhåbentlig bidrage til at kunne forudse spidsbelastninger og andre problemer.

Det nye selskab Rejsekort & Rejseplan A/S bør pålægges at høre deres forskellige aftaleparter regelmæssigt og særdeleshed i forhold til ændringer, der kan påvirke økonomien.

Som supplement til samarbejdet mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og deres aftaleparter vil vi opfordre til, at der også etableres en tæt og systematisk forbindelse til relevante organisationer, brugergrupper, private operatører og andre virksomheder, som arbejder inden for den kollektiv trafik. Aktørerne kan samles f.eks. i et dialogforum med det formål at sikre gensidig vidensdeling om initiativer, der fremmer den kollektive trafik, innovative løsninger samt status og forventningsafstemning på igangsatte initiativer. Et dialogforum kan også have til formål at få aktørerne til at arbejde i samme retning med initiativer, der understøtter hinanden, og hvor der tages fælles ansvar for at gøre den kollektive trafik så attraktiv som muligt.

Det er til gavn for kunderne, hvis rejseplanen og rejsekortet kan anvendes i mange forskellige sammenhænge og på tværs af flere forskellige transportformer. Derfor bakker vi op om, at det fortsat skal være muligt for private aktører at tilslutte sig rejseplan- og rejsekortsystemet. Det er imidlertid vigtigt, at omkostningerne ved at tilslutte sig systemet ikke bliver en barriere, og at en aftale kan indgås på fair, ensartede og transparente vilkår.

Flere nye digitale mobilitetstjenester:

Vi finder det positivt, at der søges at leve op til det europæiske ITS-direktiv krav om deling af data. For at sikre at potentialet kan indfries og for at sikre en fair konkurrence, anbefaler vi, at de private aktører også pålægges at dele transportdata. Kravet om gensidig datadeling vil kunne pålægges aftaleparter gennem kontrakter med Rejseplan & Rejsekort A/S. Erfaringsmæssigt er der risiko for, at der skabes 'black-box' løsninger, hvilket her vil være til ugunst for passagererne og ønsket om bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Videresalg af billetter bør endvidere overvejes at være gensidigt muligt, således at private aktører på samme måde som de offentlige pålægges, at deres billetter skal kunne videresælges via tredjepart.

Fælles buspassagerrettigheder:

Vi finder det positivt, at der sikres en ensretning med grundlæggende passagerrettigheder, så man som passager i den lokale og regionale bustrafik kun skal orientere sig i ét sæt rettigheder, lige meget hvor man rejser.

Vi vil opfordre til, at det gøres obligatorisk for fjernbusoperatørerne at tilslutte sig de grundlæggende passagerrettigheder på lige fod med de regionale trafikselskaber, hvis de ønsker tilladelse til at køre fjernbustrafik i Danmark. Det vil understøtte, at fjernbusserne

er en del af den sammenhængende trafik i Danmark, hvor kunderne tilbydes ensartede passagerrettigheder.

Vi bidrager naturligvis gerne til den videre proces.

Med venlig hilsen



Lise Bjørg Pedersen
Sekretariatsleder
DKT

og



Per Henriksen
Chefkonsulent
DI Transport

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

26. november 2018

Høringssvar fra DOT – Din Offentlige Transport I/S til høring over udkast til lov om ændring af lov om trafikelskaber

DOT er blevet opmærksom på høring udsendt af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet den 25. oktober 2018.

DOT bemærker indledningsvist, at passagererne i den offentlige transport på Sjælland nyder godt af et veludviklet kollektivt transportsystem i hele den sjællandske geografi. Det er centralt at bevare denne attraktivitet, da samtransport er det væsentligste middel mod den stigende trængselsudfordring og deraf følgende tab af produktivitet og vækst i samfundet.

Den offentlige transport er i disse år under udvikling med henblik på at gøre den endnu mere attraktiv som mobilitetsform. Der gennemføres betydelige investeringer i infrastruktur, og parterne i DOT gør derfor også en stor fælles indsats for at understøtte investeringerne ved at sikre ensartet og gennemskueligt billetudbud, passagerinformation og markedsføring. Denne skal bidrage til at gøre offentlig transport enkel og tilgængelig for passagererne og dermed styrke den kollektive transports konkurrencekraft over for privatbilismen.

I forlængelse af dette arbejde finder DOT det derfor vigtigt, at 3. parters adgang til at sælge billetter og services og til at gøre brug af data bidrager 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 DOTs område.

Set i lyset af DOTs formål om at gøre det enkelt at være passager i den offentlige transport, vil DOT sætte pris på at være høringspart i fremtidige høringer på dette område.

Med venlig hilsen

Rune Jon Jensen
Sekretariatschef



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

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber

22. november 2018

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har 25. oktober sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber i høring. DSB hilser lovforslaget velkomment og bemærker i øvrigt, at det for så vidt angår etableringen af et selskab til varetagelse af digital infrastruktur i sektoren, er i tråd med den proces, som bestyrelserne i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S påbegyndte i indeværende år.

DSB
CVR 25 05 00 53

Direkte 24684228
Mobil 24684228
fk@dsb.dk
www.dsb.dk

DSB har følgende bemærkninger:

Hovedtemaer

DSB bemærkninger til lovforslaget falder i 3 hovedtemaer:

- Regulering af fjernbuser
- Sammenlægning af Rejseplanen A/S, Rejsekort A/S og Bus&Tog
- Aktiviteter i selskabet

Regulering af fjernbusser

Lovforslaget giver i sin nuværende udformning mulighed for at der kan gives dispensation til fjernbuskørsel under 75 km. Det er DSB's opfattelse at processen for en dispensation også skal sikre at hensyn til togtrafikken inddrages, hvilket ikke er tydeligt i det foreliggende udkast.

Endvidere skal DSB i forhold til lovforslagets bemærkninger (alm. bmk. 2.3.3) bemærke, at det er usandsynligt, at de ændrede fjernbusregler på mellemlang og lang sigt vil kunne reducere omkostningerne for togoperatørerne, som følge af mindre dimensionering af togmateriellet. Omkostningerne til togproduktion dimensioneres af mange faktorer, herunder belægningsgrad på de afgange der køres, samt muligheden for i praksis at nedformere den enkelte afgang, ligesom også togoperatørernes forpligtelser til at betjene strækninger vil påvirke omkostningerne.



Sammenlægning af Rejseplanen A/S, Rejekort A/S og Bus&Tog

DSB forudsætter at selskabet i praksis dannes ved en fusion hvor Rejseplanen A/S fusioneres ind i Rejekort A/S. Hermed opnås, at den nuværende bestyrelsesrepræsentation og ejeraftale opretholdes uændret, dog med respekt for den i lovforslaget præciserede udvidelse af bestyrelsen med et af ministeriet udpeget medlem.

Ligeledes vil en fusion med Rejekort A/S som det fortsættende selskab indebære, at den af selskabsdeltagerne i 2015 forhandlede årsrapportmodel og øvrige økonomiske aftaler kan fortsætte, dog med nødvendige justeringer som følge af en revideret langtidsprognose for det fusionerede selskab.

Det vil være hensigtsmæssigt at fastlægge som et pejlemærke for fusionen at ingen ejere set i langtidsprognoseperspektiv skal stilles økonomisk ringere end i dag. Dette harmonerer med et af de overordnede formål med fusionen, som netop er at sikre effektiviseringer på længere sigt – altså lavere udgifter for ejerne.

Dette skal også ses i lyset af, at mange forhold – som anført i lovbemærkningerne - relateret til fusionen ikke kan fastlægges endeligt i lovforslaget, da forholdene løbende vil blive afklaret i forbindelse med den efterfølgende implementering og gennemførelse af fusionen. Med pejlemærket vil den overordnede retning for fusionen imidlertid være klarlagt, hvilket kan bidrage til at lette drøftelserne mellem ejerne.

Det er endvidere DSB's opfattelse, at § 27, stk. 7 bør præcisere at økommuner og jernbanevirksomheder, der ønsker at tilslutte sig selskabet, skal have mulighed herfor på samme vilkår som andre tilsluttede trafikvirksomheder. Det er et vigtigt hensyn, at der er klarhed over roller og vilkår alt efter om et givent selskab er ejer eller bruger af systemet.

Aktiviteter i selskabet

Rejekort A/S og Rejseplan A/S drives i dag på et forretningsmæssigt grundlag, og ejerkredsen i de respektive selskaber har fokus på løbende at sikre udvikling i takt med, at behovet opstår.

