

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Torsdag den 8. november 2018 kl. 16.00-18.00

Sags nr.: 201810-20747

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Takster 2019 for SBH-kørsel	3
2. Rejsekortudstyr på Odense Letbane	5
3. Forslag om ændring af Lov om Trafikselskaber	7
Sager til drøftelse:.....	11
Sager til orientering:.....	12
4. Ny Rejseplan på Fyn	12
5. Regeringens udspil vedrørende klimamål	14
6. Kundetilfredshed	21
7. Meddelelser	22
8. Eventuelt	22

SAGER TIL BESLUTNING:

1. TAKSTER 2019 FOR SBH-KØRSEL

Resumé:

Den nuværende takstmodel for SBH-kørsel er ikke blevet ændret siden 2012 og er heller ikke prisdremskrevet.

En ulempe ved takstmodellen er, at der skal foretages afregning af egenbetaling (kontant ved turens start) til vognmanden. Skæve egenbetalingsbeløb kan give problemer, da vognmanden ofte ikke har byttepenge. Kunden bliver dog ved bestilling af turen oplyst om egenbetalingens størrelse.

Det foreslås, at priserne for kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH-kørsel) for 2019 ændres således, at abonnementsbetaling på 455 kr. fjernes med forhøjelse af grundbetaling til 30 kr., og 2,50 kr. pr. km efter 10 km fastholdes.

Sagsfremstilling:

Efter Lov om Trafikselskaber administreres kørsel for svært bevægelseshæmmede af trafikselskaberne, der også fastsætter prisen for kørslen.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft.

Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen udmelder årligt takststigningsloftet og har oplyst, at det er muligt at hæve taksterne med 2 % i 2019.

Takster for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af et trafikselskab, jf. lov om trafikselskaber § 11, stk. 4. Der er på den baggrund fastsat en max. pris på kr. 100 pr. tur. Satsen svarer næsten til taksten for en ti-zoners enkeltbillet til kørsel med busser for en voksen pensionist, som bliver 102 kr. i 2019.

Indretningen af FlexDanmarks planlægningssystem PLANET gør det ikke muligt at indføre betaling med betalingskort. Kunderne er i stedet henvist til at betale kontant i bilen. Med den foreslåede afskaffelse af abonnementsbetalingen vil kortbetaling blive indført.

Der er på baggrund af ovenstående udarbejdet forslag til to forskellige takstmodeller. De to modeller beskrives yderligere i bilag 1.1.

Model 1: Ændring i pris pr. km.

- Fastholde abonnementsbetaling på 455 kr., som betales ved tilmelding til ordningen.
- Grundprisen for 0 til 10 km fastholdes på 25 kr.
- Pris pr. km. hæves til 5 kr.
- Maxpris nås efter 25 km.

I model 1 fastholdes abonnementsbetalingen. Denne løsning medfører på sigt ingen ændringer med hensyn til krav om kontant betaling af egenbetaling i taxaen.

Model 2: Fjernelse af abonnementsbetaling

- Ingen abonnementsbetaling
- Grundprisen for 0 til 10 km hæves til 30 kr. (dermed er abonnementsbetalingen indeholdt)
- Pris pr. km. fastholdes til 2,50 kr.

- Maxpris nås efter 38 km.

Model 2 giver på sigt mulighed for at betale egenbetalingen i forbindelse med bestilling af turen. Forudsætningen er, af tekniske grunde, at abonnementsbetaling bortfalder. Abonnementsbetalingen indarbejdes i stedet i priserne.

Model 2 vil betyde en væsentlig lettelse for både chauffør og passager, da der i forbindelse med starten på turen ikke skal betales kontant og chaufføren undgår at have byttepenge i bilen. Ved fjernelse af abonnementsbetaling er der mulighed for at arbejde hen imod elektronisk betaling af egenbetaling ved bestilling af turen. Den tekniske tilpasning forventes gennemført i 1. kvartal 2019, og egenbetaling indført herefter.

Model 2 uden abonnementsbetaling fjerner dog ikke alle tekniske udfordringer i PLANET, men både kunder og chauffører vil kunne få mulighed for at undgå kontanter i løbet af 2019, som det f.eks. allerede ses hos Sydtrafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Takstmodel 2 for SBH-takst 2019, således at:
 - Abonnementsbetalingen fjernes, men tillægges den enkelt tur ved stigning i grundbetaling for 0 til 10 km fra 25 kr. til 30 kr.
 - Efter 10 km. fastholdes prisen på 2,50 kr. pr. km.
 - Max pris på 100 kr. fastholdes, således at handicapkørsel tilpasses prisen for en ti-zoner enkeltbillet.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 Notat SBH takster 2019.

2. REJSEKORTUDSTYR PÅ ODENSE LETBANE

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 blev det besluttet, at FynBus finansierer rejsekort validatorerne "det blå punkt" på de kommende stationer på Odense Letbane. Etableringsudgiften for FynBus blev anslået til 12-14 mio. kr.

FynBus har nu opgjort det endelige finansieringsbehov til 11,7 mio. kr., idet der er indregnet mindre besparelser i forbindelse med, at der er blevet udstyr tilovers på grund af ændret buskonfiguration.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 blev besluttet, at FynBus finansierer validatorer på Odense Letbanestationer, mens Odense Kommune finansierer eventuelle rejsekortmaskiner (RVM), der kan udstede kontantbillet ved brug af kreditkort.

Odense Kommune tog forbehold for, at der indledes drøftelser mellem Odense Kommune, Odense Letbane og FynBus om serviceniveau i forhold til køb af billetter på letbanen samt forbehold for, hvem der skal finansiere eventuelle RVM-maskiner.

Odense Kommune har efter drøftelser med FynBus administrativt besluttet ikke at opsætte RVM maskiner på rejsekortstationerne.

Den samlede udgift for FynBus blev anslået til 12-14 mio. kr.

I samarbejde med Odense Letbane og Rejsekort A/S er det samlede behov for udstyr nu opgjort. På de i alt 26 letbanestationer skal der etableres følgende udstyr:

Antal validatorer (inkl. piedestal) til gruppe check ind	54
Antal almindelige validatorer (inkl. piedestal)	165
Antal VCF (stationscomputer)	26

I forbindelse med overgangen til rejsekortet blev indkøbt udstyr til den forventede konfiguration af busserne. Efterfølgende er det besluttet, at der alene er krav om check ind af pendlerkort og ungdomskort, hvilket har reduceret behovet for validatorer i f.eks. uddannelsesbusser. FynBus opfordrer dog disse kunder til også at foretage check ud. Det betyder, at FynBus har 96 almindelige validatorer i overskud, der kan bruges på letbanestationerne. Der er således kun behov for ekstra indkøb af 69 almindelige validatorer.

Når den endelige reduktion af antal busser i Odense i forbindelse med åbning af letbanen kendes, vil noget rejsekortudstyr formentlig kunne indgå som udstyr på letbanestationerne. Da skiftet sker "over night", vil der dog skulle leases ekstra udstyr til at håndtere skiftet. Den samlede økonomi for dette kendes ikke pt., men skulle det give FynBus en billigere løsning, vil den naturligvis blive valgt.

Udgiften til indkøb af selve rejsekortudstyret er ca. 7,0 mio. kr., mens omkostningerne til forberedelse, kommissionering og installation på 26 stationer efter rejsekortets aftale med rejsekortleverandøren beløber sig til ca. 4,7 mio. kr. Den samlede etableringsudgift inkl. moms vil være ca. 11,7 mio. kr.

Såfremt der havde været mulighed for at foretage installation af udstyret i letbanetogene fremfor på perronerne, ville den samlede etableringsudgift have været ca. 3,5 mio. kr., fordelt med 2,2 mio. kr. til selve rejsekortudstyret og 1,3 mio. kr. til installation, kommissionering mv.

Udstyr placeret på perroner er med online overvågning af udstyret og online dataudveksling. Udstyret i letbanetog og busser er ikke online, og udveksling af data sker typisk om natten via WLAN.

Da omkostningerne til rejsekortudstyr på perronerne ligger langt over omkostningerne til eventuel montering af rejsekortudstyr i letbanetogene, og da alle fynske kommuner vil skulle være med i finansieringen, har FynBus administrativt drøftet en alternativ finansiering, hvor FynBus dækker omkostningerne på 7,0 mio. kr. til selve rejsekortudstyret, mens Odense Letbane dækker den ekstraordinære omkostning på 4,7 mio. kr. til installation af udstyret.

Den endelige plan for færdiggørelse af letbanestationerne ligger ikke endelig fast, men det forventes, at rejsekortudstyret skal leveres i løbet af 2019. Frist for bestilling af udstyret til rettidig levering forventes at være i efteråret 2018.

Til drift og vedligehold af udstyret skal efterfølgende årligt påregnes merudgifter på ca. 0,4 mio. kr. de to første år og 0,55 mio. kr. fra år 3.

Etableringsudgifter vil falde i 2019 og 2020, mens de løbende driftsudgifter løber på fra budget 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At omkostningerne i 2019 og 2020 på samlet 11,7 mio. kr. til etablering af rejsekortudstyr på letbanestationerne i Odense fordeles med 7,0 mio. kr. til FynBus og 4,7 mio. kr. til letbanen.
- At de øgede udgifter til drift og vedligehold afholdes af FynBus og indregnes fra budget 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Mail fra Odense Letbane af 31. oktober 2018

3. FORSLAG OM ÆNDRING AF LOV OM TRAFIKSELSKABER

Resumé:

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet udsendte i september 2018 et udspil om "Nemmere kollektiv trafik". Udspillet er udmøntet i et forslag om ændring af Lov om Trafikskaber med høringsfrist den 22. november 2018.

Lovforslaget indeholder en lang række forslag til ændringer. Det indstilles i sagen, at direktøren bemyndiges til at afgive høringssvar. Det indstilles endvidere, at bestyrelsen godkender et udkast til fælles buspassagerrettigheder.

Sagsfremstilling:

Udspillet "Nemmere kollektiv trafik", vedlagt som bilag 3.1, og det efterfølgende lovforslag, vedlagt som bilag 3.2, har til formål at fremme en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetsløsninger, herunder at sikre optimale rammer for udviklingen af digitale mobilitetsløsninger.

"Nemmere kollektiv trafik" indeholder følgende hovedelementer:

- Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester, hvor Rejseplanen og Rejsekortet lægges sammen i én digital løsning, og de to offentligt ejede selskaberne fusioneres,
- Flere nye digitale mobilitetstjenester baseret på, at trafikskaberne og togoperatørerne, via Rejseplanen og Rejsekortet, deler deres data med de private virksomheder, som måtte ønske udvikle digitale mobilitetsløsninger,
- Fjernbusser skal fremmes som et billigt transportalternativ,
- Der skal indføres fælles buspassagerrettigheder.

I det følgende gennemgås hovedelementerne i "Nemmere kollektiv trafik" og i lovforslaget.

Trafikskaberne i Danmark fremsender et fælles høringssvar på lovforslaget. Det indstilles, at direktøren for FynBus bemyndiges til at fremsende høringssvar på vegne af FynBus' bestyrelse.

Trafikskaberne i Danmark har allerede, i samarbejde med trafikskaberne og togoperatørerne, udarbejdet et forslag om fælles basis buspassagerrettigheder. Forslaget forelægges til bestyrelsens godkendelse, her vedlagt som bilag 3.5.

Lovforslaget indeholder en række større og mindre ændringsforslag til udmøntning af "Nemmere Kollektiv Trafik", her skal nævnes:

- Private virksomheders mulighed for at yde tilskud til ruter eller afgang
- Trafikskabers mulighed for at varetage opgaver i forbindelse med busterminaler
- Indførelse af et nyt afstandskrav for fjernbuskørsel på 75 km
- Sammenlægning af rejseplan- og rejsekortselskaberne
- Trafikskaberne og togoperatørerne skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af rejseplan- og rejsekortselskabet
- Rejsekort & Rejseplan A/S (det fremtidige fælles selskab) gives mulighed for at indgå kommercielle aftaler, om anvendelse af det fælles mobilitetssystem
- Trafikskaberne og togoperatørerne skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videre salg gennem tredjepart
- Ministeren får mulighed for at fastsætte regler om rettigheder for passagerer

- Ændrede regler for selskabernes inddrivelse af kontrolafgifter mv. efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige

Hovedelementer i "Nemmere Kollektiv Trafik"

Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester

Trafikselskaberne og togoperatørerne, som ejer Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S, har udviklet rejseplan og rejsekortet frem til et niveau, hvor begge produkter bredt set er anerkendt som helt centrale digitale værktøjer i den kollektive trafik. Rejseplanen er en af de mest benyttede apps i Danmark. Der er i øjeblikket ca. 120 mio. årlige rejser på rejsekortet, og der er i alt udstedt mere end 3 mio. rejsekort.

Begge selskaber har vedtaget udviklingsplaner, som vil få stor betydning for kundernes oplevelse af produkterne, og produkternes betydning for den samlede mobilitet i samfundet.

Rejseplanen har gennemført et projekt, med Nordjyllands Trafikselskab (NT) som den drivende kraft, hvor der er udviklet en app, "Min Rejseplan", hvor private mobilitetsformer som f.eks. samkørselsordningen GoMore og taxiselskaber via "Moove" indgår i Rejseplanen. NT har også indført et telekørselskoncept "Plustur", der på mange måder minder om Telependler og Teletaxi på Fyn. Plustur indgår i "Min rejseplan", mens teletaxi på Fyn allerede indgår i Rejseplanen, som et led i projektet "Den samlede Rejse".

Det er hensigten at "Min Rejseplan", nu hvor forsøget er gennemført, i løbet af 2019 nedlægges og indgår i den almindelige Rejseplan.

Rejseplanen A/S har vedtaget en tilslutningsaftale og en prismodel for tilslutning af private mobilitetsudbydere. Indtil videre forventes følgende udbydere tilsluttet Rejseplanen: DriveNow, GreenMobility, Bycyklen, DonkeyRepublic, udenfor København, GoMore, Taxa v. Moove.

Indenrigsfly vil også snart blive tilsluttet, og alle mobilitetsudbydere, som opfylder visse tekniske betingelser, kan tilsluttes.

FynBus har, på baggrund af tilslutningsaftalen, planlagt snarest at tage kontakt til private mobilitetsudbydere på Fyn og Langeland, som måtte ønske at tilslutte sig Rejseplanen. I første omgang tages kontakt til taxibranchen.

