

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

[lla@trm.dk](mailto:lla@trm.dk)

## **Hørings svar vedrørende Forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber (Fremme af digitale mobilitets løsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbusser m.v.)**

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

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

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

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

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

### Enklere og lavere afstandskrav for fjernbusser

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



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

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

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

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

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

#### Privat medfinansiering af busser til erhvervsområder

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

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

#### Rejsekort & Rejseplan

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

Det er positivt, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, ved at gå ind i den nye bestyrelse for Rejsekort ” Rejseplan A/S, påtager sig et medansvar for, at der er sammenhæng mellem rejsekort og rejseplan samt for innovation og udvikling inden for den kollektive trafik. Der er i høj grad behov for at se den kollektiv trafik som et samlet system og ikke kun et system for enten busser eller for tog. Analyser af data på tværs af

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

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

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

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

#### Flere nye digitale mobilitetstjenester:

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

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

#### Fælles buspassagerrettigheder:

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

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

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

Vi bidrager naturligvis gerne til den videre proces.

Med venlig hilsen



Lise Bjørg Pedersen  
Sekretariatsleder  
DKT

og



Per Henriksen  
Chefkonsulent  
DI Transport