Det fusionerede selskab bør tilsvarende drives kommercielt, og selskabets aktiviteter bør som udgangspunkt være baseret på et markedsinvestor princip. Det er derfor vigtigt, at selskabet også fremadrettet gives frihedsgrader til at tilrettelægge sin drift og udvikling. Det bør derfor i § 27b stk. 1 og stk. 2 være klart at udbetaling af udbytte ikke er indskrænket til særskilte aktiviteter i selskabet.

I lovbemærkningerne fremhæves, som eksempel på kommerciel aktivitet, salg af annoncer. DSB skal hertil bemærke at der i dag kun i begrænset omfang sker et



sådant salg på Rejseplanens hjemmeside, og at der ikke er planer om at udvide dette til appen, da det er ejernes opfattelse, at dette vil forringe brugeroplevelsen.

I forhold til selskabets aktiviteter, er det DSB's opfattelse, at det er vigtigt at der i lovttekst og bemærkninger klart afgrænses hvornår der ikke må være fortjeneste ved en given aktivitet.

Det er DSB's opfattelse, at bemærkningerne til §27a stk. 3, nr. 1 (bmk. til lovforslagets enkelte bestemmelser nr. 7) bør specificere hvad der er omfattet af dynamiske transportdata. Dette skal ses i sammenhæng med, at Ministeren jf. §28 stk. 2 har bemyndigelse til også at lade kommercielle billetter omfatte af forpligtigelsen til at stille billetter til rådighed for videresalg. Ved en evt. senere udmøntning af denne hjemmel, er det vigtigt at dette skal ske under hensyntagen til at transportvirksomhederne ikke generelt pålægges at dele forretningskritiske data. Dette kunne eksempelvis være oplysninger om planlagt udbud og prissætning af DSB Orange, som konkurrenter vil kunne udnytte i konkurrencemæssigt øjemed.

Det er endvidere DSB's opfattelse, at det i forhold til §27a stk. 4 bør præciseres, hvad begrebet datastyresystem dækker, idet det skal bemærkes at der for så vidt angår elektronisk validering af digitale billetter, allerede i dag findes et af DSB udviklet system til hertil, samt at DSB er i proces med at stille systemet til rådighed for de øvrige trafikselskaber. Det er derfor vigtigt at bestemmelsen ikke medfører at selskabet pålægges at udvikle et sådant system parallelt med DSB's.

Med venlig hilsen

Flemming Kristensen
Kontorchef



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Høring af udkast til lov om ændring af lov om trafiksselskaber

Hovedstadens Letbane ser frem til implementeringen af lovforslagets vision for mobilitetsmarkedet, herunder særligt i forhold til at skabe bedre digitale mobilitetstjenester for passagererne i den kollektive transport.

Hovedstadens Letbane har alene den bemærkning, at når letbanen åbner for drift med passager, skal der tages stilling til, hvilken position selskabet får i relation til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard

**Hovedstadens
Letbane**

Metrovej 5
DK-2300 København S
dinletbane.dk

T +45 3311 1700
E info@dinletbane.dk

2018-11-22



Høring - Lov om trafikkselskaber

KL takker for lejligheden til at kommentere udkast til lov om ændring af lov om trafikkselskaber.

KL deler ministerens opfattelse, at et sammenhængende transportsystem er afgørende for en velfungerende kollektiv trafikinfrastruktur og for mobiliteten i samfundet. KL hilser derfor også velkommen, at nye digitale muligheder inddrages i disse bestræbelser og ønsket om at gøre kollektiv transport endnu mere positiv for brugerne.

Det samme gælder ønsket om at inddrage private virksomheder for at skabe et mere varieret og robust transportsystem.

Generelt er KL enig i målene med de foreslåede ændringer af lov om trafikkselskaber, men enkelte af midlerne til at nå målene savner begrundelse. Særlig savnes seriøs begrundelse for krav om statslig deltagelse i et fælles aktieselskab for rejsekort- og rejseplansystemet. KL kan frygte, at ønskerne om at forcere udviklingen af fælles løsninger, kan sætte denne udvikling tilbage. KL forventer derfor en forhandling med ministeriet om udformning og kommissorium for selskabets opgaver, finansiering og bestyrelsessammensætning samt repræsentation i bestyrelsen, såfremt Rejsekort og Rejseplan A/S etableres.

Detaljerede bemærkninger

KL ser det positivt, at det gøres mere enkelt for private virksomheder, at bidrage til kollektiv transport af deres medarbejdere, og at trafikkselskaber kan varetage driften af terminaler for fjernbusser fra kommunerne. Dog kan selskabsregler og momsbestemmelser gøre initiativet unødigt dyrere. KL deltager gerne i en afklaring af bl.a. spørgsmål om moms.

Fjernbuskørsel

For fjernbuskørsel foreslås en mere enkel definition med minimum 75 km, med mindre man forhandler med berørte trafikkselskaber og ø-kommuner. Det kan også være aktuelt for kommuner i visse tilfælde at kunne tilbyde borgere bustransport med en fjernrute. Denne mulighed ønskes derfor indføjet i loven.

KL vil de kommende år være opmærksom på, om privat drevne fjernbusser blot erstatter de mere indtægtsgivende offentlige fjernbusruter, så offentligt ejede trafikkselskaber ikke får de indtægter, som gør betjening af mindre rentable ruter mulig.

Rejsekort & Rejseplan A/S

Rejseplanen og Rejsekort er begge i gang med spændende udviklingsopgaver, og med Min Rejseplan tages næste store skridt i retning af et varieret og robust transporttilbud for brugerne. Den udvikling skal opmuntres, og det

Dato: 22. november 2018

Sags ID: SAG-2018-04042
Dok. ID: 2672292

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2

bliver endnu bedre, jo mere private udbydere af bus, taxa, delebiler og private Kør Med-ordninger kobles til Rejseplanen og Rejsekort. Alle deler formentlig ønsket om at gøre det mest mulig gennemskueligt for brugerne at benytte offentlige og private trafiktilbud.

Men midlet, en statslig repræsentant i et forenet *Rejsekort & Rejseplan A/S* savner en mere udtømmende begrundelse end "staten kan med en plads i bestyrelsen bidrage til at sikre de offentlige trafikkselskabers fokus på udviklingen henimod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder ... åbne for flere, nye kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med sin bestyrelsespost blandt andet bidrage med en helhedsorienteret tilgang, der understøtter langsigtede og overordnede visioner for transportsektoren". Desuden nævnes, at staten kan bidrage med viden om Persondataforordningen og det samlede aktieselskab pålægges at aflevere en implementeringsplan hvert år til ministeriet.

KL finder, at kommunale politikere og ansatte i kommuner og trafikkselskaber har vist de nødvendige kompetencer til opgaverne. Ønsker staten at deltage i bestyrelsesarbejdet må det begrundes langt stærkere.

KL ønsker, at den fremdrift, der de seneste år har været i udvikling af mere gennemsigtige rejsemuligheder og priser anerkendes. Ønsker staten at gennemsætte sit ønske om statslig repræsentation i A/S bestyrelsen, forventer KL en forhandling om udformning og kommissorium for selskabets opgaver, finansiering og sammensætning af bestyrelse, samt repræsentation i bestyrelsen, såfremt Rejsekort og Rejseplan A/S etableres med statslig deltagelse.

Rettigheder for buspassagerer

KL kan tilslutte sig lovforslagets bestræbelser på at sikre buspassagerer mere klare regler for kompensation. Reglerne bør gælde for buspassagerer i både offentlige og private busser.

KL har afgivet økonomisk hørings svar 12. november 2018 og ser frem til forhandling af eventuelle meropgavers økonomiske konsekvenser.

KL tager forbehold for politisk behandling af forslaget til lov om trafikkselskaber.

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
KL/Teknik og Miljø

Dato: 22. november 2018

Sags ID: SAG-2018-04042
Dok. ID: 2672292

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Høring af udkast til lov om ændring af lov om trafikelskaber

Med den øgede digitalisering og brug af eksempelvis smartphones er der et solidt grundlag for at udvikle intelligente løsninger, der kan bidrage til at øge mobilitetsmulighederne og individualiseret service til danskerne og landets gæster. Metroselskabet støtter denne udvikling og finder bl.a., at en sammenlægning af Rejseplan A/S og Rejsekort A/S vil understøtte udviklingen af bedre digitale mobilitetsløsninger, styrke flowet mellem rejseøgning og billetkøb for kunden samt sikre et bedre fokus på effektiv drift.