Rejsekort A/S overvejer en række udviklinger af Rejsekortet, og både Rejsekort A/S og Rejseplanen ser allerede på en integration af betalingsløsninger. FynBus' app bliver inden udgangen af 2018 koblet sammen med Rejseplanen.

Transportministeren har ønsket at have indflydelse på rammerne for den videre udvikling af IT-løsningerne i de to selskaber, og øge samspillet med den private sektor, med det mål at fremme en national MaaS-løsning i Danmark. MaaS er "Mobility as a Service", hvor rejseplanlægning og betaling på tværs af forskellige mobilitetsformer integreres i et og samme servicetilbud.

Lovforslaget indebærer dels, at de to selskaber, som allerede planlagt, slås sammen, og ministeriet får en plads i bestyrelsen, samt gives mulighed for at udpege formanden. Det fremgår ikke af lovforslaget om den øgede indflydelse følges af statslige midler til det ønskede udviklingsarbejde.

Deling af data og privat salg af billetter

Når 3. part gives øget adgang til data forventes det, at der vil opstå en række private aktører, der tilbyder mobilitetsløsninger. Rejseplanen stiller allerede i dag data til rådighed for eksempelvis Google.

Selskaberne har på et møde med Ministeriet tilkendegivet, at man principielt ikke modsætter sig yderligere deling af data, men vil forholde sig mere specifikt, når der er en konkret beskrivelse af hvilke data, der skal stilles til rådighed, og på hvilken måde. Specielt tages der forbehold for meromkostninger i selskaberne.

I lovforslaget foreslås det, der kan ske privat salg af enkeltbilletter og periodekort. Selskaberne har taget forbehold for, at private ikke kan opkræve provision af selskaberne for salg af billetter, og derved påføre selskaberne en merudgift. Det fremgår af lovforslaget, at billetter ikke må sælges dyrere end den pris, som vedtages af trafikselskaberne og togoperatørerne.

Fjernbusser

Lovforslaget indeholder forslag om, at fjernbuskørsel skal omfatte rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.

Andre selskaber end trafikselskaberne har mulighed for at få tilladelse til almindelig rutekørsel, der er kortere end 75 kilometer, men der skal i givet fald foretages en behovsvurdering i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen.

Fælles passagerrettigheder

På møde mellem Trafikselskaberne og Transportministeriet den 1. oktober 2018 efterspurgte ministeriet ensretning af buspassagerrettigheder selskaberne imellem. Af udspillet vedr. Nærmere kollektiv transport, fremgår at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte følgende:

- Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.
- I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.
- I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.
- Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår aflysning er sket i god tid.
- Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.
- Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.
- Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.

Ministeriet betonedede, at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder ikke bør medføre DUT-kompensation til kommunerne og bekræftede, at en løsning med laveste fællesnævner med mulighed for, at det enkelte selskab kan tilbyde mere, lever op til forventningerne.

Ministeriet bemærkede endvidere, at fokus skal være på buspassagerrettighederne og ikke på rejseregler – om end der kan være en gråzone derimellem.

Ministeriet tog positivt imod et forslag om, at trafikselskaberne kommer med oplæg til fælles buspassagerrettigheder, der ikke medfører krav om DUT, og hvor det sikres, at forslaget lever op til kommende lovkrav.

På den baggrund har Trafikselskaberne skrevet et forslag til buspassagerrettigheder struktureret i tre afsnit:

1. Rejsegaranti
2. Trafikinformation

3. Beskadiget bagage og cykler

Forslaget har været drøftet på møde i Trafikselskaberne i Danmarks direktørgruppe den 30. oktober 2018.

Forslaget vedlægges som bilag 3.5: "Fælles buspassagerrettigheder".

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Direktøren bemyndiges til at afgive høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om trafikskaber.
- Forslag til fælles passagerrettigheder godkendes.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1	"Nemmere kollektiv trafik"
Bilag 3.2	Forslag vedrørende Lov om ændring af lov om trafikskaber af 24. oktober 2018
Bilag 3.3	Høringsbrev vedr. Lov om ændring af lov om trafikskaber
Bilag 3.4	Høringsliste
Bilag 3.5	"Fælles buspassagerrettigheder" v. Trafikselskaberne i Danmark

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. NY REJSEPLAN PÅ FYN

Resumé:

Rejseplanen har, efter at have gennemført forsøget "Min Rejseplan" i Nordjylland, besluttet at åbne op for, at andre transportformer kan vises i Rejseplanen. Aktuelt har "Min Rejseplan" under forsøget i Nordjylland vist rejsemuligheder med samkørselsordningen GoMore og taxiselskabet Moove.

Rejseplanens bestyrelse har efterfølgende vedtaget en tilslutningsaftale og et prisblad, og giver dermed mulighed for, at andre mobilitetsformer over hele landet kan tilsluttes.

Det er besluttet, at "Min Rejseplan" efter forsøget skal nedlægges som selvstændig applikation, og at den eksisterende Rejseplan overtager funktionaliteten, så den fremover kombinerer den kollektive trafik med de private mobilitetsstilbud, som ønsker at være på rejseplanen.

FynBus vil i efteråret 2018 tage skridt til, at taxiselskaberne og andre mobilitetsudbydere orienteres om mulighederne og formidle kontakten til Rejsekort A/S, som indgår aftalerne og står for det praktiske samarbejde.

Sagsfremstilling:

Rejseplanen er en af danskernes mest foretrukne digitale services og viser i dag alle muligheder for rejser med kollektiv trafik i Danmark. Danskerne foretager 35 millioner søgninger i Rejseplanen hver måned og Rejseplanens app er den fjerde mest anvendte app i Danmark. Dermed er Rejseplanen danskernes mest foretrukne informationsplatform for kollektiv trafik.

Som et forsøg har Rejseplanen testet en ny version af Rejseplanen i Nordjylland med arbejdstitlen "Min Rejseplan". Her har man eksperimenteret med at samle både offentlige og private tilbud indenfor transport. En tilsvarende løsning har været testet i hovedstadsområdet i efteråret 2018.

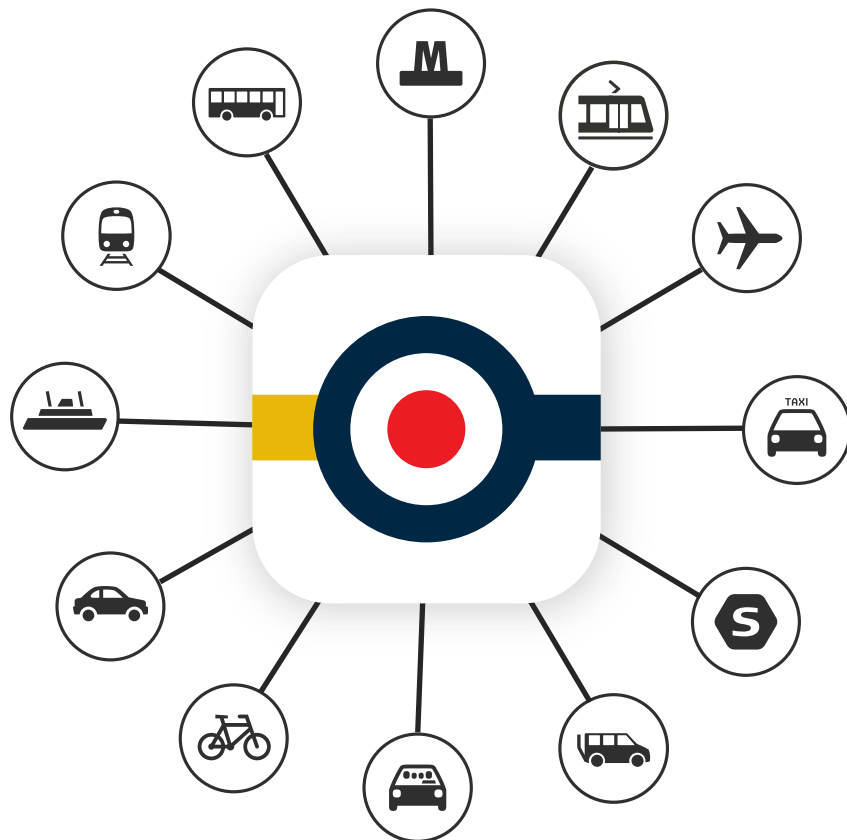
Efter endt forsøg nedlægges "Min Rejseplan", og funktionaliteten overføres til den allerede kendte Rejseplan, således at tjenesterne fra "Min Rejseplan" bliver tilgængelige i hele Danmark.

På kort sigt er det meningen, at Rejseplanen skal vise alle mobilitets- og transportformer i Danmark. Det inkluderer udover de allerede kendte, indenrigsfly, færger, delebiler, bycykler, taxa mv. Formålet er at øge kundeoplevelsen og gøre danskerne endnu mere mobile. Tanken er, at uanset hvad der kommer af transport og mobilitet i fremtiden, skal det kunne findes i Rejseplanen.

Næste skridt i processen er at lukke op for, at nye lokale mobilitetstjenester kobles på den landsdækkende platform. Dermed giver Rejseplanen mulighed for at kommuner, regioner og øvrige mobilitetsudbydere kan tilbyde brugerne en mere sammenhængende rejse uden selv at skulle udvikle lokale mobilitetsplatforme.

Konkrete tiltag for FynBus

I efteråret 2018 går FynBus i gang med at forberede vejen for de nye muligheder i samarbejde med lokale taxiselskaber og øvrige mobilitetsudbydere. I første omgang vil FynBus orientere eventuelle samarbejdspartnere om de nye muligheder, videregive erfaringerne fra forsøget med "Min Rejseplan" og formidle kontakten mellem mobilitetsudbydere og Rejseplanen, så en eventuel aftale om tilslutning kan foregå så sømløst som muligt.



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

5. REGERINGENS UDSPIL VEDRØRENDE KLIMAMÅL

Resumé:

Regeringen har udsendt et politisk udspil vedrørende klima og luft. Udspillet beskriver de krav til nedbringelse af emissioner, Danmark har forpligtiget sig til i EU, og regeringens bud på, hvordan Danmark kan leve op til disse krav.

I sagen redegøres for regeringens udspil med hensyn til den kollektive busstrafik og taxikørsel og udspillet betydning for den enkelte kommune og regionen.

Sagsfremstilling:

Regeringens klima- og luftudspil "Renere transport i by og på land" beskriver regeringens mål og midler med hensyn til emissioner fra den kollektive bus- og taxikørsel 2019 til 2030. Sagen beskriver udspillet og konsekvenserne af de foreslåede mål og krav for den enkelte kommunes og regionens bus- og taxikørsel.

Klima- og luftudspillet (vedlagt som bilag 5.1) indeholder forskellige mål og indsatser, der kan imødegå CO₂-udledning og luftforurening.

Der er sat mål for nedbringelse af luftforureningen i EU pr. 2020 og 2030 med mål for det enkelte lands reduktion af fem specifikke luftforurenende stoffer: Svovl, kvælstofilter (NO_x), flygtige organiske forbindelser, partikler og ammoniak. Efter udspillet kan Danmark nå målene pr. 2030.

Udspillet 17 ud af 38 initiativer for en grønnere fremtid relaterer sig til biler, brændstof, busser og transport generelt, herunder stop for nye benzin- og dieslbiler i 2030 og for nye hybridbiler i 2035.

Regeringens mål

Regeringens overordnede mål er, at Danmark er et klimaneutralt samfund i 2050. Udspillet indeholder en række delmål for sektorerne transportområdet, landbrugsområdet, skibsfart, boliger, erhverv samt 'dagligdagen', dvs. vores daglige, individuelle adfærd.

Danmark skal opfylde sit klimamål i EU i 2030 for ikke kvotebelagte udledninger. Det betyder, at Danmark frem mod 2030 skal reducere CO₂-udledningen med 32-37 mio. tons CO₂.

På transportområdet skitseres en række konkrete mål, som skal bidrage til dette:

- Benzin og diesel ud af taxidriften inden 2030 - 0,4 mio. ton CO₂
- 8 % biobrændstof i benzin og diesel - 1,0
- Mål for lav- og nul-emissionsbiler - 3-4
- Mål for nul-emissionsbusser i off. transport - 1,5

Busser

Udspillet indeholder konkrete mål for taxier og busser i den offentlige servicetrafik under overskriften "Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030".

Målet er, at hverken "taxier eller rutebusser" udleder CO₂ eller andre luftforurenende partikler i byerne i 2030. Begrebet "by" er ikke klart defineret.

I skema 1 nedenfor beskrives tre trin mod mindre udledning i kraft af stigende krav til busflåden i offentlig servicetrafik. Skemaet tager udgangspunkt i Klima- og luftudspillet beskrivelser og definitioner.

Skema 1: Nedbringelse af udledninger fra rutebusser, der kører i byerne, ved hjælp af stigende krav 2020 - 2030.

Miljøkrav	Drivmidler
2020: Nye busser der kører i byerne skal minimum være CO2-neutrale.	<ol style="list-style-type: none"> Nye busser skal i byerne bruge ét af flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> Biodiesel Biogas El Brint Gamle busser må i byerne fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> Diesel, Biodiesel Biogas El Brint
2025: Nye busser der kører i byerne skal minimum være 0-emission busser.	<ol style="list-style-type: none"> Nye busser må ikke udlede luftforurening og partikler (0-emission). Nye busser skal i byerne køre på <ul style="list-style-type: none"> El Brint Gamle busser må i byerne fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> Diesel Biodiesel Biogas El Brint
2030: Alle busser der kører i byerne skal være 0-emission busser!	Alle busser i byerne skal køre på el eller brint. Busser med andre drivmidler må ikke køre i byerne.

Hvad betyder krav og måltrin for kommende kontrakter?

Herunder beskrives i skema 2 betydningen for krav til busserne i offentlig servicetrafik for kommende udbud i FynBus i perioden 2020 – 2030. Skemaet viser scenarier for afslutning af eksisterende kontrakter inkl. eventuelle forlængelsesmuligheder, og for efterfølgende nye kontrakter baseret på FynBus' udbudsplan for buskørsel (vedlagt som bilag 5.2).

Skema 2 nedenfor viser den nuværende periodes mulige forlængelser (F) samt endeligt kontraktudløb (X) for hver kommune og regionen. Kontraktudløb er langt overvejende i august måned. Med henblik på at illustrere den enkelte ejers situation er en efterfølgende kontraktperiode beskrevet som 6 år plus mulighed for forlængelse 2 x 1 år, i alt 8 års kontraktperiode.

Administrationen er bekendt med, at enkelte kommuner kan have ønsker om en kortere eller længere kontraktperiode.