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2018-11-23

Metroselskabet har følgende konkrete bemærkninger til lovforslaget:

Af bemærkningerne til loven fremgår en række formål for et fusioneret selskab. Disse formål fremstår ikke udtømmende, hvilket Metroselskabet finder fornuftigt, da der over tid bør være rum for, at selskabets formål kan udvikles i takt med den teknologiske og digitale udvikling. Dog finder Metroselskabet, at det vil være hensigtsmæssigt, at det ligeledes fremgår af loven, at selskabets formål er at drive et billetsystem for trafikvirksomhederne, samt at dette skal ske på et forretningsmæssigt grundlag.

Når Cityringen åbner, vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg for metroens kunder – i første omgang på rejsekort 'classic' og på pendlerkort. Metroselskabet finder det vigtigt, at det præciseres, at billetter solgt af såkaldt tredjepart med gyldighed i de zoner, hvor metroen har stationer, som standard skal have gyldighed til metroen. Kunder, der ikke ønsker gyldighed til metroen, skal aktivt foretage et fravalg i købsituationen.

Metroselskabet vurderer, at en vederlagsfri adgang til trafikvirksomhedernes trafikdata og adgang for tredjepart til at videresælge billetter kan medvirke til at udbrede brugen af kollektiv transport, hvorfor selskabet er positiv overfor forslaget. I den sammenhæng skal det dog understreges, at der kan være udviklingsomkostninger for et fusioneret selskab knyttet til levering af sådanne services. Det bør derfor være muligt for et fusioneret selskab at opkræve omkostningsdækning for de eventuelle udviklingsaktiviteter, der for eksempel måtte være ved at tilpasse data-systemerne til brug for tredjepart, således at det fusionerede selskab (og dermed indirekte kunderne i kollektiv transport) ikke pålægges øgede udgifter til betjening af tredjepart.



Metroselskabet noterer, at der lægges op til forbedrede muligheder for at inddrive fordringer vedr. rejsekort. Det er relevant at præcisere, at den hjemmel, som offentligt ejede trafikvirksomheder har til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, også kan finde anvendelse for den eller de operatører, som trafikvirksomhederne har kontrakt med om udførelse af offentlig service. Dette er for eksempel relevant for Metroselskabet, der i lovgivningen er forpligtet til at udlicitere metroens drift og vedligehold.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard
Chef for Analyser og Passagerøkonomi

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

Dokumentnummer
556971
Dato
22.11.2018
Sagsbehandler:
MLL
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber

Movia fremsender hermed bemærkninger til udkast til Forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber.

Movia ser forslaget om at etablere et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet som lovforslagets centrale og mest vidtgående element. Forslaget ligger, som det også antydes i bemærkningerne, i tråd med trafikvirksomhedernes allerede igangværende arbejde med at samle aktiviteterne i Rejsekort, Rejseplanen og Bus &Tog i et selskab under én fælles ledelse. Movia er enig i, at der i forslaget ligger et stort potentiale for den videre udvikling af tilgængeligheden af den offentlige transport til gavn for både passagerer og trafikvirksomheder. Den offentlige transport vil dermed bedre kunne bidrage til at håndtere den forventede store trafikvækst i de kommende år.

Rejsekortet og Rejseplanen er to unikke landsdækkende digitale løsninger. 32 pct. af befolkningen på over 11 år har på landsplan i dag et rejsekort, og 66 pct. er tilfredse med løsningen. Ser man på Sjælland alene har 51 pct. af befolkningen over 11 år et rejsekort. Rejseplanen er downloadet over 3,7 mio. gange, og har over 1 mio. opslag pr. dag. Trafiksselskaberne på Sjælland, hvor 70 pct. af den kollektive transport afvikles, satser i vores fælles paraplyorganisation DOT på Rejsekortet, som den bærende rejsehjemmel, og på Rejseplanen, som den bærende platform for trafikinformation.

Gennemførelsen af de store reformer af priserne i den kollektive transport i Østdanmark fra januar 2017 og i Vestdanmark fra marts 2018 har haft rejsekortet som centralt omdrejningspunkt. Movia bruger allerede rejsekortdata aktivt til at tilrettelægge erstatningskørsel ved større infrastrukturarbejder, som f.eks. sporarbejder på Frederikssundsbanen, og vi forventer også at gøre det i forbindelse med anlæggelsen af den kommende letbane i Ring 3. De større infrastrukturarbejder vil præge den kollektive transport de næste 5-10 år. Gode data er sammen med god sammenhængende planlægning afgørende for at reducere generne for passagerer og trafikanter i øvrigt, mens anlægsarbejderne pågår.

Det er således to offentlige digitale succeser, som udgør rygraden i den digitale infrastruktur i den kollektive transport i hele Danmark, der med lovforslaget lægges sammen i et selskab med henblik på, at de to løsninger på sigt også kan smelte sammen til en fælles it-løsning. I den proces er det afgørende, at driftsstabilitet, forsyningssikkerhed og ansvaret for kundeløftet til forbrugerne af den kollektive transport tilgodeses i forbindelse med den teknologiudvikling, der også vil være behov for.

Med lovforslaget gøres det obligatorisk for kollektiv trafikvirksomhederne i sektoren at være en del af systemet, og Rejsekort og Rejseplanen defineres som en "essentiell del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes".

Det betyder, at det fælles selskab derfor i realiteten er et public service data-infrastrukturselskab, der på grundlag af statsligt fastsatte rammer skal stille ydelser til rådighed for private parter på et ikke-diskriminerende grundlag. Alt med henblik på at øge serviceudbuddet i markedet over for borgerne. Hermed ændrer selskabet grundlæggende karakter i forhold til Rejsekortets og Rejseplanens nuværende roller som leverandører af kommercielle støttefunktioner, som parterne kan vælge at løse på anden vis end via de to selskaber. Movia finder, at dette skift med fordel kan præciseres i lovforslaget.

Det kalder samtidig på, at det kunne være hensigtsmæssigt, at lovforslaget angiver en samlet formålsbeskrivelse for det nye selskab, som også Trafikselskaberne i Danmark, TiD, bemærker i deres høringssvar.

Movia konstaterer, at det nye selskab med den skitserede forretningsplan forventes at inddrage strategiske samfundshensyn, som vil kunne ligge ud over, hvad der forretningsmæssigt ligger til grund for driften af den offentlige servicetrafik. Det finder Movia er positivt, da trafikselskaberne som led i den generelle digitalisering af servicen i den offentlige sektor, også er optaget af at styrke den kollektive transport med god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger, der både vil kunne bidrage til at øge serviceniveauet der, hvor der ikke er megen service i forvejen, og reducere trængsel ind mod de større byer.

Den samlede digitalisering af den offentlige sektor er imidlertid et fælles kommunalt, regionalt og statsligt anliggende, og Movia foreslår derfor, at de overordnede samfundsmæssige hensyn fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten jf. ovenstående bemærkning om en samlet formålsbeskrivelse.

Heri bør tages højde for de afgørende drifts- og kerneopgaver, der skal til for at sikre en velfungerende kollektiv transport, og derfor skal videreføres af det samlede nye selskab, og hvad karakteren er af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af multimodale løsninger og data-delning. Der kan med fordel hentes inspiration fra den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi, der ledes i samarbejde mellem de relevante ministerier, KL og Danske Regioner, f.eks. om udviklingen af NemID.

Tilsvarende bemærkes, at udvikling af nye tekniske løsninger er særdeles omkostningstunge, hvorfor det er centralt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver.

Movia bemærker i den forbindelse, at lovforslaget ikke er videre specifikt, hvad angår finansieringen af de betydelige udviklingsomkostninger og afledte driftsomkostninger, der følger af ambitionen om at integrere Rejsekortets og Rejseplanens funktioner og videreudvikle systemet til også at kunne håndtere tredjeparter. Det bemærkes i den sammenhæng, at der internationalt endnu ikke er udviklet en sådan samlet MaaS-løsning, som har kunne finde et tilstrækkeligt bæredygtigt kommercielt grundlag, herunder idet der ikke har været en tilstrækkelig brugertilslutning.

Movia noterer, at det i det sammenfattede skema i afsnit 9 angives, at der vil være implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer. Movia er enig i vurderingerne fra TiD, Danske Regioner og KL, hvori der redegøres for, at der vil være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne, og at trafikvirksomhederne ikke har de krævede midler. Movia støtter tillige TiDs opfordring til at iværksætte en analyse, som nærmere afdækker omfanget af og udgifter til realisering af lovforslagets ambitioner.

Bemærkninger til lovforslagets øvrige dele

Movia finder, at behovet for, at private virksomheder skal kunne yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter, også kan være til stede for ikke-private virksomheder, som derfor bør have lignende mulighed for at tilkøbe offentlig servicetrafik.

Vedrørende liberalisering af regler for fjernbusser henviser Movia til høringsvaret fra TiD.

Movia finder det positivt, at lovforslaget lægger op til, at ejerne selv fastlægger sammensætningen af bestyrelsen, men bemærker samtidig det usædvanlige forhold, at ministeren de facto får vetoret i forhold til udpegning af bestyrelsens formand uden i øvrigt selv at være medejer af selskabet.

Andre forhold

Movia opfordrer til at præcisere en hjemmel til, at trafikskaber kan indgå aftale med kommuner om at varetage mindre opgaver mod betaling, herunder udstedelse og optankning af Rejsekort til gavn for blandt andet digitalt svage borgere. I mange dele af Movias område kan der forventes behov for at etablere nye muligheder for at servicere kunder i den kollektive transport, f.eks. med optankning på deres rejsekort, svarende til det nogle salgssteder tilbyder kunderne efter aftale med f.eks. Movia.

Movia støtter, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder og bemærker, at et sådant harmoniseringsarbejde mellem trafikskaberne pågår med forventet færdiggørelse i januar 2019. Reglerne vil sikre, at kunderne i den kollektive bustransport i hele Danmark får ens minimumsstandarder og dermed får klarhed over, hvad de som minimum har ret til ved større forsinkelser eller udeblivelser. Det betyder, at alle buskunder som minimum vil have mulighed for at få kompenseret udgifter til en taxi til nærmeste stoppested på 300 kr. ved forsinkelser på over 20 minutter. Samtidig vil det være muligt for de enkelte trafikskaber at give kunderne inden for deres område en bedre stilling, hvor dette måtte ønskes.

Movia skal endelig bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklamesalg. Dels undgås konkurrence med andre private rejseplanlæggere. Dels er den faktiske indtægt allerede i dag meget begrænset, fordi trafikskaberne har besluttet, at trafikinformation – og ikke f.eks. reklamer - bør være i fokus i forbindelse med kundernes brug af rejseplanens app.

Venlig hilsen

Camilla Struckmann

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

22-11-2018
Dok. 182117

Hørings svar om lov om ændring af lov om ændring af lov om trafik selskaber

Passagerpuls en hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget hørings angående lov om ændring af lov om trafik selskaber og har følgende kommentarer.

Generelle kommentarer

Passagerpuls en i Forbrugerrådet Tænk bakker op om de overordnede intentioner i lovforslaget, når det drejer sig om flere valgmuligheder for passagererne i den kollektive transport og øget mobilitet via bedre digitale mobilitetstjenester.

I de kommende år er FN's verdensmål 11,2 om adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer et vigtigt pejlemærke for udviklingen af den kollektive transport og infrastrukturen generelt. Lovforslaget styrker på flere punkter muligheden for at opfylde målet, blandt andet via bedre rammer for multimodale rejser, der kan styrke mobiliteten i bl.a. landområder. Det er vigtigt, at der i udformningen og implementeringen af lovforslaget er fokus også at tænke særlige behov hos sårbare befolkningsgrupper såsom børn og personer med handicap ind i udviklingen, så flest mulige passagerer får gavn af de nye løsninger.

Passagerpuls en hos Forbrugerrådet Tænk lægger generelt vægt på, at fælles, sammenhængende planlægnings- og billet tjenester følges op af sammenhæng i køreplaner, adgangsfaciliteter, stationer og stoppesteder og rejseregler. Særligt lægger vi vægt på, at der udvikles gode passagerrettigheder på tværs af transportformer, der gør det trygt og gennemskueligt at benytte de multimodale værktøjer, og som blandt andet sikrer kompensation og/eller erstatningskørsel, hvis en korrespondance svigter.

Et andet overordnet fokus punkt er retten til datasikkerhed og privatliv, når passageren afgiver flere og flere data om rejsemønstre og betalingsmidler til flere forskellige aktører.

Endelig lægger vi vægt på, at transportsystemet er overskueligt for passagererne, også når der kommer flere aktører på banen, f.eks. når det drejer sig om at finde den billigste billet eller få kontakt til kundeservice.

Private virksomheders mulighed for at yde tilskud til trafik selskab for at få nye afgang eller ekstra ruter

Den kollektive transport bør tilrettelægges, så den kommer flest mulige passagerer til gavn og bidrager bredt til mobiliteten på tværs af geografi og særlige behov. Tilgængeligheden til transport bør i udgangspunktet ikke være afhængig af enkelte virksomheders mulighed for at betale til ekstra ruter. I nogle tilfælde kan det dog give mening, at en virksomhed bidrager til en ekstra rute, og derfor er det umiddelbart positivt, at private virksomheders får mulighed for at indgå aftaler med et trafik selskab om at finansiere nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Vi lægger vægt på, at denne varetagelse af behovene hos en enkelt virksomhed, ikke må komme til at styre trafikskabets øvrige planlægning af afgang og ruter og påvirke andre passagerer negativt. Derfor er det positivt, at det fremgår i lovbemærkningerne, at virksomheden er forpligtet til at betale den marginale merudgift, som en ny rute eller afgang vil koste trafikskabet. Vi lægger også vægt på, at det i lovbemærkningerne fremgår, at eventuelle ekstra ruter vil være en del af den øvrige kollektive transport og er tilgængelige for alle passagerer.

Mulighed for, at trafikskaber kan drive fjernbusterminaler

Flere steder i landet mangler der i dag faciliteter til betjening af fjernbusser til stor gene for passagererne. Derfor er det umiddelbart positivt, at trafikskaber kan varetage driften af fjernbusterminaler, for så vidt dette kan gøre det lettere at få etablere de nødvendige faciliteter for at give passagererne god service. Også her er det centralt, at en eventuel beslutning om at varetage drift af en fjernbusterminal, sker under hensyn til de øvrige opgaver hos trafikskabet og passagerernes ønsker og behov bredt set. Det bør således som udgangspunkt ikke være trafikskabet, der betaler ekstra omkostninger til etablering og drift af fjernbusterminalen, da dette kan få negative konsekvenser for de øvrige passagerer i form af f.eks. færre ruter eller højere priser.

Ændring af afstandskrav til fjernbusser

Der er i udgangspunktet positivt, at passagerne får flere valgmuligheder, når der drejer sig om transport, ligesom mere konkurrence i udgangspunktet kan skabe bedre tilbud til passagererne. Fjernbusserne spiller i dag en rolle som et prisvenligt alternativ for prisfølsomme passagergrupper såsom unge og ældre, og det er positivt, hvis flere passagerer får adgang til mere billig transport.

Vi er dog opmærksomme på, at reguleringen af fjernbusmarkedet har indflydelse på vilkårene for den øvrige kollektive transport. Således fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at først og fremmest togselskaberne vil miste indtægter som følge af regelændringen. Dette kan få betydning for togselskabernes mulighed for at udbyde afgang særligt i yderområder og ydertidspunkter. Forslaget risikerer således at svække nogle passagerers adgang til transport. Reguleringen af fjernbusmarkedet bør ske under hensyntagen til passagerernes ønsker og behov bredt set, og bør være en del af en samlet strategi for at sikre alle borgere bedst mulig adgang til sikker og bæredygtig transport på tværs af geografi og uanset særlige behov.

Angående buspassagerrettigheder

Det er særdeles positivt, at lovforslaget lægger op til, at trafikskaberne skal ensrette deres regler og rettigheder og hermed skabe større gennemskuelighed for passagerer, der kører med bus og privatbane. Passagerpulsens har dokumenteret, at passagerernes kendskab til deres ret til bl.a. kompensation og/eller erstatningskørsel ved forsinkelser er lavt, både når det gælder bus og tog, og at de mange forskellige regelsæt er uigennemskuelige. Vi ser frem til at indgå i drøftelserne om, hvordan sådanne ensrettede regler og rettigheder kan udformes.