Som eksempel beskrives her scenarier for buskørsel i byerne i Assens Kommune, som udgangspunkt for en businesscase:

- Nuværende kontrakt løber i perioden 2018 – 2024 med mulighed for forlængelse (F) 2x1 år til 2026
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2025 eller 2026
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2024 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Skema 2: Kommuners og regions kommende kontrakter og minimale emissionskrav, de skal leve op til i 6+1+1 år *

Ejer	Kontraktlængde og emissionskrav												
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Assens							F	F					
							X	X	X				
Faaborg-Midtfyn						F	F						
						X	X	X					
Kerteminde						F	F						
						X	X	X					
Langeland			X									X	
					X								X
Middelfart						F	F						
						X	X	X					
Nordfyn					F	F							
					X	X	X						
Nyborg			X						F	F		X	
Odense						F	F	F					
						X	X	X	X				
Region Syddanmark							F	F	F	F		X	
							X	X	X	X			
Svendborg Bykørsel			X						F	F		X	
Svendborg Lokalkørsel							F	F					
							X	X	X				

* Noter

Forklaring: X = Kontraktskift F = Forlængelse

Forklaring	Gamle busser	Nye CO2-neutrale busser	Nye 0-emissionsbusser	Valg: F=Forlængelse
Emissionskrav:				Valg: X=Kontraktskift

Nedenfor beskrives situationen for de øvrige kommuner og regionen, med udgangspunkt i 6-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år, i alt 8 år og med kontraktskifte i august måned:

Faaborg-Midtfyn Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Kerteminde Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Langeland Kommune:

- Kontraktperiode 2010 – 2020.
- Kontraktskifte (X) skal ske i 2020 og 2022:
 - Ved kontraktskifte i 2020 skal nye busser min. være CO2-neutrale (som dog ikke må køre i byerne i 2030)
 - Ved kontraktskifte i 2022 skal nye busser være 0-emissionsbusser (da 8-års perioden rækker ind i 2030)

Middelfart Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Nordfyns Kommune:

- Kontraktperiode 2016 – 2022 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2024
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2022, 2023 eller 2024:
 - Ved kontraktskifte i 2022 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Nyborg Kommune:

- Kontraktperiode 2014 – 2018 er forlænget med 2x1 år til 2020.
- Kontraktskifte (X) skal ske i 2020:
 - Ved kontraktskifte i 2020 skal nye busser være CO2-neutrale eller 0-emissionsbusser

Odense Kommune:

- Kontraktperiode 2016 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x2 år til 2027
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2025 eller 2027:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2027 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2023 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Region Syddanmark:

- Kontraktperiode 2016 – 2024 med mulighed for forlængelse 2x2 år til 2028
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2026 eller 2028:
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2028 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2024 og 2026 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Svendborg Kommune, Bybusser:

- Kontraktperiode 2012 – 2020
- Ved kontraktskifte i 2020 skal busserne være minimum CO2-neutrale

Svendborg Kommune, Lokalbusser:

- Kontraktperiode 2018 – 2024 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2026
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2025 eller 2026:
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2024 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Det ses ovenfor, at valg mellem forlængelser af nuværende kontrakter (F) eller kontraktskifte (X) kan påvirke den enkelte kommunes businesscase.

Det endegyldige ophør med drivmidlerne diesel, biodiesel, biogas og hybrider i 2030 virker således tilbage på valgmulighederne fra og med 2022 og alle årene op mod 2030.

I forbindelse med kontraktskifte skal det altså nøje overvejes, hvilken form for bindinger man ønsker i kommende periode og hvilke økonomiske og miljømæssige forhold, de enkelte bindinger medfører for udbyder.

Kommunerne og regionen kan givet de individuelle forhold vælge andre kontraktperioder end de i scenariet angivne 6+1+1 år. Dermed kan der være mulighed for at vægte emissionskrav til busserne i forhold til andre krav i perioden.

Taxier

Udspillet pkt. 12 side 22 omhandler taxidriften. Der stilles en blanding af konkrete udledningskrav i 2025 og 2030 (svarende til krav til rutebusser) samtidig med regler om en prioriteret tildeling af taxi-licenser i 2019 og 2020 til de mest emissionsfrie biler. Man vil desuden gøre det nemmere for kunder at vælge 'grønne taxier' ved togstationer og lignende holdepladser.

Skema 3: Nedbringelse af udledninger fra taxier, ved hjælp af stigende krav 2020 - 2030.

Miljøkrav	Drivmidler
2019 – 2020: Nye taxi-licenser fordeles ved lodtrækning, 0-emissions-biler prioriteres. Prioriterede biler anvender el, brint	1. Nye taxier prioriteres mhp. 0-emission, men andre drivmidler må anvendes 2. Gamle taxier må fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> • benzin • diesel, • biodiesel • biogas • Hybrid
2025: Nye taxier skal være 0-emission taxier	1. Nye taxier skal anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint 2. Gamle taxier må fortsat anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint • Benzin • Diesel • Biodiesel • Biogas • El • Brint • Hybrid
2030: Nye taxier skal være 0-emission taxier	1. Nye taxier skal anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint 2. Gamle taxier med andre drivmidler må ikke køre.

Movia har i et arbejdspapir *"Movia Mobilitetsplan 2021. Miljømål for flextrafik"* beskrevet tre scenarier for omstilling af flextrafik til fossilfri drift: Markedsstyret omstilling, aktiv omstilling og hurtig omstilling. Beskrivelsen baserer sig på Movias materiel og kørsel.

Markedsstyret omstilling:

- Omstilling drevet af markedet mht. teknologi.
- Der stilles kun krav til køretøjer som følger af lovgivning mv.
- Fossilfrie køretøjer vil være implementeret i årene 2027 – 2029 afhængig af køretøjstype.

Aktiv omstilling:

- Omstilling drevet af implementering af el-biler så snart det er muligt (mht. rækkevidde osv.).
- Max prisstigning på timepris svarende til 3,5 % ift. nuværende niveau.
- Indfasning af elbiler skønnes fremrykket 1-3 år ift. markedsdrevet omstilling.
- Fossilfri køretøjer vil være implementeret 2026 – 2029 afhængig af køretøjstype.

Hurtig omstilling:

- Omstilling drevet af tidlig implementering som ovenfor – men med større betalingsvilje i kommunerne.
- Max prisstigning på timepris svarende til 7,5 % ift. nuværende niveau.
- Indfasning af elbiler skønnes fremrykket 2-4 år ift. markedsdrevet omstilling.
- Fossilfri køretøjer vil være implementeret 2025 – 2028 afhængig af køretøjstype.

Movia vurderer, at det mest fordelagtige er at tage udgangspunkt i en markedsstyret omstilling.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 5.1 Regeringens Klima- og Luftudspil 2018
Bilag 5.2 FynBus' udbudsplan for buskørsel november 2018

6. KUNDETILFREDSHED

Resumé:

Firmaet Wilkens har gennemført en undersøgelse af kundetilfredshed i den kollektive transport 2018 for trafikskaberne og togoperatørerne, gennem Bus & Tog samarbejdet.

Sagsfremstilling:

Parterne i Bus & Tog har besluttet at gennemføre en kundetilfredsundersøgelse som muliggør en sammenligning på tværs af selskaberne. Undersøgelsen er gennemført af firmaet Wilkens. Undersøgelsen er ikke færdig til udsendelse til bestyrelsen, men forventes at foreligge på bestyrelsesmødet, hvor undersøgelsen gennemgås, og efterfølgende udsendes til kommunerne og regionen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

7. MEDDELELSER

- Aktuelle kampagner
- Vognmandsmøde Flexkørsel den 24. oktober 2018

8. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag I.1

Takster til kørsel med svært bevægelseshæmmede (handicapkørsel) i 2019

Efter Lov om Trafikselskaber administreres kørsel for svært bevægelseshæmmede af trafikselskaberne, der også fastsætter prisen for kørslen.

Efter Lov om Trafikselskaber har en borger ret til 104 ture om året.

Nuværende takstmodel

I den nuværende takstmodel betales et abonnement pr. år på 455 kr.

De første 0 til 10 km koster 25 kr. i egenbetaling og derefter 2,50 kr. pr. kørt km, dog max 100 kr. pr. tur, som opnås efter 40 km.

Det er muligt at have medrejsende med. Der betales i udgangspunkt samme pris, mens børn (0 – 15 år) betaler halv pris.

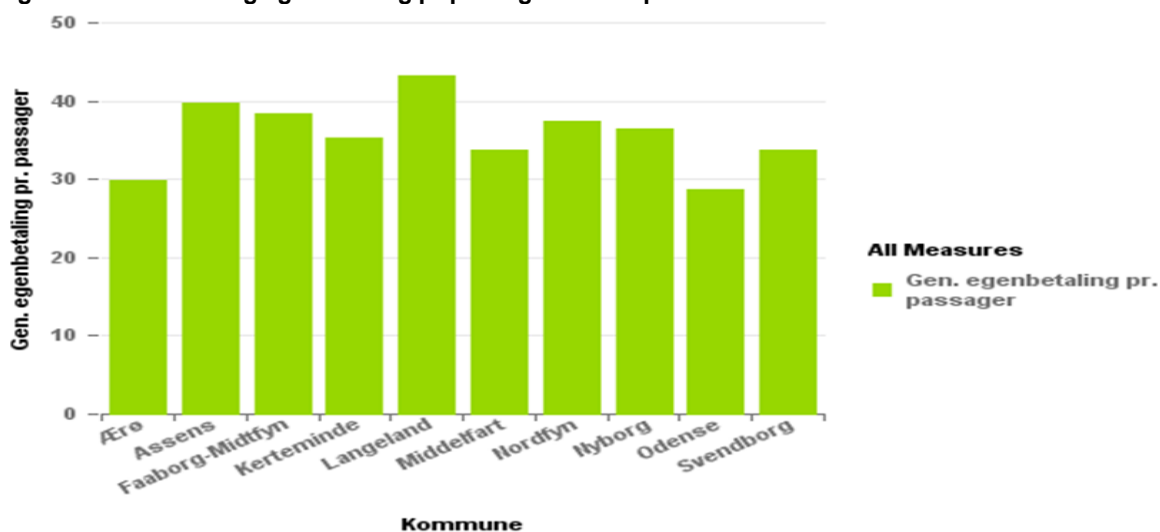
Største udfordring ved nuværende takstmodel er betaling af egenbetalingen, som forgår kontant ved turens start til vognmanden. Skæve egenbetalingsbeløb kan give problemer, da vognmanden ofte ikke har byttepenge. Kunden bliver dog ved bestilling af turen oplyst om egenbetalingsstørrelse.

Ved fjernelse af abonnementsordningen er det muligt, at arbejde hen mod en teknisk løsning med elektronisk betaling af egenbetaling for kørslen ved bestilling af turen.

Den nuværende takstmodel er ikke blevet ændret siden 2012, og heller ikke prisfremskrevet.

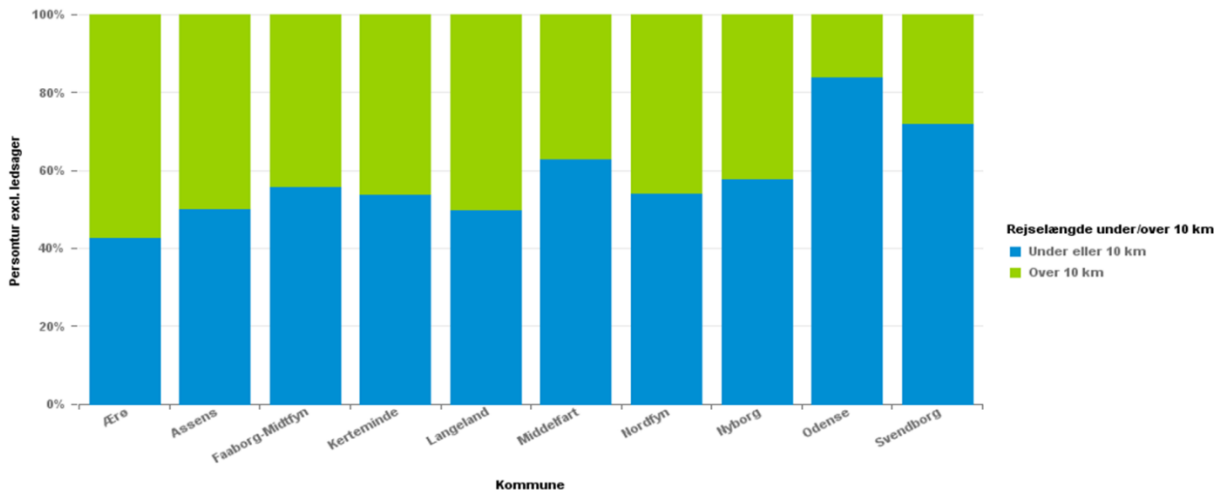
I nedenstående figur ses gennemsnitlig egenbetaling (abonnement er ikke indeholdt) pr. passager for kørselsomfanget i 2017 fordelt på kommunerne ved FynBus.

Figur 1: Gennemsnitlig egenbetaling pr passager fordelt på kommunerne i 2017



For hele FynBus er gennemsnitlig antal km. pr. passager 8,44 km., som også understøttes af at ca. 70 % af turene er under 10 km.

Figur 2: Fordeling mellem under og over 10 km fordelt på kommunerne



Det ses af ovenstående figur at især i Odense Kommune er turene under 10 km., mens Ærø, Assens og Langeland Kommune har flest ture over 10 km.

I nedenstående tabel ses takstmodellerne for trafiksselskaberne. Gældende for alle er en grundbetaling for et minimum antal kilometer.