Man bør dog gå videre ved ikke blot at lave ensrettede regler, men også regler der går på tværs af selskaber og transportformer. Der bør etableres en fælles rejsetidsgaranti for bus, tog og metro, og i takt med at der udvikles multimodale planlægnings- og billetværktøjer på tværs af traditionelle kollektive transportformer og andre transportformer, bør der udvikles rettigheder, som dækker disse rejseformer. Det gælder blandt andet ret til kompensation ved forsinkelser, ret til videretransport ved mistet korrespondance, klageadgang, erstatning ved skader mv.. Både trafikselskaber og myndigheder bør bidrage til, at disse rettigheder bliver udviklet, så det er sikkert og trygt for passagerne at bruge de nye digitale platforme.

Passagerrettigheder bør i udgangspunktet være noget passagerne er sikret, uanset hvor og hvordan de køber en rejse. Vi kan derfor ikke bakke op om den del af lovforslaget, der handler om at etablere en mærkningsordning om rettigheder for fjernbusselskaberne, i stedet for at pålægge disse at etablere minimumsrettigheder ligesom de offentlige trafikselskaber.

Dette skaber ulige vilkår for hhv. offentlige og private selskaber, og skaber mulighed for, at operatører kan gøre sig priskonkurrencedygtige ved at tilsidesætte basale passagerrettigheder. I kombination med forslaget om at sænke afstandskravene og en deraf følgende større andel af transportmarkedet til fjernbusserne, kan dette medføre et race to the bottom, når det gælder passagerrettigheder, hvor man risikerer at rejser med gode passagerrettigheder på sigt ikke vil blive udbudt på alle strækninger. Dette er ikke hensigtsmæssigt, hverken fra et passagerperspektiv eller for udviklingen af den kollektive transport generelt.

Sammenlægning af Rejseplanen og Rejsekort

Der kan være fornuftig grunde til at lægge Rejsekort og Rejseplanen sammen i en fælles organisation med henblik på at udvikle en samlet digital mobilitetsservice. Det kan bidrage til at styrke sammenhængen på tværs af transportformer, tilgængeligheden og brugervenligheden for passagererne.

Det er i denne sammenhæng ligeledes positivt, at private og deleøkonomiske platforme får mulighed for at få adgang til den fælles mobilitetstjeneste.

Én billetform eller én måde at give information på kan dog ikke dække alle behov. Derfor lægger vi stor vægt på, at udviklingen mod en fælles digital planlægnings- og billettjeneste ikke betyder, at andre billet- og informationsformer afskaffes. Der bør fortsat være et udvalg af forskellige billet- og informationsformer, der sikrer bred tilgængelighed for alle passagergrupper. Det gælder både analoge løsninger og løsninger på app.

I dag kan vi se, at selvom Rejsekort fungerer godt for mange passagerer, så foretrækker en betydelig passagergruppe andre billetformer såsom digitale klippekort eller papirbilletter. Passagerpulsens undersøgelse 'Passagerernes brug af andre billettyper end rejsekortet' fra april 2018 viste, at ca. 30 % af passagererne i den kollektive transport ikke anvender rejsekort eller periodekort.¹

På samme måde fungerer rejseplanen godt for rigtig mange passagerer, men mange har - uanset om de har en smartphone eller ej - stadig brug for direkte information på stoppesteder og stationer. Passagerpulsens undersøgelse af ældre passagerers behov for faciliteter på

¹ <https://passagerpulsens.taenk.dk/vidensbanken/undersogelse-passagerernes-brug-af-andre-billettyper-end-rejsekortet>, s. 8

stationer og stoppesteder viser, at information direkte på stoppesteder via fysiske opslag eller elektroniske tavler er vigtigere end information via smartphone.²

I forbindelse med udviklingen af en fælles mobilitetstjeneste bør det løbende overvejes, hvordan de økonomiske og administrative ressourcer bedst anvendes, således at omkostningsfulde udviklingsprojekter kun sættes i gang, hvis de reelt løser passagerernes behov og ønsker.

Passagerpulsens lægger i den sammenhæng stor vægt på, at udviklingen af nye mobilitetstjenester sker med omfattende brugerinvolvering i alle faser af udviklingen. Alle relevante passagergrupper bør involveres, både den gennemsnitlige bruger, pendlere og grupper med særlige behov såsom mennesker med handicap, ældre og børn/unge. Brugerinvolveringen sikrer, at de penge der investeres i at udvikle nye digitale løsninger, kommer passagererne bedst muligt til gavn, og at eventuelle fejl og uhensigtsmæssigheder bliver rettet tidligt i processen.

Som nævnt ovenfor lægger vi vægt på, at udviklingen af planlægnings- og billetværktøjer på tværs af traditionelle kollektive transportformer og andre mobilitetsformer følges af udviklingen i tværgående passagerrettigheder. Dette vil efter vores vurdering øge passagerernes tryghed og incitament til at bruge de nye løsninger. Det er i den forbindelse vigtigt, at der stilles passende krav til nye aktører, der vil benytte den fælles mobilitetstjeneste, om rimelige rejseregler, forsikringsforhold, mv., således at passagererne ikke kommer i klemme i tilfælde af mistede korrespondancer eller ulykker.

I udviklingen af den ny fælles mobilitetstjeneste bør adgangen til internationale rejser med kollektive transport være et væsentligt element. Flere og flere passagerer vil gerne kunne vælge et bæredygtigt alternativ til flyrejsen på internationale rejser, f.eks. en rejse med bus eller tog. I dag er det dog ofte besværligt at finde rejser og billetter på tværs af grænser, og endnu mere vanskeligt at gennemskue, hvor det bedst kan betale sig at købe sin billet. På en ny, fælles mobilitetstjeneste bør det være muligt at søge og så vidt muligt købe rejser på tværs af landegrænser. I flere europæiske lande findes der allerede eksempler på mobilitetsplatforme, der dækker flere lande, som man med fordel kan lade sig inspirere af.

Angående videresalg af billetter til tredjepart

En åbning for at private aktører kan udvikle digitale mobilitetsløsninger og videresælge billetter, kan skabe mere innovation og bedre løsninger for passagererne. Derfor er dette forslag i udgangspunktet positivt. Det er vigtigt, at flere digitale løsninger ikke gør markedet mere uoverskueligt for passagererne og dermed gør det sværere at finde den mest fordelagtige billet. Det er ikke ønskeligt, at billetområdet i den kollektive transport udvikler sig som det ses på flyområdet, hvor det kan være meget vanskeligt at gennemskue, hvor og hvornår man køber den billigste billet til en rejse. Derfor er det også godt, at lovforslaget sikrer, at tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. Der bør løbende være opmærksomhed fra både selskaber og myndigheder på, hvordan billetmarkedet udvikler sig, og der bør være kontrol med, at eventuelle private aktører ikke tager for meget for billetterne.

De rejsevilkår, regler og rettigheder, som gælder ved køb gennem offentlige tjenester, skal også gælde, når man køber sin billet gennem private udbydere. Der bør være helt klare rammer for, hvem der har ansvaret for den rejse, man køber, og hvor man kan klage, hvis noget går galt, uanset hvilken platform man benytter.

² Se hhv. <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-aeldre-passagerers-oensker-og-behov-faciliteter-ved-stationer-og-i> og <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-aeldre-passagerers-oensker-og-behov-faciliteter-ved-busstoppesteder-og-i>

Angående datasikkerhed

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk lægger generelt vægt på, at der er stor sikkerhed omkring passagerernes data, herunder rejse- og betalingsdata. Dette bør være et særligt opmærksomhedspunkt, når nye aktører kommer ind i billedet, både på en fælles digital mobilitetstjeneste og via tredjeparts videresalg af billetter. Det bør sikres, at passagerernes data ikke anvendes til andre formål end det, de er samlet ind til, f.eks. til kommercielle aktørers udvikling af andre produkter eller markedsføring. De data, der anvendes til planlægning af ruter, frekvenser osv. bør i videst muligt omfang være anonymiserede, og det bør til enhver tid være muligt for en passager at 'blive glemt' og få slettet sine personlige oplysninger hos transportaktørerne.

En større gruppe passagerer har et ønske om at kunne rejse anonymt, uden at opgive oplysninger om, hvor de rejser. Dette ønske bør respekteres, og der bør fortsat være billetprodukter tilgængelige, der gør dette muligt, uden at man skal betale en uforholdsmæssig høj ekstrabetaling for rejsen eller have en masse ekstra besvær.

Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard
Afdelingschef

Rasmus Markussen
Politisk medarbejder

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Berit Gohr Kaptain (BGK@TRM.dk), TRM Lea Lykke Andersen (lla@TRM.dk)
Fra: Søren Sørensen (sos@sfmcon.com)
Titel: Vedr: Høringssvar i.f.m. Forslag til Lov om ændring af lov om trafikkselskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.) dateret 24. oktober 2018, Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2018-956
Sendt: 22-11-2018 16:19:17

Vedr: Høringssvar i.f.m. Forslag til Lov om ændring af lov om trafikkselskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.) dateret 24. oktober 2018, Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2018-956

Deling af data og tredjepartsalg af billetter til offentlig transport har jeg virket for i flere år. Det kaldes populært Mobility as a Service eller MaaS. Da der af naturlige årsager ikke er aktive private aktører i markedet, kender jeg ikke nogen høringsparter, der kan varetage den kommende private MaaS eller mobilitet-som-en-service branches interesser. Følgende kommentarer er set fra en MaaS aktørs synsvinkel og er baseret på at skabe en åben og fair markedsplads for offentlige og private mobilitetservices.

Finland er det første land, der har identificeret MaaS som en del af lovgivningen og Finland har liberaliseret både det offentlige og private delemobilitetsmarked og skabt en reguleret markedsplads for person (og gods) transport og er et godt sted at få inspiration.

Retsakt A (EU) 2017/1926 omkring fremme af digitale mobilitetsløsninger med henblik på at sikre ensartethed i EU zonen fremgår ikke direkte i lovforslaget, men er nedtaget i bemærkningerne. Det kan med fordel overvejes at information om hvordan man tilgår mulighederne for som tredjepart at videresælge billetter fremgår af det nationale adgangspunkt for Transportdata. Denne tilgang forventes at blive fulgt i Finland (se evt. www.finap.fi)

Specifikke kommentarer især om at sikre åben markedsplads og fair konkurrence:

Vedr §27 stk. 9 *Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde, en strategi for:*

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

Kommentar: det må sikres at tredjeparter som minimum stilles lige med trafikkselskabernes salg af andre trafikkselskabers billetter inkluderende kommission herfor

Vedr. §27 stk. 11 *Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder hvilke objektive kriterier, der som minimum skal forudsættes ved tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.*

Kommentar: I fastsættelse af regler for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet skal det sikres at tredjeparts multimodale rejsetjenester og salg af billetter kan fungere parallelt med rejseplanen og rejsekortsystemet på en åben og fair markedsplads for sammensætning af rejseforslag og salg af dele eller samlede rejser til slutbrugere.

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

Kommentar: Aftaler bør fungere på markedsvilkår og i fri konkurrence med tredjepartsaktører, der tilbyder tilsvarende ydelser. Dette især fordi det anføres i lovforslaget at der er tale om kommerciel virksomhed med mulighed for at oparbejde og udbetale overskud til ejerne.

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

Kommentar: Tredjeparter bør som minimum stilles lige med trafikkselskabernes salg af andre trafikkselskabers billetter inkluderende kommission herfor.

§28 stk 2 Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikelskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler

Kommentar: Tredjeparter bør ikke stilles ringere end trafikelskabernes egne kanaler for hvilke billetter, de kan sælge. Dette gælder også for rejsekortlignende billetmetoder baseret på at billetten skabes ved at rejsen foretages.

§28 stk 3 Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler.

Kommentar: Tredjeparter bør frit kunne sammensætte samlede rejseforslag til en samlet pris og eller skabe abonnementsløsninger hvor den enkelte billetpris ikke fremgår. Der skal opstilles fair regler for tredjeparts videresalg af billetter. Disse regler bør ikke stille salg mellem trafikelskaber bedre end for tredjeparter.

Jeg er til rådighed for uddybninger og hilser initiativet velkomment

Best regards / med venlig hilsen

Søren Sørensen

Phone: +45 20 42 05 12

Mail: sos@sfmcon.com

Web: www.sfmcon.com

Skype: sorensorensen

LinkedIn: <https://dk.linkedin.com/in/sorensorensen>



SFMCON - Sørensen Freelance Management ApS
J.C. Schiødttes Vej 7,
DK-2000 Frederiksberg,

IMPORTANT / CONFIDENTIAL:

This e-mail and any attachment to it is confidential and is intended only for the use of the named addressee(s).
If you are not the intended recipient of this e-mail, you are hereby notified that your use of any kind of this e-mail is strictly prohibited.
If you receive this e-mail by mistake please immediately return it to the sender and destroy the original message.
Sørensen Freelance Management ApS scans e-mails for virus. However before opening any attachment you must carry out your own virus checks. Sørensen Freelance Management ApS cannot accept any liability for any damage as a result of software viruses.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

22/11/2018

Høringssvar: Ændring af lov om trafikselskaber

Det bemærkes indledningsvist, at:

- Trafikselskaberne i Vestdanmark støtter ordlyden og budskaberne i det fælles høringssvar afgivet af foreningen Trafikselskaberne i Danmark. I tillæg hertil, har de vstdanske trafikselskaber nedenstående særskilte bemærkning til den foreslåede ændring af lov om trafikselskaber.

I lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at "private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden".

I forlængelse af ovenstående foreslår de vstdanske trafikselskaber, at der gives hjemmel til, at trafikselskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebilts tjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikselskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik. Trafikselskabet kunne eksempelvis medfinansiere en borgers rejse med en samkørselstjeneste eller i en opstartsperiode give incitament til etablering af tjenesten i lokalsamfund. Internationalt er der stadig flere eksempler på, at trafikselskaber har denne mulighed, som anvendes i områder/tidspunkter, hvor traditionelle kollektive transportløsninger ikke er økonomisk bæredygtige. En betingelse for subsidiering kunne være, at rejsen er fremsøgt og betalt via tjenesten fra det kommende fælles Rejsekort- og Rejseplanselskab.

Med venlig hilsen

Jens Erik Sørensen

Midttrafik

jes@midttrafik.dk

87 40 82 02

Carsten Hyldborg Jensen

Fynbus

ch@fynbus.dk

30 67 11 53

Lars Berg

Sydtrafik

lab@sydtrafik.dk

21 67 72 31

Thomas Øster

Nordjyllands Trafikselskab

to@ntmail.dk

22 19 50 73



NOTAT

Til: Transportministeriet

Rejsekort A/ S
Automatikvej 1, 1. sal
DK-2860 Søborg
Tlf. 70 20 40 08

CVR 27 33 20 72

D-nummer 21529
Initialer JKR
Mobil 22 84 10 48
E-mail jkr@rejsekort.dk
www.rejsekort.dk

Teknisk høringssvar til forslag til ændring af lov om trafikkselskaber

22-11-2018

I det følgende tekniske høringssvar skal Rejsekort A/S redegøre for virksomhedens konkrete bemærkninger til lovforslaget. Bemærkningerne tager udgangspunkt i Rejsekort A/S' rolle som IT-virksomhed, kortudsteder og dataansvarlig og berører således persondataretlige forhold, samspillet med lov om betalinger samt kommentarer til regler for gældsinddrivelse.

Persondataretlige forhold:

Rejsekort bliver nu et lovbestemt selskab, hvilket kan åbne op for muligheden for at bruge artikel 6, stk. 1, litra e) i databeskyttelsesforordningen ("Behandling er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt") som hjemmel til behandling af personoplysninger, fremfor det nuværende samtykke.

Samtykke er en mere administrativt tung hjemmel at benytte, både pga. indhentningen, dokumentationskravet, og muligheden for tilbagekaldelse. Rejsekort kan derfor se en fordel i, at persondatamæssige overvejelser kan udbygges i bemærkningerne, så Rejsekort får lovfæstet behandlingsgrundlaget for behandling af kundeoplysninger, herunder behandling af cpr-numre. Rejsekorts behandling af cpr-numre var tidligere lovkrævet i hvidvaskloven, hvorfor Rejsekortsystemet er bygget op omkring Nem-ID og cpr-validering for at imødekomme "kend-din-kundeprincippet". Da Rejsekort med den nye lov om betalinger ikke længere er underlagt hvidvaskloven, benyttes andre hjemler som grundlag for behandlingen. Rejsekort ser dog en klar fordel i, at behandlingen også bliver hjemlet ved lov.