Tabel 1: Takstmodeller for trafiksselskaberne for 2018

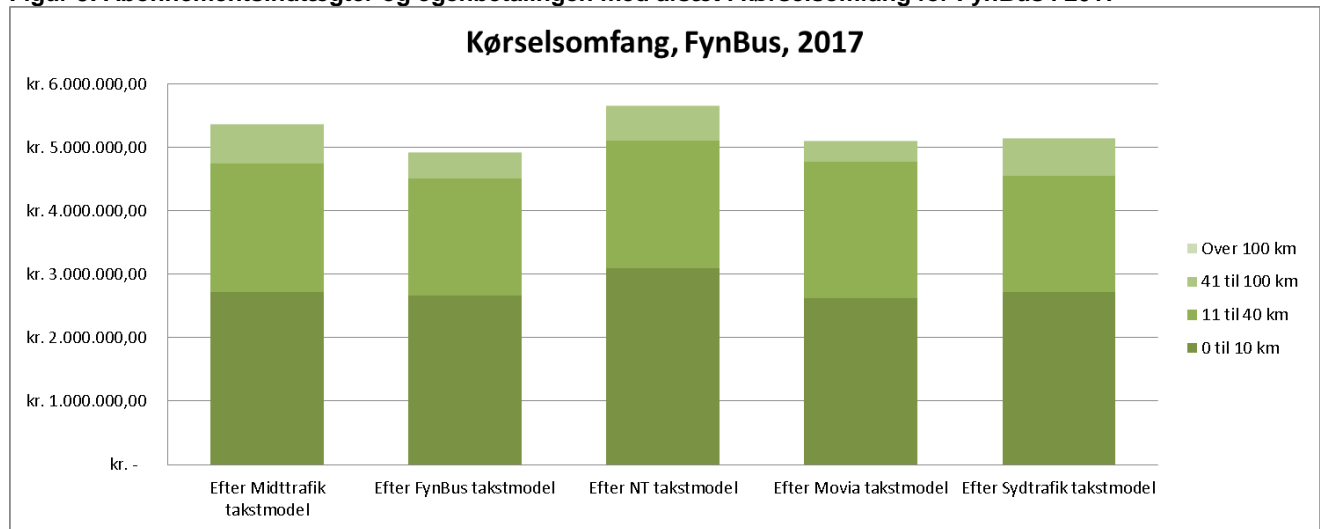
Trafiksselskab	Abonnement og grundbetaling			Pr. pr. km		
	Abonnement	Dækker	Grundbetaling	(6)11-40 km	41-100 km	Over 100 km
Movia	300,00 kr.	0-5 km	24,00 kr.	2,40 kr.	1,20 kr.	1,20 kr.
Midttrafik	- kr.	0-10 km	30,00 kr.	3,00 kr.	3,00 kr.	9,00 kr.
Sydtrafik	- kr.	0-11 km	35,00 kr.	3,00 kr.	3,00 kr.	3,00 kr.
NT	433,00 kr.	0-10 km	30,00 kr.	2,80 kr.	2,80 kr.	2,80 kr.
FynBus	455,00 kr.	0-10 km	25,00 kr.	2,50 kr.	2,50 kr.	2,50 kr.

Kilde: Trafiksselskabernes hjemmesider.

Ved FynBus er der fastsat en max. pris på 100 kr. i 2018, svarende til ti-zoner enkeltbillet for voksen, pensionist. Ved gennemgang af de andre trafiksselskabers takstmodeller er der ikke fundet en lignende max pris.

Hvis de andre trafiksselskabers takstmodeller tilpasses kørselsomfanget, der var ved FynBus i 2017, ses abonnementsindtægterne og egenbetalingen i nedenstående figur.

Figur 3: Abonnementsindtægter og egenbetalingen med afsæt i kørselsomfang for FynBus i 2017



Overordnet set er der ikke store afvigelser imellem de forskellige takstmodeller, dog ses det, at FynBus ligger laveste i forhold til abonnementsindtægter og egenbetaling.

Forslag til ny takstmodel

Med afsæt i § 11, stk. 4 i lov om trafiksselskaber, hvor takster for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af et trafiksselskab, fastholdes en max. pris på kr. 100 pr. tur. Satsen svarer næsten til taksten for en ti-zoners enkeltbillet til kørsel med busser for en voksen - pensionist, som er 102 kr. i 2019.

Ved implementering af Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsens takststigningsloft på 2 % for 2019 i den nuværende takstmodel, vil det give skævere egenbetaling og udfordre afregning til vognmanden ved turens start.

På den baggrund er takstmodellen revurderet.

En væsentlig forudsætning for en ny takstmodel er, at det skal være nemt for kunden at afregne til vognmanden, da egenbetalingen foretages ved turens start. Derfor er det vigtigt med en gennemsigtig og overskuelig prisstruktur.

Der er udarbejdet forslag til to takstmodeller.

Model 1: Ændring i pris pr. km.

- Fastholde abonnementsbetaling på 455 kr., som betales årligt (?) ved tilmelding til ordningen.
- Grundprisen for 0 til 10 km fastholdes på 25 kr.
- Pris pr. km. hæves til 5 kr.
- Max pris nås efter 25 km.

Model 2: Fjernelse af abonnementsbetaling

- Ingen abonnementsbetaling
- Grundprisen for 0 til 10 km hæves til 30 kr. (dermed er abonnementsbetalingen indeholdt)
- Pris pr. km. fastholdes til 2,50 kr.
- Max pris nås efter 38 km.

I nedenstående tabel ses abonnement- og egenbetaling i de to modeller fordelt på forskellige antal kørte km.

Tabel 2 Abonnement- og egenbetaling i de tre modeller

Kørte km	Nuværende model, i alt (betaling ved turens start)	Model 1, i alt (betaling ved turens start)	Model 2	Antal passager i 2017 (andel)
Op til 10	29 kr. (25 kr.)	29 kr. (25 kr.)	30 kr.	90.674 (70 %)
12	34 kr. (30 kr.)	39 kr. (35 kr.)	35 kr.	3.616 (3 %)
15	42 kr. (afrundet 38 kr.)	54 kr. (50 kr.)	42,5 kr. rundes op til 43 kr.	2.227 (2 %)
18	49 kr. (45 kr.)	69 kr. (65 kr.)	50 kr.	1.414 (1 %)
20	54 kr. (50 kr.)	79 kr. (75 kr.)	55 kr.	1.072 (1 %)
25	67 kr. (afrundet 63 kr.)	104 kr. – max pris (100 kr.)	67,5 kr. rundes op til 68 kr.	1.097 (1 %)

Note: 91 % af passagerne kørte 25 km. eller under 25 km. pr. tur i 2017.

I tabel 2 er der for nuværende model og model 1 angivet to beløb, det første beløb er turens egenbetaling og fordeling af abonnementsbetaling på 104 ture, mens det anden beløb angiver egenbetalingen som betales ved turens start.

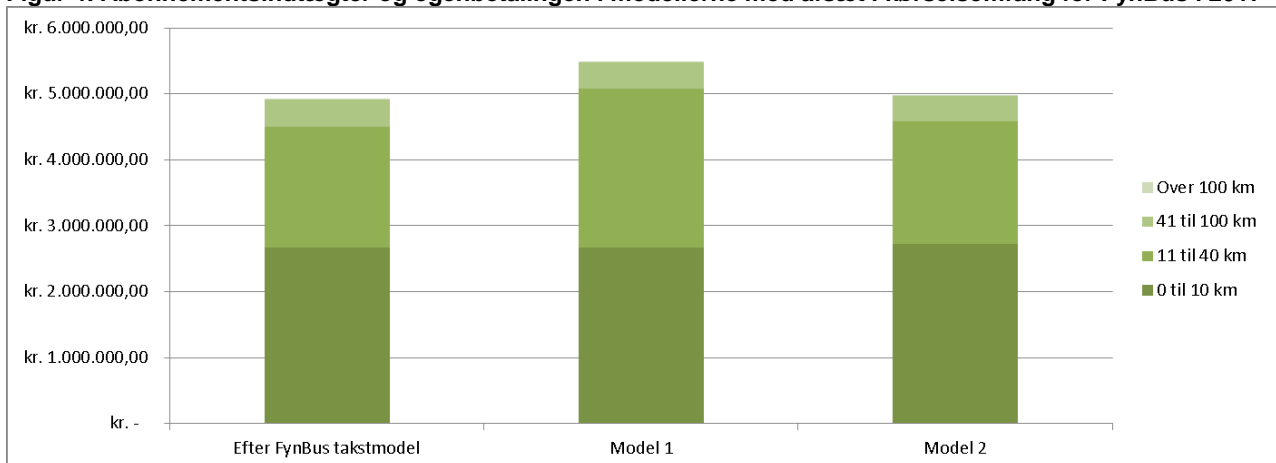
Takstmodellerne har lavere antal km. ved max. prisen end den nuværende takstmodel, hvor max. prisen nås efter 40 km., og derfor er andelen af passager også højere ved begge modeller.

Tabel 3 Andel af passager med max pris i de to modeller

Andel af passager med max pris	Nuværende model, i alt (betaling ved turens start)	Model 1, i alt (betaling ved turens start)	Model 2
	3 %	10 %	4 %

I nedenstående figur ses niveauet af abonnementsindtægter og egenbetaling med kørselsomfanget for 2017 i de to modeller i forhold til den nuværende takstmodel.

Figur 4: Abonnementsindtægter og egenbetalingen i modellerne med afsæt i kørselsomfang for FynBus i 2017



Model 2 er stort set på niveau med nuværende takstmodel i forhold til abonnementsindtægter og egenbetaling, mens model 1 ligger 12 % over.

Ved fravalg af en abonnementsbetaling ved tilmelding kan der spares mindre administrative omkostninger, såsom udsendelse af betalingsopkrævning og opfølgning af modtaget betalinger. Omkostningerne vurderes dog i en så lille skala, at der ikke kan ske nogen personale-reduktion. Samtidig kan fjernelse af abonnementsbetalingen også betyde økonomisk lettelse for kunderne, da abonnementsbetalingen ofte sker i december.

Endvidere giver fjernelse af abonnementsbetaling mulighed for at arbejde hen imod elektronisk betaling af egenbetaling ved bestilling af turen frem for kontant betaling til vognmanden ved turens start.

Model 1 fastholder abonnementsbetalingen. Med ovenstående ulemper anbefales model 1 ikke som en ny takstmodel for SBH-kørsel.

Hvis den gennemsnitlige prisstigning skal holdes under de 2 %, skal model 2 vælges, som giver en gennemsnitlig prisstigning på 1,2 %

Samlet set anbefales model 2 som ny takstmodel for SBH-kørsel med følgende afregningsramme:

- Ingen abonnementsbetaling
- 0 - 10 km med en egenbetaling på 30 kr.
- Pris pr km 2,50 kr.
- Max pris på 100 kr.
- Medrejsende betaler i udgangspunkt samme pris mens børn (0 – 15 år) betaler halv pris.
- Ledsager er gratis, hvis der er visiteret til det.

Der gøres opmærksomt på, at der ved fjernelse af abonnementsbetalingen ikke længere modregnes denne indtægt i 1. kvartals afregning for kommunal kørsel til kommunerne. Dette kan muligvis have en betydning i forhold til kommunernes likviditet. Dette udlignes hen over året.

Lars Tidemann

Fra: Ingrid Dissing
Sendt: 1. november 2018 06:22
Til: Lars Tidemann
Cc: Carsten Hyldborg
Emne: Fwd: SV: Finansiering af rejsekortudstyr til Odense Letbane
Vedhæftede filer: image001.png; ATT00001.htm; signaturbevis.txt; ATT00002.htm

Kære Lars
Dette skal med som et bilag til bestyrelsessagen vedr. letbane
Vh Ingrid

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

Fra: Per Thorndal Feddersen <PETFE@odenseletbane.dk>
Dato: 31. oktober 2018 kl. 23.18.45 CET
Til: Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>
Cc: Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>, Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>, "Mads Frederik Skjoldborg Medelbye" <mfm@fynbus.dk>, Dan Ravn <DARAV@odenseletbane.dk>
Emne: SV: Finansiering af rejsekortudstyr til Odense Letbane

Kære Jan,

Tak for din mail omkring installation og finansiering af rejsekortudstyr.

Det er korrekt, at vi tidligere har aftalt med Carsten Hyldborg, at FynBus vil forestå levering, installation og finansiering af rejsekortudstyr, mens Odense Letbane sikrer, at perronerne er klargjorte til rejsekortudstyret, herunder sikring af fremføring af el m.v.

Vi har derfor med vores leverandører af infrastruktur og systemer arbejdet ud fra følgende opgavefordeling mellem Odense Letbane og Rejsekort:

Comsa/Efacec:

- Leverer og installerer alle fundamenter, base-plates samt monteringsbolte
- Leverer og installerer kabelrør
- Leverer og installerer jordingskabler
- Leverer og installerer Technical Box forberedt til montage af rejsekortudstyr
- Leverer plads til rack i teknisk rum på CMC, til Rejsekort central server m.m.

Rejsekort leverer:

- Piedestaler (rejsekortstandere), samt montage af dem
- Splitter jordingskabel, samt monterer det på piedestaler
- Leverer og monterer fiber-optik kabler
- Leverer og monterer teknisk-boks til Rejsekort udstyr
- Leverer og monterer eget centralt udstyr i teknisk rum i CMC

Odense Letbane har således påtaget sig alt forarbejde for at forenkle opgaven for Rejsekortet, hvis primære opgave er at levere og montere standere og bokse.

Det er vores opfattelse, at man ikke kan sammenligne en bus med et letbanetog. En bus har plads til 60 passager, mens et letbanetog har plads til 210 passager. Samtidig vil belægningsgraden i letbanen alt andet lige være væsentlig højere end i en bus. Der forventes at være ca. 33.000 daglige passager med letbanen. Omkostningen til levering og installation af rejsekortudstyr til en letbane vil målt per passager derfor være i samme niveau som i en bus og forventelig lavere.

I 2020 skal der ske en reduktion af antal busser / køreplanstimer med 30%. Dette vil medføre, at FynBus opnår en større besparelse ved fremtidig installation og vedligehold i busserne. Vi kan ikke se, at denne besparelse er medtaget i de anførte omkostninger.

Det er således Odense Letbanes opfattelse, at den oprindelige aftale om Fynbus' finansiering af rejsekortudstyr er fornuftig og understøttes af en lav omkostning målt i forhold til antal passagerer og en forventet positiv effekt for hele den kollektive trafik på Fyn.

Vi forventer således, at FynBus honorerer de aftaler og forudsætninger som begge parter har arbejdet sammen om gennem længere tid.

Venlig hilsen / Best regards

Per Feddersen

CFO / Økonomidirektør

+45 61 34 81 26

petfe@odenseletbane.dk

Odense Letbane P/S

Odeons Kvarter 18

5000 Odense C

www.odenseletbane.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2018-956

Udkast af 24. oktober 2018

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikselskaber

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

§ 1

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

1. Efter § 3 a. indsættes:

»**§ 3 b.** Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.«

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

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

Stk. 8-14 bliver herefter til stk. 9-15.

3. § 19, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. 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.«

4. § 22, *stk. 2*, affattes således:

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

5. § 23 affattes således:

»**§ 23.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers, jf. § 20, afgivelse af oplysninger om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen og vilkår for tilladelsen.«

6. § 27 affattes således:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortssystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af aktieselskabet, jf. stk. 1, kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne af selskabet frit for at ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne, jf. stk. 1. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om en bestyrelsesformand, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

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

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som 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.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. stk. 8.

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 rejsekortsystem.

7. Efter § 27 indsættes:

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

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, skal vederlagsfrit stille data til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om

1. transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart
2. standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S, skal anvende.

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

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af

rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf, jf. dog § 27 a, stk. 1-2 og § 28, stk. 1.

Stk. 2. Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.«

8. § 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.

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

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

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

9. Efter § 28 b indsættes i kapitel 4:

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

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

10. § 29, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafikselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, som opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, som anført i § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.«

11. § 30, stk. 1, affattes således:

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

1. overtræder § 20, stk. 1,
2. kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller
3. overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.«

12. I § 30 indsættes, som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. «

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Stk. 2. Allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel efter § 22, stk. 1, forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3. § 30, stk. 5, finder ligeledes anvendelse på disse tilladelser.

Indhold

1.	1. Indledning	6
2.	2. Lovforslagets hovedpunkter.....	8
2.1.	Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab	8
2.1.1.	Gældende ret	8
2.1.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	8
2.2.	Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal.....	8
2.2.1.	Gældende ret	8
2.2.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	9
2.3	Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel	9
2.3.1.	Gældende ret	9
2.3.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	9
2.4.	Et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet.....	10
2.4.1.	Gældende ret	10
2.4.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	11
2.5	Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse.....	14
2.5.1.	Gældende ret	14
2.5.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	14
2.5.2.1.	Videresalg af udvalgte billetter	15
2.5.2.2.	Standardbilletteringsformater.....	16
2.5.2.3.	Videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet og etablering af datavarehus	16
2.5.2.4.	Tilslutning af privat aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet.....	17
2.5.2.5.	Integration af rejseplan- og rejsekortssystemets funktioner med andre digitale tjenester	
2.5.2.6.	Deling af udvalgte transportdata	17
2.6.	Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning	19
2.6.1.	Gældende ret	19
2.6.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	19
2.7.	Rejsekortfordringer	20
2.7.1.	Gældende ret	20
2.7.2.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	21

2.8. Forholdet til persondataloven.....	22
3. 3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige	22
4. 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.....	24
5. 5. Administrative konsekvenser for borgerne	24
6. 6. Miljømæssige konsekvenser	25
7. 7. Forholdet til EU-retten	25
8. 8. Hørte myndigheder, organisationer mv.	25
9. 9. Sammenfattende skema.....	26

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

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

Et sammenhængende transportsystem er afgørende for en velfungerende kollektiv trafikinfrastruktur og for mobiliteten i samfundet. Digitaliseringen udvisker grænsen mellem traditionel offentlig kollektiv trafik og privat. Videre har digitaliseringen muliggjort udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning med betaling og billettering på tværs af offentlige og private transportformer. Det er et naturligt led i den digitale udvikling på transportområdet, som skal understøttes og fremmes.

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

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

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

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

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

Lovforslagets har således til formål at opdatere lovgivningen, så det bliver muligt for såvel den offentligt finansierede kollektive trafik at følge med den teknologiske udvikling og tilbyde passagererne tidssvarende løsninger, og så det bliver mulig for markedet at udvikle og drive nye og innovative digitale løsninger til gavn for brugerne.

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

Med lovforslaget foreslås det således, at Rejsekortets og Rejseplanens funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse. Formålet er at sikre en målrettet og fælles strategi for en samlet digital tjeneste og en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter.

Tillige foreslås, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte statiske og dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse. Derudover lægges der op til at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart. Dette for at muliggøre fremkomsten af private digitale løsninger.

Med lovforslaget foreslås det endvidere at forenkle og sænke afstandskravene for fjernbuskørsel til 75 km og øge betjeningskravet fra én gang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem dage ugentligt. Samtidig foreslås det, at skærpe tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet over for branchen med det formål at sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer. Hensigten med kortere afstandskrav og højere betjeningskrav er at skabe de retlige rammer for flere fjernbusruter i Danmark, herunder i yderområder.

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

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

Endelig foreslås med lovforslaget at muliggøre, at kontrolafgifter, der opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, også kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2. Lovforslagets hovedpunkter

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

2.1.1. Gældende ret

I henhold til den gældende lov om trafikselskaber er det udelukkende kommuner og regioner, der kan bestille trafik hos et trafikselskab. Trafikselskaberne har i dag ikke mulighed for at tilbyde private virksomheder hjælp med at oprette nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter.

En privat virksomhed har i dag mulighed for selv at bestille eller operere forskellige former for rutekørsel, fx speciel rutekørsel med arbejdstagere mellem bopæl og arbejde. En sådan kørsel kræver tilladelse, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, i bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel. I forbindelse med vurderingen af, om en ansøgning om rutekørsel kan imødekommes, tages der hensyn til, om behovet for kørslen allerede er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik.

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

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

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

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

På den baggrund foreslås det, at der gives mulighed for, at private virksomheder kan indgå aftale med et trafikselskab om at finansiere nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter til og fra virksomheden. De ruter eller ekstra afgange, der oprettes i henhold til en aftale mellem en privat virksomhed og et trafikselskab, vil være en del af den øvrige offentlige servicetrafik, som trafikselskabet stiller til rådighed for alle mod betaling af de til enhver tid gældende takster.

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

2.2. Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal

2.2.1. Gældende ret

Trafikselskaberne er som fælleskommunale selskaber ikke omfattet af kommunalfuldmagtsreglerne og de må derfor alene varetage lovbundne opgaver. Trafikselskabernes opgaver fremgår af § 5 i den gældende lov om trafikselskaber.

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

En kommune må i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne bidrage til infrastrukturprojekter, herunder etablere og vedligeholde anlæg af betydning for den kollektive trafik, blot må den kommunale støtte ikke gå længere end kommunens interesse tilsiger.

Der har bl.a. i Københavns Kommune været overvejelser om at etablere en fjernbusterminal, men kommunen ønsker ikke selv at drive en eventuel terminal, idet kommunen ikke er besiddelse af den fornødne viden om driften. Stort set al viden om drift af kollektiv trafik er med den nuværende struktur samlet i trafiksselskaberne. Derfor er der et ønske om at kunne overdrage driftsopgaven vedrørende en eventuel fjernbusterminal til et trafiksselskab. Kommunen vil skulle betale trafiksselskabet for at varetage opgaven.

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

2.3 Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel

2.3.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Forslaget vurderes at ville medføre et øget transportudbud på kortere strækninger, som vil komme brugerne, heraf mange studerende og pensionister, af den landsdækkende og regionale trafik til gode i form af flere transportmuligheder og lavere billetpriser. Endvidere vurderes det, at forslaget vil gøre det mere attraktivt at udbyde fjernbuskørsel i yderområder, idet det lavere afstandskrav på minimum 75 kilometer gør det muligt at tilbyde kortere ture med mindre risiko for tomkørsel.

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

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. På det mellemlange og lange sigt kan de ændrede fjernbusregler således mindske dimensioneringen af togmateriellet m.v. og på den måde reducere omkostningerne.

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

Det foreslås endeligt, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår anbefalinger til bødesatser, der bør gælde for de enkelte typer af overtrædelser. Der henvises til bemærkningerne til § 30, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11

2.4. Et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet

2.4.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det foreslås, at samarbejdet om rejseplan- og rejsekortsystemet lovfæstes og samtidig samles i ét selskab, som foreslås at skulle hedde Rejsekort & Rejseplan A/S. Det skyldes, at rejsekortet og rejseplanen i dag udgør en essentiel del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at støtte udviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, så disse produkter også i fremtiden kan levere en troværdig, kundeoptymeret, fuldt integreret og let anvendelig service til gavn for brugerne af rejseplanen og rejsekortet.

Det er ministeriets opfattelse, at der ligger et stort potentiale i at sammenkæde den videre udvikling af rejseplanen og rejsekortet for på sigt at fremme initiativer, hvor rejseplanlægning, booking, betaling og billettering af forskellige former for transportydelser integreres i én digital mobilitetsservice, som kan tilgås på tværs af landet, når som helst behovet måtte opstå.

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

Det foreslås på den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S samles i ét nyt aktieselskab. Det nye selskab skal ledes under én samlet bestyrelse og direktion.

Der er en lang række forskellige forhold, der skal afklares i forbindelse med sammenlægningen, herunder selskabsretlige og skattemæssige forhold, momsmæssige konsekvenser osv.

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

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

Ved at samle aktiviteterne for hhv. rejseplan og rejsekort i ét selskab er det også forventningen, at der sikres en bedre koordination mellem aktiviteterne, ligesom der etableres et bedre grundlag for en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved en sammenlægning kan der også opnås synergier på tværs af de to nuværende it-driftsorganisationer bag rejseplanen og rejsekortet, herunder ikke mindst i forhold til driftseffektivitet og mere professionel leverandør- og kontraktstyring.

Trafikvirksomhederne har hidtil også varetaget en række fælles funktioner i regi af det såkaldte Bus&Tog-samarbejde. Det drejer sig om den løbende koordinering af en række fælles kunderelaterede spørgsmål, forhold omkring indtægtsdelingen og sekretariatsbetjening af fælles funktioner som fx Ankenævnet for bus tog og metro samt arbejdet med en takstreform i Vestdanmark.

Det har i trafikvirksomhedernes arbejde med at forenkle og effektivisere samarbejdet blandt trafikvirksomhederne været forudsat, at Bus&Tog-samarbejdet nedlægges, og at det vurderes hvilke funktioner, der fremadrettet bør varetages i regi af et nyt fælles selskab.

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

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

Det foreslås, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelses størrelse og sammensætningen af denne skal fastsættes af ejerne. Desuden får transport-, bygning- og boligministeren ret til at udpege et medlem af bestyrelsen.

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

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

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

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

Det er derfor hensigten med forslaget, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen henimod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for at 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. Ministeriet vil således blandt andet kunne bidrage med at fokusere på tværs af trafikkselskaber og på tværs af landsdele

Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som det nye selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet skal udvikle sig i – uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer.

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

Implementeringsplanen skal forholde sig til de initiativer, der fremgår af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udspil fra september 2018 om nemmere kollektiv trafik, herunder hvordan selskabets funktioner mest hensigtsmæssigt samles i én mobilitetsløsning, hvor der både kan foretages en søgning på en relevant rejse ift. kundens ønsker, foretages en bestilling af rejsen og endelig en betaling af rejsen. Implementeringsplanen skal også forholde sig til private og deleøkonomiske platformes mulighed for at få adgang til den fælles mobilitetstjeneste. Endelig skal implementeringsplanen også forholde sig til muligheden for videresalg af billetter.

Et yderligere aspekt er den nye Dataforordning, der trådte i kraft 25. maj 2018. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker med en indtræden i selskabets bestyrelse at støtte op om arbejdet med efterlevelse af de regler, der gælder på området.

2.5 Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse

2.5.1. Gældende ret

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

Det samme gør sig gældende i § 28 i den gældende lov om trafikkselskaber for så vidt angår aktionærerne bag Rejseplanen A/S, der ligeledes har hjemmel til at indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Ligeledes kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Bestemmelserne blev indført, fordi det ikke er muligt at indgå sådanne aftaler efter de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse (den såkaldte kommunalfuldmagt).

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

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

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

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

Der lægges derfor med forslaget op til at understøtte en videreudvikling af rejseplanssystemets funktioner med henblik på i forening med rejsekortsystemets funktioner at kunne yde en fælles digital mobilitetsløsning, hvor rejseplanlægning, booking, billettering og betaling kan tilgås via én samlet løsning på tværs af offentlige og private transportformer og –udbydere. Den offentlige servicetrafik udgør ryggraden i den kollektive trafik, hvor rejser i den fælles mobilitetsløsning kobles på tværs af offentlige og private transportformer til en samlet rejse.

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

De ovenfor nævnte formål behandles uddybende nedenfor.

2.5.2.1. Videre salg af udvalgte billetter

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

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

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

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

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

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

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

2.5.2.2. Standardbilletteringsformater

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

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

2.5.2.3. Videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet og etablering af datavarehus

Validering af billetters gyldighed forudsætter også et bagvedliggende datastyresystem. De enkelte transportudbydere har i dag særskilte interne datastyresystemer, der er i stand til at validere egne billetters gyldighed. Med muligheden for videresalg af billetter og tilslutning af private aktører på rejsekortets funktioner, er det nødvendigt med et datastyresystem, der kan validere eksternt udstedte billetter. Dette gør sig ligeledes gældende i tilfælde, hvor én samlet billet udstedes på tværs af transportformer.

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

Det vil derfor være hensigtsmæssigt at udvikle et centralt datavarehus, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med fx oplysninger om tid og sted. Et datavarehus vil blandt andet også kunne anvendes til indtægtsdeling trafikvirksomhederne imellem.

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

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ønske, at denne udvikling i overvejende grad skal drives af trafikvirksomhederne selv, da det er forventningen, at sektoren har det bedste udgangspunkt for at udvikle de teknisk mest optimale løsninger for videreudvikling af de allerede eksisterende løsninger.

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

Det foreslås derfor, at transport-, bygning- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets datavarehus, som vil kunne udmøntes i det tilfælde, at selskabet ikke selv

formår at drive videreudviklingen af datavarehuset i retningen mod et centralt datavarehus, hvor private aktører kan integreres.

2.5.2.4. Tilslutning af privat aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet

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

Private og deleøkonomiske aktører skal således også have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det samlede rejseplan- og rejsekortssystem. Det er ministeriets ønske, at det fælles selskab skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med eksterne aktører samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Det foreslås dog, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om selskabets krav til tredjepart ved tilslutning i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem ikke sker eller hindres. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et offentligt funderet digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes, således at brugerne får flere valgmuligheder og et større samlet mobilitetstilbud.

2.5.2.5. Integration af rejseplan- og rejsekortssystemets funktioner med andre digitale tjenester

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

Det foreslås derfor, at rejseplan- og rejsekortselskabet kan indgå aftaler om integration af rejsekortsystemet og dets funktioner med andre elektroniske systemer og tjenester for kombinerede rejser, hvor rejsekortsystemet også vil kunne anvendes som betalingskanal og rejsehjemmel, fx på digitale platforme, der kan tilgås via mobiltelefoner.