Rejsekort er i dag dataansvarlig og trafikkselskaberne databehandlere. Rejsekort videregiver visse data til trafikkselskabernes selvstændige behandling som dataansvarlige – herunder til brug for behandling af ankenævnsager, kontrolafgiftssager og lignende formål. Det kan evt. være en fordel at få lovhjemmel til denne type af videregivelser af data, dog med hensyntagen til at Rejsekort derved ikke må blive forhindret til anden videregivelse, hvis der kan findes en egnet hjemmel dertil.

I de generelle bemærkninger punkt 2.8 henvises til persondataloven. Afsnittet skal ajourføres, da persondataloven er ophævet og der skal henvises til databeskyttelsesforordningen og -loven i stedet.

I næst sidste afsnit af punkt 2.8 nævnes, at der skal indhentes samtykke fra kunden i forbindelse med køb af billetter, i forhold til videregivelse af oplysninger mellem trafikvirksomheder og andre virksomheder, der videresælger billetter. Det

konkrete hjemmelsgrundlag bør fastlægges ved konkret vurdering, og loven bør ikke låse parterne fast i forhold til at skulle anvende samtykke som eneste mulige hjemmel. Det bemærkes, at der altid foreligger en oplysningspligt ved registrering af personoplysninger, uanset hvilken hjemmel der bruges, hvor de registrerede har krav på en række oplysninger om den forestående behandling.

Side 2/2

I samme afsnit siger lovgiver, at oplysninger skal slettes så snart rejsen er foretaget. Denne sætning bør udgå, da sletningsfrister skal sættes af de dataansvarlige, og der kan være både lovbestemte opbevaringsperioder (fx bogføringsloven) og andre saglige hensyn, der retfærdiggør en længere opbevaring.

Rejsekort som betalingsinstrument og forholdet til lov om betalinger:

Med lovforslaget lægges der op til en klar udvidelse af hvad et rejsekort skal kunne bruges til og omfatte for tjenester, herunder udvidelse af de tilsluttede virksomheder.

Rejsekort skal bemærke, at rejsekortet er at anse som et betalingsinstrument i betalingslovens forstand. Finanstilsynet har vurderet, at Rejsekort pt. ikke har behov for en tilladelse til udstedelse af e-penge, i det rejsekort kun kan anvendes til bus, tog og metro, og er underlagt en undtagelsesbestemmelse for betalingsinstrumenter med begrænset anvendelse. Rejsekort savner, at lovforslaget forholder sig til samspillet mellem de to reguleringer, da en udvidelse af rejsekortets anvendelsesområde med stor sandsynlighed vil udløse et krav om at Rejsekort skal ansøge Finanstilsynet om en tilladelse som betalingsinstitut eller e-pengeinstitut. En sådan tilladelse betyder, at Rejsekort & Rejseplanen A/S skal opfylde en række ikke ubetydelige krav til fx økonomi, organisatoriske strukturer, forretningsgange og procedurer, hvilket Ministeriet bør have med i overvejelserne i forbindelse med nærværende lovforslag.

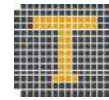
Gældsinddrivelse:

I den foreslåede § 29, stk. 3, samt hertil hørende afsnit 2.7 om rejsekortfordringer er Transport- Bygnings- og Boligministeriet af den holdning, at rejsekortfordringer ikke kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, med undtagelse fra DSBs fordringer, som har en særlig hjemmel hertil.

Lovteksten i forslaget fastslår, at rejsekortfordringer tilhørende trafikkselskaber eller jernbanevirksomheder kan inddrives via SKAT. Rejsekort gør opmærksom på, at Rejsekort A/S ligeledes har rejsekortfordringer (fra optankninger via rejsekort.dk), men er ikke nævnt i lovteksten.

Rejsekort bemærker dog også, at Rejsekort i marts 2017 har haft dialog med SKAT om Rejsekorts inddrivelsesmuligheder, hvor SKAT konkluderer, at Rejsekort A/S er at betragte som "det offentlige" i forhold til gældsinddrivelsesloven, hvorfor loven også gælder for Rejsekort A/S' fordringer.

SKAT bemærker tillige i svaret til Rejsekort, at hvis fordringshaver er omfattet af "det offentlige", da vil fordringshavers civilretlige fordringer også være omfattet af loven, hvorfor også disse fordringer skal inddrives af SKAT (restanceinddrivelsesmyndigheden). Denne opfattelse er således i modstrid med lovforslagets antagelser.



Høringssvar: Ændring af lov om trafikselskaber

Høringssvar

Det bemærkes indledningsvist, at:

22. november 2018

- Trafikselskaberne ønsker naturligvis at arbejde for en bedre kollektiv transport – og en god driftssikker digital infrastruktur kan understøtte dette og sikre god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger med udgangspunkt i den kollektive trafik
- Udvikling af nye tekniske løsninger er ganske dyre, og det er vigtigt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver. Trafikselskaberne anbefaler, at der etableres et samarbejde mellem staten, KL og Danske Regioner i lighed med beslutninger om Nem-ID mv. om, hvilke nye opgaver det samlede Rejsekort- og Rejseplanselskab skal løfte
- Det er en stor udfordring at sikre god mobilitet både på landet og i byerne. Trafikselskaberne anbefaler derfor, at der med nærværende lovforslag sikres fokus på både sammenhængende mobilitet på landet og i byerne.

Morten Brønnum Andersen
Telefon: 2320 6131
mba@moviatrafik.dk

Overordnede bemærkninger

Finansiering: At samle og udvikle funktionerne i Rejsekort og Rejseplanen i ét system samt at åbne for 3. part fordrer en større IT udviklingsopgave. Trafikselskaberne har på baggrund af lovforslaget ikke mulighed for at konkretisere de afledte omkostninger af sammenlægning og videreudvikling. Der skønnes at være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne. Midler, som trafikvirksomhederne, der finansierer Rejsekort

og Rejseplanen, ikke besidder. Trafikselskaberne vil opfordre til, at en analyse nærmere afdækker omfanget af og udgifter ved regeringens mål, samt at målfastsættelsen suppleres af en tilsvarende finansieringsvilje.

Organisering: Trafikselskaberne vil opfordre til, at der gives størst mulig hand-
lefrihed til den mest hensigtsmæssige organisering af det fælles selskab, her-
under at der ikke nødvendigvis skal etableres et nyt selskab endside at det
skal være et aktieselskab, jf. bemærkninger hvoraf fremgår, at 'det foreslås på
den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og
Rejsekort A/S samlet i ét nyt aktieselskab.'

Governance: Der opfordres til at hente inspiration fra den fællesoffentlige digi-
taliseringsstrategi indgået af stat, kommuner og regioner. Governancemodel-
len betoner, at "realiseringen af strategien handler både om at udvikle nye it-
løsninger, arkitektur og datamodeller samt om at sikre en mere konsekvent og
systematisk udbredelse af de fælles løsninger, men ikke mindst om at igang-
sætte analyser, så vi ved, om det er den rigtige vej at gå."¹

I dag fungerer Rejseplanen og Rejsekort efter to forskellige governance-
modeller, hvor beslutninger træffes efter hhv. konsensus og indtægtsandel.
Trafikselskaberne vil henlede opmærksomheden på, at man i en ny governan-
cestruktur bør sikre mindretalsbeskyttelse. 90 pct. af rejserne i den kollektive
trafik ligger lokalt, og kundernes rejsemønstre og -behov kan i tyndt befolkede
områder være væsensforskellige fra storbyområderne.

Formålsbeskrivelse – og mobilitet uden for de større byer: Trafikselskaberne
vil opfordre til, at der udarbejdes en samlet formålsbeskrivelse for det nye sel-
skab – samt at denne klargør, hvilke drifts- og kerneopgaver der er meget vig-
tige for en velfungerende kollektiv trafik og derfor skal videreføres af det sam-

¹ <https://digst.dk/strategier/digitaliseringsstrategien/governance/>

lede Rejsekort- og Rejseplanselskab, og hvad karakteren af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af MaaS og data er.