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

2.5.2.6. Deling af udvalgte transportdata

Udvikling af tværgående digitale mobilitetsløsninger – både for så vidt angår det fælles rejseplan- og rejsekortssystem og øvrige mobilitetsløsninger der potentielt ville kunne opstå i privat regi - afhænger

imidlertid også af tilgængelighed af transportdata og digitale formater for at kunne sammenkoble forskellige transportformer og de dertilhørende digitale infrastrukturer i én samlet løsning. Det skal derfor være muligt at opstille en række minimumskrav til sektoren.

Det foreslås derfor at indføre en beføjelse hos ministeren til at fastsætte nærmere regler om minimumskrav vedrørende deling af transportdata fra rejseplan- og rejsekortssystemet - dels til nye parter i rejseplanssystemet, dels til tredjepart uden for systemet. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

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

Dertil kommer også hensynet til det europæiske ITS-direktiv fra 2010, der bemyndiger EU-kommissionen til at vedtage seks delegerede restakter, hvoraf den ene, Retsakt A, blev vedtaget 31. maj 2017 og vedrører datadeling på transportområdet med henblik på fremme af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester. Retsakt A stiller således krav om type og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Konkret stiller retsakten krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakten samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport, der skal deles. Disse krav skal over de kommende år finde anvendelse i dansk kontekst.

EU-kravene til datadeling vedrører deling af statisk data, så som stoppesteddata, køreplan- og driftsplaner og billet- og prisinformationer. I Retsakt A ligger ligeledes end hensigtserklæring om, at medlemslandene skal arbejde for, at der fremadrettet også sker deling af dynamiske data, som fx forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider. Der stilles ikke i ITS-direktivet krav om, at dynamisk data skal deles på nuværende tidspunkt.

Med dette forslag, hvor der foreslås én samlende digital løsning på tværs af rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner, foreslås det at understøtte sektoren i at gå skridtet videre med deling af transportdata, således at udvalgte dynamiske transportdata, så som fx forsinkelser og aflysninger og dynamisk information om udstedte og aktive billetter, også stilles vederlagsfrit til rådighed for tredjepart. Dette for at sikre, at private digitale mobilitetsløsninger kan opstå og udvikles og derved øge valgfriheden hos forbrugerne.

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

kompatible dataformater udvikles. Dette vil fremgå af tilslutningsaftalen, som indgås mellem selskabet Rejsekort & Rejseplan A/S og de private aktører.

Det er ikke nok at sikre ensretning af, hvilke typer af transportdata, der bør deles. Et fælles dataformat er afgørende for, hvor nemt transportdata er at tilgå for tredjepart, og sikring af et standardformat for datadelingen er dermed også en forudsætning for at kunne understøtte fordelagtige rammevilkår for markedsaktører, der er interesserede i at udvikle særskilte digitale mobilitetsløsninger.

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren i en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om krav til standardformater for deling af transportdata.

Heri ligger ligeledes et hensyn om at sikre overensstemmelse med de EU-krav og den dertilhørende Retsakt A om standardiserede formater for datadelingen, som over de kommende år skal implementeres i dansk kontekst. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de formater, der vil skulle udvikles er i overensstemmelse med de kommende EU-krav herom.

2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning

2.6.1. Gældende ret

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder udelukkende anvendelse på rejser over 250 km. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

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

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

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

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

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

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om passagerers grundrettigheder ved kørsel med trafikselskabernes almindelige åbne rutekørsel med bus. Det kan fx være regler om rettigheder ved forsinkelse, krav til billetudstedelse, erstatning ved

beskadiget bagage eller personskade, regler om medtagning af cykler, krav til information om rejsen m.v.

Da trafikskaberne ligeledes varetager privatbanekørsel flere steder i landet, og da trafikskabernes egne passagerrettigheder både gælder for deres bus og privatbanekørsel, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren tillige får bemyndigelse til at fastsætte regler om grundrettigheder for passagerer, som benytter privatbanekørsel. Dermed sikres det, at reglerne for trafikskabernes bus- og togkørsel fortsat er ens, og trafikskaberne dermed ikke skal administrere forskellige regler.

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

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være et supplement til reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter.

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

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

2.7. Rejsekortforordninger

2.7.1. Gældende ret

I henhold til § 29, stk. 1, i lov om trafikskaber, kan et trafikskab fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. I henhold til jernbanelovens § 14, stk. 1, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

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

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

Af den gældende lov om trafikskabers § 29, stk. 3, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Af jernbaneloven § 14, stk. 2

fremgår det ligeledes, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Både trafiksselskaber, som defineret i lov om trafiksselskaber, og jernbanevirksomheder, både offentligt ejede og private, har således specifik hjemmel til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er dog som selvejende institution, der ejes af det offentlige, helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse.

Derimod er trafiksselskaber samt private jernbanevirksomheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da de ikke hører under definitionen i lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Andre fordringer end kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, fx fordringer vedrørende rejsekortet, kan derfor ikke inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da der ikke er hjemmel hertil.

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

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

Baggrunden for forslaget er et ønske om at ensrette reguleringen for operatører, der opererer under sammenlignelige forhold. DSB har således mulighed for at lade både deres offentligretlige og privatretlige fordringer inddrive efter lov om inddrivelse af til det offentlige, modsat trafiksselskaber og private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Dermed kan DSB lade eksempelvis fordringer, der opstår i forbindelse med tank-op aftaler af rejsekort inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Forslaget lægger op til, at trafiksselskaber 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 trafiksselskab 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.

Med den foreslåede bestemmelse vil eksempelvis fordringer tilhørende trafiksselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region,

der opstår når en rejsekortkunde med automatisk optankning skifter kreditkort uden at opdatere kreditkortoplysninger hos rejsekort, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2.8. Forholdet til persondataloven

Persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger, gælder for behandling af personoplysninger, som helt eller delvist foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved behandling forstås enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysninger gøres til genstand for, jf. persondatalovens § 3, nr. 2.

Det fremgår af persondatalovens § 5, at oplysninger skal behandles i overensstemmelse med god databehandlingsskik. Indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål, og senere behandling må ikke være uforenelig med disse formål. Endvidere skal de oplysninger, der behandles, være relevante og tilstrækkelige og må ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Behandlingen af oplysningerne skal derudover tilrettelægges således, at der foretages fornøden ajourføring og kontrol for at sikre, at der ikke behandles urigtige eller vildledende oplysninger. Urigtige eller vildledende oplysninger skal snarest muligt slettes eller berigtiges. Endvidere fremgår det, at de indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for identificering af den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Endvidere fremgår det af persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 1 og 6, at behandling af oplysninger kan finde sted, hvis denne er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, eller hvis den registrerede har givet samtykke til dette.

Samtykket skal være en frivillig, specifik og informeret viljestilkendegivelse, jf. persondatalovens § 3, nr. 8.

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

Dog kan der i tilfælde af videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter i visse tilfælde ske en udveksling af behandling af personoplysninger mellem de offentlige trafikvirksomheder og de virksomheder, der videresælger billetterne med henblik på, at der kan ske en validering af billetterne ved billetkontrol. I sådanne tilfælde vil der skulle indhentes samtykke fra kunden i forbindelse med køb af billetten og behandlingen af oplysningerne vil skulle slettes så snart rejsen er foretaget.

Persondataloven er i sin helhed iagttaget i lovforslaget.

3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

Analysen viser, at en justering af de gældende krav til fjernbuskørsel, så fjernbuskørsel fremadrettet forstås som rutekørsel der forløber over mindst 75 kilometer, og hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, vil medføre et årligt bruttobilletindtægtstab for de regionale trafikkselskaber og togoperatører på i alt ca. 29 mio. kr., fordelt på ca. 25 mio. kr. for togoperatørerne og ca. 4 mio. kr. for de regionale trafikkselskaber.

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

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

Dertil kommer drifts- og investeringsbesparelser. Det må således forventes, at de ændrede afstandskrav til fjernbusserne vil medføre en ændring af dimensioneringsbehovet i togtrafikken. Det skyldes, at en andel af passagerne, som ellers ville havde rejst med tog, fremadrettet vil benytte sig af fjernbussen. På det lidt længere sigt kan det betyde en driftsbesparelse i togtrafikken, da der ikke vil være behov for de samme, men derimod mindre dimensioneringer i det materiel, som anvendes af togoperatørerne.

Staten kompenserer fjernbusoperatørerne mod, at operatørerne yder sociale rabatter til pensionister, studerende og børn. En gennemførelse af forslaget vil, ifølge analysen, medføre en stigning i antallet af fjernbusrejser, hvilket vil påvirke det statslige tilskudsbehov til fjernbussernes kompensation. De årlige økonomiske konsekvenser for staten estimeres at stige med omkring en fjerdedel i forhold til forbruget i 2017, svarende til en stigning i de statslige udgifter til tilskud til fjernbusoperatører på ca. 4 mio. kr.

Lovforslagets del om rejseplanens og rejsekortets funktioner samt datadeling og billetvidersalg er tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets bagvedliggende styresystemer henimod et såkaldt datavarehus med transportudbyderes mulighed for at tilslutte sig det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Udviklingen af systemets evne til at kunne håndtere tilslutning af både offentlige og private transportudbydere og i den forbindelse agere datavarehus vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retningen mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i Rejsekort og Rejseplanen og en fortsat udbredt anvendelse af disse samtidig med at der fastholdes en tidssvarende kvalitet i tilbuddet.

Dertil kommer, at der med forslaget lægges op til, at de offentlige trafikvirksomheder kan gennemføre de naturlige udviklingsskridt mod øget digitalisering af den kollektive trafiksektor i fællesskab ved videreudvikling af de eksisterende digitale kanaler – rejseplan og rejsekort - frem for at de enkelte

trafikvirksomheder skulle gennemføre hver deres systemer individuelt. Ved at samle ressourcerne i ét selskab, hvor de fælles kræfter arbejder på én løsning, der omhandler den samlede rejse, vil der være besparelser at hente både for passagerne og for det offentlige. Kunderne vil opleve, at det bliver lettere at være passager i den kollektive trafik. Samtidig vil der være økonomiske gevinster at hente for trafikvirksomhederne ved at samle de udviklingstiltag - der uanset nærværende lovforslag ville skulle ske i en digitaliseret verden - i én samlet kanal.

Endvidere ventes den kollektive trafiks billetter at kunne nå bredere ud som følge af at lade tredjepart videresælge disse billetter, hvorved den kollektive trafik vil benyttes i højere grad. Dertil kommer, at udviklingen af integrerede mobilitetsløsninger vil kunne gavne den kollektive trafik, idet rejsende i dag ikke i samme grad kan være sikre på, at koblede rejser med flere skift og/eller transportformer fungerer tilfredsstillende, hvilket kan føre til fravalg af den kollektive trafik. Med udviklingen af integrerede digitale mobilitetsløsninger bliver det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, som vil bidrage til at begrænse førnævnte usikkerhed og derved potentielt føre til øget brug af den kollektive trafik.

For så vidt angår videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemerne vil der være behov for, at systemerne kan samle og konvertere transportudbydernes delte transportdata til NeTeX/SIRI-formater, der er de standardformater, der er defineret i kravene fra ITS-direktivets Retsakt A. De skal ligeledes kunne eksportere data videre gennem et åbent API-format, der er et digitalt værktøj, der muliggør kommunikation, så som udveksling af data, mellem computerbaserede systemer. Udviklingen af disse forhold er nødvendigt for at indfri kravene i ITS-direktivets Retsakt A, hvorfor trafikvirksomhedernes udvikling af disse vil skulle ske uagtet nærværende lovforslag.

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

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

Lovforslaget indebærer en regelforenkling for fjernbusoperatørerne, da forslaget vil forenkle afstandskravet til fjernbuskørsel, som fremover bliver mere simpelt.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes at have positive økonomiske konsekvenser for borgerne, idet en øget konkurrence på markedet for fjernbusser forventes at indebære lavere billetpriser på berørte ruter. De direkte gevinster for borgerne, i forbindelse med en ensretning af reglerne på fjernbussernes afstandskrav, forventes at udgøre samlet set ca. 23 mio. kr som følge af lavere billetpriser.

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for borgerne, da der med én samlet rejseplan- og rejsekortløsning etableres én indgang til et samlet mobilitetstilbud på tværs af transportformer, hvor det både vil være muligt at planlægge, bestille og betale for sin rejse ét sted.

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

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

6. Miljømæssige konsekvenser

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

7. Forholdet til EU-retten

ITS-direktiv fra 2010 og bestemmelserne i den dertilhørende delegerede Retsakt A, der blev vedtaget 31. maj 2017 handler om muligheden for at dele data vedrørende rejseplanlægning på tværs af transportformer.

Retsakt A stiller krav om typen og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Retsakten stiller også krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakten samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport, der skal deles.

EU-kravene til datadeling vedrører deling af statisk data, så som stoppesteddata, køreplan- og driftsplaner og billet- og prisinformationer, men i retsakten ligger også en hensigtserklæring om, at der fremadrettet skal ske deling af dynamiske data, som fx forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider. Deling af dynamisk data er dog ikke et krav i retsakten, se også de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.2.

Lovforslaget forholder sig til kommende EU-krav foranlediget af ITS-direktivets Retsakt A. For så vidt angår deling af data, går indeværende lovforslag dog længere end retsaktens krav, idet der også med forslaget lægges op til deling af de offentlige transportvirksomheders dynamiske data.

8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

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

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

Letbane I/S, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Passagerpuls, Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sydtrafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lavere driftsomkostninger for trafikselskaber og togoperatører ved ensretning af fjernbusreglerne. De offentlige trafikvirksomheder ventes at få flere kunder og dermed højere billetindtægter, idet deres billetter vil nå bredere ud som følge af muligheden for, at tredjepart kan videresælge billetter og som følge af videreudviklingen af hhv. rejseplanen og rejsekortet.	Bruttoindtægtstab for offentlige trafikvirksomheder i form af tabte billetindtægter ved ensretning af fjernbusreglerne. Forhøjelse af tilskud til refusion af sociale rabatter ved fjernbuskørsel ved ensretning af fjernbusreglerne. Implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		En forenkling af de gældende regler for fjernbuskørsel kan forventes at medføre, at Færdselsstyrelsen vil modtage et stigende antal ansøgninger om nye fjernbusruter.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget indtjening fra salg af fjernbusbilletter	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ensretning af afstandskravene til fjernbusser indebærer mere enkle og gennemskuelige regler for erhvervet.	Virksomhederne skal løbende og systematisk indberette relevante passager- og afgangsplysninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Grundlæggende buspassagerrettigheder indebærer at buspassagerrettighederne bliver lettere at forstå og anvende for borgerne.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige	

	aspekter.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

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

Det foreslås, at der indsættes en ny paragraf § 3 b, hvorefter private virksomheder efter aftale med et trafikkselskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

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

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 2

Trafikkselskaberne opgaver er udtømmende beskrevet i lov om trafikkselskaber, idet trafikkselskaberne som fælleskommunale selskaber ikke kan bruge kommunalfuldmagtsreglerne som hjemmelsgrundlag.

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

Det foreslås, at et trafikkselskabet efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel. En kommune vil således kunne bede et trafikkselskab om at varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel mod at kommunen afholder de udgifter, der er forbundet med opgaven.

Det er vurderingen, at i de tilfælde, hvor en kommune vælger at anlægge en ny busterminal til betjening af b.la. fjernbuskørsel, vil kommunen oftest ikke være interesseret i selv at skulle stå for driften af terminalen og derfor vil det være nærliggende at bede trafikkselskabet om at varetage denne opgave, idet

trafikkselskaberne har erfaringer med drift af andre busterminaler o.lign. På denne måde udnyttes eksisterende kompetencer bedst muligt.

Trafikkselskabet vil ikke nødvendigvis selv skulle varetage alle driftsopgaverne, men vil oftest vælge at udbyde diverse driftsopgaver til private.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 3

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

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

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

Det foreslås endvidere, at hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, så skal der udføres mindst én daglig dobbelttur gange 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder, forkortes.

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

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

Kravet om mindst en daglig dobbelttur 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder foreslås af hensyn til, at offentligheden skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der afvikles med en fast frekvens og at ruten vil blive opretholdt igennem en længere periode.

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

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

Til nr. 4

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

Som en konsekvens af forslaget til nr. 3, den foreslåede ændring af § 19, stk. 4, foreslås § 22, stk. 2, ændret således, at transport-, bygnings- og boligministeren fremadrettet vil kunne tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de direkte berørte trafikskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte ø-kommuner. En fjernbusoperatør skal således indgå en aftale med det eller de berørte trafikskaber, Bornholms Regionskommune eller berørte udmeldte ø-kommuner for at kunne befordre passagerer på ruter med mindre end 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning.

Til nr. 5

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

Der foreslås en nyaffattelse af § 23 i lov om trafikskaber, således at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil, det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, og vilkår for tilladelsen.

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

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

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

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

Til nr. 6

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

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

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

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

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes det, at parterne skal samarbejde om at drive og udvikle et fælles rejseplan- og rejsekortsystem i ét selskab. Rejseplanen og rejsekortet har vundet bredt indpas hos passagerne i den offentlige servicetrafik på tværs af landet, og det er forventningen, at man ved at samle aktiviteterne i ét fælles selskab bedre kan fastholde og udvikle systemerne i takt med den teknologiske udvikling.

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

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

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

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

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

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

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

I § 27, *stk. 3* foreslås, at det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne frit for at ændre selskabets navn. Det foreslåede navn Rejsekort & Rejseplan A/S er dækkende for selskabets formål nemlig at drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem samt et elektronisk rejseplansystem. Ejerne af selskabet kan vælge at ændre det foreslåede navn.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture samarbejde, derfor er sammensætningen af de to selskaber bestyrelse fastsat ved en ejeraftale. I Rejsekort A/S er der 13 bestyrelsesmedlemmer og 12 suppleanter, og i Rejseplanen A/S er der 9 bestyrelsesmedlemmer.

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

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

Endelig foreslås det i § 27, stk. 4, at ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab udpeger et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen. Bestyrelsesformanden skal således være en professionel erhvervsmand/kvinde, der har de fornødne kompetencer til at påtage sig hvervet som bestyrelsesformand for det nye fælles selskab.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, stk. 5, at såfremt det ikke er muligt for ejerne at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege. Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes såfremt, det ikke er muligt for ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S at blive enige om bestyrelsens størrelse og sammensætning. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved fastsættelsen af bestyrelsens størrelse og sammensætning tage udgangspunkt i den nuværende sammensætning af Rejsekort A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, stk. 6, at såfremt det ikke er muligt at blive enige om en formand, jf. stk.4 udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, stk. 7, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

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

potentielle kunder. Tredjepart skal betale Rejsekort & Rejseplan A/S' omkostninger ved denne ydelse, således at selskabet ikke pålægges udgifter ved at skulle stille denne adgang til rådighed for tredjepart. Der er tale om en ny bestemmelse.

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

Det foreslås i § 27, *stk. 9*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som 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.

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

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

For det tredje skal selskabet forretningsplan forholde sig til, hvorledes der skabes de optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter. Der skal bl.a. tages stilling til hvordan eventuelle barrierer for videresalget fjernes, hvilke vilkår, der skal være for tilslutningsaftaler osv. Der er tale om en ny bestemmelse.

De opstillede krav til forretningsplanen er mindstekrav, som planen skal indeholde, derudover kan den indeholde andre punkter, som selskabet bestemmer. Der er tale om en ny bestemmelse

Det foreslås i § 27, *stk. 10*, at Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt skal indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. *stk. 6*.

Selskabet skal således over for transport- bygnings- og boligministeren skriftligt redegøre for, hvordan de arbejder hen imod én samlet mobilitetsløsning for rejseplanlægning, booking, betaling og billettering, hvordan de arbejder med at skabe optimale rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og hvordan de arbejder henimod at skabe bedre rammer for tredjeparts videresalg af billetter.

Redegørelsen skal indeholde en tidsplan for de milepæle, som selskabet har besluttet i forhold til de tre punkter, som redegørelsen skal forholde sig til. Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 11*, at 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.

Eftersom tredjeparter har mulighed for at få vist deres transportdata på rejseplan- og rejsekortssystem, jf. det foreslåede § 27, stk. 4 ovenfor, så forudsættes det, at Rejsekort & Rejseplan A/S udarbejder nogle retningslinjer for hvilke formkrav o. lign., som de der ønsker, at få deres transportdata med ind i rejseplan- og rejsekortssystemet, skal leve op til.

Private og deleøkonomiske aktører skal således have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det fælles rejseplan- og rejsekortssystem. Det er hensigten, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med private og deleøkonomiske transportudbydere samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Bestemmelsen er således alene tænkt anvendt i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart på det fælles rejseplan- og rejsekortssystem ikke sker eller hindres. Det foreslås da, at ministeren gives hjemmel til at kunne fastsætte nogle objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortssystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et fælles digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes. Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 7

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

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

I ITS direktivet og den dertilhørende delegerede Retsakt A er der defineret krav om type og format af transportdata, som de offentlige trafikvirksomheder skal dele og stille til rådighed gennem et fælles nationalt adgangspunkt. EU-kravet vedrører statisk data, fx stoppesteds-, køreplans-, billet- og prisinformationer. Disse krav skal over de kommende år implementeres i dansk kontekst.

Rejseplanen har i dag en åben data-politik og stiller allerede data til rådighed for tredjepart. Den type af data, som i praksis allerede er gjort tilgængeligt til ekstern brug hidrører primært statisk data, som fx køreplans- og stoppestedsdata.

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

Med den foreslåede bestemmelse lægges der op til at lovfæste den allerede anvendte praksis i rejseplanssystemet om deling af statistiske transportdata, som fx oplysninger om forsinkelser, aflysninger og aktive billetter. Hensigten med dette forslag er – under hensynstagen til bl.a. beskyttelse af personfølsomme oplysninger m.v. – at sikre, at der også i privat regi, på baggrund af tilgængelighed

af førnævnte relevante transportdata, kan udvikles digitale mobilitetsløsninger til gavn for passagerer og samfund.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.2.

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

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

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

Bestemmelsen er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke stiller relevant statisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27 a, stk. 3, nr. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Såfremt der fastsættes regler om standardformater vil disse blive fastsat i overensstemmelse med de EU-krav og den dertilhørende Retsakt A om standardiserede formater for datadelingen, som over de kommende år skal implementeres i dansk kontekst. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de formater, der vil skulle udvikles er i overensstemmelse med de kommende EU-krav herom.

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

Validering af billetters gyldighed forudsætter foruden anvendelsen af standardiserede billetformater, også et bagvedliggende datastyresystem. Et datastyresystem kan være centreret om enkelte transportudbyderes eget billetudbud. Det kan også udvikles som et såkaldt datavarehus, der kan integrere billetrelaterede informationer - som fx udstedte billetter og dynamisk information om aktive billetter - fra øvrige transportudbydere tilknyttet rejsekortsystemets funktioner.

Et centralt datavarehus vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videresælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejsekortsystemet eller skal bruge rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejsekortet har i dag etableret et datavarehus, som det er teknisk muligt at videreudvikle til et centralt datavarehus, der kan operere på tværs af offentlige og private transportudbydere.

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

Bemyndigelsen ventes udmøntet i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse ikke selv formår at drive videreudviklingen af datavarehuset i retningen mod et centralt datavarehus, hvor private aktører kan integreres.

Der er tale om en ny bestemmelse.

§§ 27 og 28 i den gældende lov om trafikkselskaber giver hjemmel til, at ejerne kan indgå aftaler om kommerciel adgang til billetterings- og rejseplanssystemet samt hjemmel til at udbetale udbytte til sine ejere. Bestemmelserne er en fravigelse af de kommunalretlige principper og giver aktionærerne hjemmel til at foretage sig noget, der ellers i udgangspunktet ikke ville mulighed for.

Det foreslås i § 27 b, stk. 1, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet, jf. dog § 28, stk. 1, hvorefter selskabet skal stille visse billetter til rådighed.

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, således at selskabet kan få mulighed for at tjene penge på, at andre ønsker at benytte systemet. Dog må selskabet ikke opnå fortjeneste på stille transportdata til rådighed – dette skal ske gratis, jf. den foreslåede § 27 a, stk. 1 og 2. samt ved at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, jf. den foreslåede § 28, stk. 1.

Den kommercielle udnyttelse skal have en tilknytning til rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, det kan fx være salg af annoncer på systemet, eller anvendelse af systemet til salg af transportrelaterede ydelser.

Det foreslås i § 27 b, stk. 2, at Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Udbetaling af udbytte er i henhold til denne bestemmelse begrænset til tilfælde, hvor overskuddet stammer fra kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner.

Bestemmelsen er en fravigelse af kommunalfuldmagtens lokalitetsprincip. Et overskud, der genereres, som følge af den almindelige drift, vil være acceptabel i henhold til de principper, der er indeholdt i kommunalfuldmagten.

Til nr. 8

Det foreslås i § 28, stk. 1, at trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB, skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videresalg gennem tredjepart.

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

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

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart, fx digitale rejsekortsbilletter, DSB's Orangebilletter, festivalbilletter o.lign., til en pris der ikke er højere end til slutbrugere.

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

Med bestemmelsen bemyndiges ministeren til i en bekendtgørelse at fastsætte minimumskrav til, hvilke typer af kommercielle billetter, og ligeledes i hvilket omfang kommercielle billetter skal stilles rådighed i forhold til de offentlige trafikvirksomheders samlede billetudbud.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 3*, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må være højere end den pris, som billetten koster i de offentlige salgskanaler.

Hensigten med denne bestemmelse er på den ene side at sikre gennemsigtighed for forbrugeren samt på den anden side at afbøde, at billetter til den offentlige kollektive trafik sælges til overpris og derved risikoen for, at det offentlige kollektive transporttilbud bliver mindre attraktivt at benytte for forbrugeren.

Det foreslås i § 28, *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om minimumskrav til standard billetteringsformater.

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

Det foreslås derfor at give ministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, således at nye billetter udvikles i et tidssvarende og maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder.

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

Dertil kommer hensynet til at sikre overensstemmelse med det europæiske ITS-direktiv af 2010, der bl.a. stiller krav om fælles dataformater og software-standarder

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 9

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget baggage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget baggage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

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

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

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

Bemyndigelsen tænkes alene anvendt i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikkselskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ensartede grundrettigheder for deres passagerer. Det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren at vurdere, hvornår det ikke længere vurderes muligt for trafikkselskaberne at opnå enighed om grundrettigheder, samt hvornår rettighederne har et passende indhold.

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

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

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

Med bemyndigelsen kan transport-, bygnings- og boligministeren endvidere fastsætte regler om mærkets grafiske udtryk, vilkår og tilsyn for anvendelse af mærket m.v.

Det forventes, at etablering og tilsyn med mærkningsordningen delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 10

Af § 29, stk. 1, i lov om trafiksselskaber fremgår et trafiksselskabs mulighed for at fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. I henhold til § 29, stk. 3, kan kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

I henhold til jernbanelovens § 14, stk. 1, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. Af jernbaneloven § 14, stk. 2 fremgår det, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer som nævnt i stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Både trafiksselskaber, som defineret i lov om trafiksselskaber, og jernbanevirksomheder, både offentligt ejede og private, har således specifik hjemmel til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Derimod er det kun DSB, der som selvejende institution helt generelt er omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse.

Derimod er trafiksselskaber samt private jernbanevirksomheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da de ikke hører under definitionen i lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Andre fordringer end kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, fx fordringer vedrørende rejsekortet, kan derfor ikke inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da der ikke er hjemmel hertil.

Det foreslås i § 29, stk. 3, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafiksselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Det foreslås således, at ikke alene kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, men også fordringer, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Desuden foreslås det, at denne udvidelse også skal gælde for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region.

Med ændringen muliggøres, at inddrivelse af fordringer, der bl.a. stammer fra tank-op aftaler af rejsekort, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige som supplement til den

nuværende mulighed, der gælder for kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer. Desuden udvides bestemmelsen til også at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region.

Med ændringen vil eksempelvis fordringer, der opstår ved, at en kunde tilmelder sig rejsekort med et betalingskort, for derefter at deaktivere betalingskortet og forsat anvende rejsekortet i perioden indtil rejsekortkontoen bliver lukket, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Til nr. 11

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

Der foreslås i § 30, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den der overtræder § 20, stk. 1, kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3 eller overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af § 20, stk. 3.

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

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

Der foreslås indført anbefalede bødeniveauer på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for de mest alvorlige overtrædelser.

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

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

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

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 1, om at udføre rutekørsel uden at være meddelt tilladelse hertil straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet opfyldelse af kravene for at få udstedt en tilladelse til rutekørsel er et grundlæggende

krav til udførelse af rutekørsel. Overtrædelse heraf vil påføre de virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, en uretmæssig konkurrence.

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

Det foreslås, at overtrædelse af forslaget § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for tilladelsen til fjernbuskørsel ved at befordre passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, straffes med en bøde på 15.000 kr. Overtrædelsen anses som en alvorlig overtrædelse, idet befordring af passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, kan sidestilles med at udføre rutekørsel uden at have tilladelse hertil.