Formålsbeskrivelsen kunne tydeliggøre, at det er en særlig opgave at sikre mobiliteten uden for de større byer. Det kunne prioriteres, at Rejsekort/en fælles app-løsning bliver et betalingsmiddel for kollektiv trafik, der frigøres fra den fysiske infrastruktur og som kan finde anvendelse som betalingsmiddel for kollektiv trafik hos kunden i tyndt befolkede områder, der anvender Flextur, Plustur, Teletaxi el.lign.

Buspassagerrettigheder: Trafikselskaberne finder, at det er en god ide, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder. Trafikselskaberne forventer at have sådanne minimumsrettigheder i drift primo januar 2019.

Fjernbusser er en del af det samlede kollektive mobilitetsudbud og har med den nuværende lovgivning vundet stor udbredelse. Yderligere liberaliseringer kan imidlertid medføre udfordringer for den lokale og regionale kollektive trafik. En min. rejselængde på 75 km, kan medføre risiko for:

- At fjernbusser kører på attraktive ruter/tidspunkter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter.
- Manglende helhedssyn: Fjernbusser er ikke begrænset af et helhedssyn og overordnet ansvar for en sammenhængende kollektiv trafikservice og fx transport til ungdomsuddannelser el.lign.

På denne baggrund opfordrer trafikselskaberne til, at:

- Grænsen ændres til 100 km
- Der kræves tre dobbeltture pr. dag
- Afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte kørsel mellem rutens start og slut destinationer, ekskl. evt. omveje. Dermed hindres det, at en privat aktør kan køre en omvej for at leve op til afstandskravet.

- Fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort mhp. øget integrationen med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

De jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en evt. liberalisering med en 75 km grænse. Alene for rute 912X (Aarhus-Billund) forventer Midttrafik et indtægtstab større end det, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget på 4 mio. kr., samt at rutens eksistens bringes i fare. Øvrige ruter med risiko for indtægtstab som følge af den foreslåede liberalisering er 900X (Sønderborg-Vejle), 952X (Ringkøbing-Aarhus), 960X (Silkeborg-Viborg-Aalborg) og 970X (Aalborg-Viborg-Silkeborg).

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at en grænse på 75 km kan betyde ændret adfærd, hvor lange pendlerrejser overflyttes til fjernbusser, hvilket vil øge indtægtstabet yderligere.

Salgskanaler: Rejsekort blev med gennemførelsen af Takst Sjælland og Takst Vest defineret som standardprodukt. Det blev samtidigt fastslået, at selskaberne kan vælge billetmedier – dog således at Rejsekortet altid er billigere end enkeltbilletter, mens pendlerkort kan være billigst ved mange rejser på samme strækning. Trafikselskaberne betoner, at muligheden for fortsat at kunne vælge regionale billetmedier opretholdes.

Juridiske bemærkninger

Persondata: Afsnittet i pkt. 2.8 opfordres ajourført, så der henvises til gældende lovgivning.

Det fremgår videre, at der skal indhentes samtykke fra kunden til udveksling af oplysninger i forbindelse med billetkøb. Trafikselskaberne gør opmærksom på, at hjemmelsgrundlaget for denne udveksling ofte ikke vil være kundens samtykke, men andre hjemler i Databeskyttelsesforordningens artikel 6, herunder f.eks. litra b) eller litra e). Under alle omstændigheder bør der ikke henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger. Dette beror på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

Videre fremgår, at oplysninger om billetkøb skal slettes så snart rejsen er foretaget. Dette er vi ikke enige i, da både trafikvirksomhederne og eventuelle tredjeparter er underlagt regler, der medfører, at sådanne oplysninger i vidt omfang *skal* opbevares, bl.a. af hensyn til overholdelse af krav om opbevaring af regnskabsmateriale, ligesom der kan være andre saglige hensyn, der begrundet opbevaring. Det er den enkelte dataansvarlige, der fastsætter opbevaringstidens længde. Bemærkningen om sletning bør derfor udgå.

Gældsinddrivelse: Det fremgår, at trafikselskaber og Rejsekort A/S i dag ikke anses for omfattet af definitionen "det offentlige" i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige ("gældsinddrivelsesloven").

Trafikvirksomhederne er ikke enige i denne opfattelse. Trafikselskaberne anser sig og Rejsekort A/S for omfattet af definitionen "det offentlige" i lovens § 1, stk. 1. For så vidt angår Rejsekort A/S, er dette bekræftet af SKAT i et skriftligt svar til selskabet. Det er på den baggrund trafikselskabernes opfattelse, at trafikselskaberne og Rejsekort A/S i dag er forpligtede til at sende alle typer fordringer til inddrivelse hos SKAT. Bemærkningerne bør derfor tilpasses.

Vi er enige i, at bestemmelsen kommer til at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik.

Pakkerejselov: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på, at staten må tage stilling til aktørernes ansvar for rejsen. Trafikselskaberne forstår, at Transportministeriet vil afdække, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

Øvrige bemærkninger

Tredjepart - entre, betaling og provision: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på en branchenorm om, at der tages 5-10 pct. i kommission ved videresalg af billetter. Af § 28 stk. 3 følger, at 3. parts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. På denne baggrund forekommer det tvivlsomt, at 3. partsudbydere ønsker at gøre entre på markedet og gøre brug af den public service, som det fælles selskab skal stille til rådighed.

Trafikselskaberne er enige i, at data skal stilles til rådighed i videst muligt omfang. Imidlertid bør der være mulighed for, at trafikvirksomhederne kan få dækket omkostninger, der direkte måtte være forbundet med tilrådighedsstillelse af data. De gældende regler i Lov om videreanvendelse af det offentlige informationer (PSI-loven), stiller allerede krav til det offentlige deling af data, og der er heri fastsat bestemmelser, der giver mulighed for at få dækket eventuelle omkostninger ved at stille data til rådighed. Der henvises til PSI-lovens § 8. Det er vores opfattelse, at trafikvirksomhederne – og det nye selskab – skal følge reglerne i PSI-loven, når de stiller data til rådighed, herunder at man kan anvende reglerne om opkrævning af omkostninger.

Trafikselskaberne finder, at det er tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til 3. part for salg af billetter.

Varetagelse af valideringsfunktion: I bemærkningerne til § 27a, stk. 4 lægges op til, at det fælles selskab skal udvikle det fælles system til at sætte data til rådighed og give tredjeparter muligheder for at validere deres billetter gennem det fælles system.

Det bør afklares, om denne facilitet nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. Det foreslås at opgaven med varetagelse af valideringsfunktionen pålægges trafikselskaberne, der dog ikke nødvendigvis behøver at løse den via det fælles kommende selskab.

Videresalg af billetter: Der kan være en udfordring i, at kunder og chauffører skal forholde sig til flere leverandørers forskellige billetter. Et øget behov for at kontrollere billetter – eller krav om at fx kontantbilletter kontrolleres maskinelt – kan få negativ indflydelse på den kollektive trafiks kvalitet. Dertil kommer nye administrative opgaver i forhold til indgåelse af aftaler, afregning og kontrol af brugen af 3. parts billetter, som vil medføre større administrative udgifter i trafikskaberne, som ikke antages af kunne finansieres gennem øget billetsalg.

Kommunal hjemmel til at varetage mindre opgaver for trafikskaberne: Der opfordres til, at etablere/præcisere en hjemmel til, at kommuner kan varetage mindre opgaver efter aftale med trafikskaberne, herunder udstedelse og op-tankning af Rejsekort til gavn for bl.a. ældre og IT-svage borgere. Tanken er at forenkle, effektivisere og samle opgaveløsningen sammen med andre kommunale opgaver i fx Borgerservice eller på biblioteket. Der vil være tale om en kommunal udgift om det sker i regi af trafikskabet eller kommunen. I det kommunale regi vil opgaveløsningen kræve færre ressourcer, idet der vil kunne drages nytte af de ansatte, som i forvejen yder service på mange andre områder. Derudover vil det være en hjælp og støtte til de borgere, der ikke er selvhjulpne og derfor har brug for personlig betjening.

Hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder: Af lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at private virksomheder kan efter aftale med et trafikskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det foreslås, at denne hjemmel udvides til også at omfatte en tilsvarende hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder – som fx forsvaret. Ved at indarbejde denne kørsel i trafikskabernes øvrige opgaveløsning gives potentiale for yderligere stordriftsfordele, koordinationsmuligheder og effektiviseringer.