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

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

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

Det foreslås, at overtrædelse af forslaget § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel om, at kørsel på ruten ikke må stoppes uden godkendelse fra Færdselsstyrelsen straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder uretmæssig konkurrence.

Til nr. 12

Det foreslås i § 30, stk. 5, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

De foreslåede bødesatser, der fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 11 ovenfor, vil kunne fordobles eller tredobles, hvis der foreligger skærpende omstændigheder i forbindelse med overtrædelse af bestemmelser i denne lov.

Der bør ved udmåling af bødestraf tillige tages hensyn til omfanget af undtagne beløb og uberettiget vinding i forbindelse hermed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til § 2

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

Det foreslås i *stk. 2*, at allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Det foreslås endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3. § 30, stk. 5, finder ligeledes anvendelse på tilladelser efter 2. pkt.

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

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

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

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

§ 3 a.---

1. Efter § 3 a. indsættes:

»**§ 3 b.** Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter til og fra virksomheden.«

§ 5.---

Stk. 2-7 ---

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

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

Stk. 8-14---

Stk. 8-14 bliver herefter til stk. 9-15.

§ 19.---

Stk. 1-3---

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for

3. § 19, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig

trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§22.---

Stk. 1---

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

Stk. 3. ---

§ 23.

Transportministeren kan fastsætte regler om

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt

rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

4. § 22, stk. 2, affattes således:

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

5. § 23 affattes således:

»§ **23.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers, jf. § 20, afgivelse af oplysninger om antal afgange, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen og vilkår for tilladelsen.«

4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og beforderingspligt.

§ 27.

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

6. § 27 affattes således:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortssystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af aktieselskabet, jf. stk. 1, kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne af selskabet frit for at ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne, jf. stk. 1. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om en bestyrelsesformand, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og

rejsekortssystem.

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

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

4. at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortssystem i én mobilitetstjeneste,
5. at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
6. at skabe optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. stk. 8.

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.

7. Efter § 27 indsættes:

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

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, skal vederlagsfrit stille data til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om

3. transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart
4. standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort &

Rejseplan A/S, skal anvende.

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

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf, jf. dog § 27 a, stk. 1-2 og § 28, stk. 1.

Stk. 2. Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.«

§ 28.

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

8. § 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.

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

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

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

§ 28 b.---**9.** Efter § 28 b indsættes i kapitel 4:

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

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

§ 29.----

Stk. 1-2----

Stk. 3. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat.

10. § 29, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafikselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region, som opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, som anført i § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.«

§ 30.

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

Stk. 2-4----

11. § 30, *stk. 1*, affattes således:

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

1. overtræder § 20, stk. 1,
2. kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3 eller
3. overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.«

12. I § 30 indsættes, som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Der kan ved udmåling af straffen efter *stk. 1* lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. «

DEPARTEMENTET

Dato 25. oktober 2018
J. nr. 2018-956

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

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber

Hermed fremsendes udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.).

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger senest den 22. november 2018.

Bemærkninger bedes sendt til trm@trm.dk, bgk@trm.dk og lla@trm.dk.

Eventuelle spørgsmål kan rettes telefonisk til specialkonsulent Berit Gohr Kaptein på telefon 41 71 27 33 eller e-mail: bgk@trm.dk eller til fuldmægtig Lea Lykke Andersen på telefon 25 67 64 12 eller e-mail: lla@trm.dk.

Vedlagt er fortegnelse over de hørte myndigheder og organisationer m.v.

Det bemærkes, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke sender det endelige lovforslag til de hørte parter.

Med venlig hilsen

Lea Lykke Andersen
Fuldmægtig, Kollektiv Trafikkontoret

MINISTEREN

Dato 25. oktober 2018
J. nr. 2018-956

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

**Høringsliste - udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber
(Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav
til fjernbuskørsel m.v.)**

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik

Arriva

BAT

Bornholms Regionskommune

Bus & Tog-samarbejdet

By- og Pendlercyklen

Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Dansk Erhverv

Dansk Handicapforbund

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik

Dansk Jernbane Forbund

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Datatilsynet

DI Transport

DSB



Fynbus

Side 2/2

Hovedstadens Letbane I/S

KL

Metroselskabet I/S

Midttrafik

Movia

Nordjyllands Trafikselskab

Passagerpulsen

Rejsekort A/S

Rejseplanen A/S

Rigsrevisionen

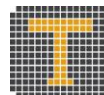
Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Sydtrafik

Trafikforbundet

Trafikselskaberne i Danmark



Fælles buspassagerrettigheder

På møde i Transportministeriet 1.10.2018 blev – i forlængelse af udspil om afbureaukratisering og Nemmere kollektiv transport – efterspurgt ensretning af buspassagerrettigheder.

Notat

31. oktober 2018

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Af Nemmere kollektiv transport-udspillet fremgår, at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte følgende:

- *Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.*
- *I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.*
- *I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.*
- *Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår en aflysning er sket i god tid.*
- *Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.*
- *Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.*
- *Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.*

Ministeriet orienterede d. 1.10.2018 om, at de fælles grundlæggende buspassagerrettigheder ikke bør medføre DUT-krav og bekræftede i forlængelse heraf, at en løsning med laveste fællesnævner med mulighed for at tilbyde mere, lever op til forventningerne. Ministeriet bemærkede endvidere, at fokus er på buspassagerrettighederne og ikke rejseregler – om end der kan være en gråzone.

Ministeriet tog positivt imod et forslag om, at trafikskaberne kommer med et oplæg på en sådan fællesnævner – der ikke medfører krav om DUT, og hvor det sikres, at forslaget lever op til kommende lovkrav.

Trafikskabernes anbefaling til fælles buspassagerrettigheder

Trafikskabernes forslag er struktureret i følgende tre afsnit:

1. Rejsegaranti
2. Trafikinformation
3. Beskadiget bagage og cykler

AD 1: Rejsegaranti

De regionale trafikskaber stiller alle en rejsegaranti til rådighed for kunderne i tilfælde af forsinkelser og aflysninger. Rejsegaranti har til formål at sikre, at kunden kan nå sin destination via en erstatningsrejse.

DSB og Arriva opererer med en rejsetidsgaranti,¹ hvor fokus er på økonomisk kompensation. Baggrunden for denne forskel relaterer sig bl.a. til det forhold, at der i såvel tog som S-tog kan sidde et potentielt større antal personer, hvilket afstedkommer en række praktisk begrænsninger i forhold til at levere en erstatningsrejse via fx taxi. Derfor er togskabernes fokus økonomisk kompensation, mens de regionale trafikskaber har fokus på at tilbyde kunden en erstatningsrejse og dermed nå frem til destinationen.

Trafikskaberne tilbyder kunderne følgende rejsegaranti og information herom – bemærk at trafikskaberne kan vælge at tilbyde bedre betingelser:

¹ Kilde: Fælles rejseregler, s.21-22

A: Dækning	Bemærkninger
Forsinkelse: Hvis bussen er minimum 20 min. forsinket.	Det enkelte selskab kan have yderligere situationer, der dækkes.
Forbikørsel: Hvis bussen kører forbi stoppestedet uden at standse, og der er minimum 20 min. til næste afgang.	Forbikørsel dækkes ikke, hvis årsagen er at bussen er fyldt. Selskaberne garanterer ikke en plads i bussen.
Kørsel før tid: Hvis bussen kører minimum 2 min. før tid, og der er minimum 20 min. til næste afgang.	

B: Dækningsomfang - beløb	Bemærkninger
Kunderne har som minimum krav på dækning af kørsel i taxa op til 300 kr. Kørsel skal ske fra stoppested til stoppested. Andre omkostninger dækkes ikke, herunder udgifter til mistede forbindelser, fx fly-, færge- og togbilletter, tabt arbejdsfortjeneste, afledte omkostninger til fx teaterbilletter og koncertbilletter.	Flere selskaber tilbyder højere dækning eller dækning af kørsel i egen bil.

C: Grupperejser	Bemærkninger
For selskaber, der tilbyder grupperejser, gælder følgende: <ul style="list-style-type: none"> - Bestilling af grupperejse skal være foretaget minimum 10 dage før rejsen - En gruppe består i denne sammenhæng af minimum 14 personer. 	Bemærk at DOT ikke tilbyder gruppebillet. Gruppenbilletter udstedt af DSB giver ikke pladsreservation på de regionale trafikselskabers rutenet.

D: Information om rejsegaranti	Bemærkninger
<p>Information om rejsegaranti ved forsinkelse skal være let tilgængelig for kunderne.</p> <p>Trafikselskaberne stiller som minimum digital information om rejsegaranti til rådighed for kunderne.</p>	<p>Digitale kanaler er i dag den relevante platform for information om rejsegaranti.</p> <p>I udspillet anføres, at der skal forefindes information om rettigheder ved bl.a. holdepladser. Dette er ikke medtaget, da det vil afføde DUT og kan anføres at stride imod bestræbelserne om digitalisering af det offentlige information.</p> <p>De fleste trafikselskaber stiller information om rejsegaranti til rådighed på større busholdepladser, terminaler og knudepunkter.</p>

E: Digital ansøgning	Bemærkninger
<p>Kunderne kan indgive ansøgning om rejsegarantien elektronisk.</p>	<p>Alle selskaber tilbyder i dag digital ansøgningsmulighed, enten via formular eller e-mail.</p>

F: Force majeure	Bemærkninger
<p>Rejsegarantien dækker ikke i tilfælde af force majeure, hvorved forstås forhold, som trafikselskabet ikke har indflydelse på, herunder; arbejdsnedlæggelser, blokader, politiet og andre myndigheders afspærringer og anvisninger, vejrlig (dårligt vejr som betyder, at trafikken generelt ikke kan afvikles normalt).</p>	<p>Det enkelte selskab kan i konkrete situationer bestemme, at rejsegarantien alligevel skal gælde.</p>

G: Begrænsninger	Bemærkninger
<p>Rejsegarantien gælder ikke ved plan-</p>	<p>Planlagte ændringer annonceres på</p>

lagte ændringer af trafikken, køreplansændringer m.v. som er varslet mindst 24 timer før.

Rejsegarantien dækker kun trafikskabets egne forsinkelser. Forsinkelser der skyldes et andet transportmiddel/transportør dækkes ikke.

selskabernes respektive kanaler, herunder via Rejseplanen.

AD 2: Trafikinformation

Trafikselskaberne sikrer og stiller aktuell trafikinformation til rådighed for kunderne – fx i form af digitale køreplaner.

Trafikselskaberne leverer endvidere alle realtidsinformation til Rejseplanen samt stiller mobile tjenester til rådighed, hvilket giver mulighed for bl.a. at hente information om aktuell afgangstid fra stoppesteder.

I det følgende et udpluk af den trafikinformation, som trafikselskaberne stiller til rådighed:

- Midttrafik, Sydtrafik og BAT stiller realtidsdata til rådighed via en app – hhv. 'Midttrafik Live', 'Live map' og 'BAT's busser live'. Herfra er det muligt for kunderne at følge busserne og evt. forsinkelse i realtid på et kort, hvorfra bussernes placering opdateres ca. hvert 15. sekund.
- FynBus har på deres hjemmeside trafikinformation, hvorfor der orienteres om ændringer. Vedrørende forsinkelser henvises til Rejseplanens app, hvorfra det er muligt at se busser i nærheden live på et kort.
- DOT præsenterer på sin mobiloptimerede hjemmeside aktuell trafikinformation under 'Trafikken nu'. Herfra det er muligt for kunderne at se trafikinformation for bus, Metro, S-tog og tog opdelt efter hovedstadsområdet hhv. Sjælland og Øerne.

AD 3: Beskadiget bagage og cykler

Det følgende punkt er medtaget, da håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage nævnes i udspillet.

Ansvar for skader som et motorkøretøj (herunder bus) forvolder, påhviler ejeren/brugeren eller føreren, jf. færdselslovens kapitel 16. Ansvar efter færdselsloven påhviler således operatøren. Eventuelle erstatningskrav for håndbagage i busser er dækket af operatørens lovpligtige ansvarsforsikring, i dennes egenskab af ejer af motorkøretøjet og arbejdsgiver for chaufførerne, jf. færdselslovens ordning. Det vil sige, at trafikselskaberne ikke bærer ansvaret for disse skader.

Erstatningskrav, herunder for håndbagage, håndteres derfor i praksis af operatøren og dennes ansvarsforsikringselskab. Ansvarsforsikringen dækker med de summer, der er fastsat i færdselslovens § 105, stk. 2.

Trafikselskaberne er altid behjælpelige med at sikre, at kunden opnår kontakt til rette operatør, med henblik på at sikre, at sagen anmeldes til forsikringselskabet på behørig vis.

Det er trafikselskabernes opfattelse, at skader på håndbagage i praksis forekommer relativt sjældent.

Angående cykler bemærkes, at medtagning af cykler er nævnt i forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber under afsnit om ensretning af buspassagerrettigheder og ministeriets overvejelser (s. 19f). Det er trafikselskabernes opfattelse, at regler om medtagning af cykler henhører under rejseregler.

Udbudsplan for buskørsel i FynBus

Nedenfor er FynBus' udbudsplan for buskørsel. Planen bliver løbende opdateret.

Region/kommune	Kontraktperiode	Forventet offentliggørelse af nyt udbud
Langeland Kommune	1. august 2010 - køreplansskiftet 2019. Ny kontrakt aug. 2020 – aug. 2022.	Vinter 2018
Nyborg Kommune	August 2014 – sommeren 2018 Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år. Begge forlængelser er udnyttet	Foråret 2019
Svendborg Kommune	By kørsel: 1. august 2012 - køreplansskiftet 2020.	Foråret 2019
Nordfyns Kommune	8. august 2016 – august 2022 Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2021
Odense Kommune	17. august 2016 - august 2023. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 2 år	Foråret 2022
Region Syddanmark	17. oktober 2016 - køreplansskiftet december 2024. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 2 år	Foråret 2024
Kerteminde Kommune	1. august 2017 – august 2023. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2022
Middelfart Kommune	1. august 2017 – august 2023. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2022
Faaborg-Midtfyn Kommune	1. august 2017 – august 2023. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2022
Assens Kommune	1. august 2018 – august 2024. Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2023
Svendborg Kommune	Lokal kørsel: 1. august 2018- sommeren 2024 Der er mulighed for forlængelse i 2 x 1 år	Sommeren 2023