



Til beslutningsforslag nr. B 41

Folketinget 2012-13

Beretning afgivet af Transportudvalget den 0. juni 2013

## 2. udkast

til

## Beretning

om

### Forslag til folketingsbeslutning om omstrukturering af ordningen om rejsetidskompensation gældende for jernbanerejser

[af Henning Hyllested (EL) m.fl.]

#### 1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 19. december 2012 og var til 1. behandling den 7. februar 2013. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i <> møder.

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftelig henvendelse fra Arriva Tog A/S. Transportministeren har over for udvalget kommenteret den skriftelige henvendelse til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til transportministeren til skriftlige besvarelse, som denne har besvaret.

#### 2. Politiske bemærkninger

<Partier> er enige om at pålægge transportministeren at gennemføre en evaluering af den nuværende ordning om rejsetidskompensation for jernbanerejser med det formål at af-dække styrker og svagheder ved den eksisterende model og på den baggrund danne grundlag for en ny model for rejsetidskompensation.

Når evalueringen er gennemført, skal denne danne grundlag for udarbejdelsen af en fremtidig model

for rejsetidskompensation, som skal indgå i kommende trafikkontrakter med operatørerne.

<Partier> er enige om, at arbejdet med evalueringen af ordningen skal tage udgangspunkt i følgende:

- 1) Hovedformålet med rejsetidskompensationen er at varetage de rejsendes rettigheder. Samtidig skal der i udformningen af en fremtidig model for rejsetidskompensation tages et hensyn til operatørernes økonomi og forhold i øvrigt.
- 2) Passagerernes rettigheder skal gælde for den samlede rejse. For passageren er det den samlede rejse, som har betydning uanset om passageren skifter transportmiddel undervejs fx mellem bus og tog. Der findes i dag også en fælles rejseplan og et fælles rejsekort.
- 3) Passagererne skal ydes kompensation for den enkelte rejse via rejsekort. Indførelsen af rejsekortet giver nogle tekniske muligheder for, at passagererne kan få en nøjagtig kompensation for den enkelte rejse i modsætning til i dag, hvor kompensationen udbetales på baggrund af den samlede kørsel over en måned. Af hensyn til de rejsende, som ikke bruger Rejsekortet, kan der fortsat udbetales kompensation til den rejsendes Nem-Konto.
- 4) Passagererne skal også kompenseres ved forsinkelser på s-togsnettet fx. i form af et tilbud om taxa til kunder på S-togsnettet, da en sådan ordning kan afhjælpe det konkrete transportbehov, som kunden oplever ved en forsinkelse. Samtidigt kan en sådan ordning skabe større sammenhæng i Hovedstadsområdet, da ordningen allerede i dag benyttes af Movia og Metro.
- 5) Passagererne skal oplyses bedre om eksistensen af rejsetidskompensationsordningen. Dette kunne fx. være i

form af oplysning over højtalere i forsinkede tog og på perroner, via skærme og sms eller i form af påtrykt information på bagsiden på billetten, som det kendes fra Sverige.

- 6) Force majeure anvendes med stort mådehold.
- 7) Ordningen skal være praktisk administrerbar både for passagererne og for operatørerne.

Med udgangspunkt i ovenstående præmisser skal evalueringen af den nuværende ordning om rejsetidskompensation for jernbanerejser som minimum indeholde følgende elementer:

– *Brugernes kendskab til eksistensen af ordningen*

Evalueringen skal undersøge brugernes kendskab til eksistensen af den nuværende ordning samt undersøge mulighederne for bedre oplysning og markedsføring.

– *Brugernes kendskab til eksistensen af ordningen*

Evalueringen skal undersøge brugernes kendskab til eksistensen af den nuværende ordning samt undersøge mulighederne for bedre oplysning og markedsføring.

– *Tilmelding til ordningen*

Evalueringen skal undersøge passagerernes mulighed for at tilmelde sig den nuværende ordning med særligt fokus på mulighederne for at optimere brugervenligheden.

– *Dækning af den samlede rejse*

Evalueringen skal undersøge den nuværende ordnings dækning af strækninger, herunder ved skift mellem tog og øvrige transportmidler samt tilknytningen til bestemte strækninger for pendlerrejsetidsgarantien.

– *Opgørelsesmetoder*

Evalueringen skal vurdere de opgørelsesmetoder, som ordningen i dag benytter sig af fx betydningen af aflyste tog, konkrete mål for rettidighed og pålidelighed, medregning af skift mellem tog og fra tog til bus mv.

Der skal i den forbindelse lægges vægt på, at aflyste tog i fremtiden medtages i beregningen af kompensation, og at forsinkelsen i fremtiden regnes ud fra ankomsttidspunkt til passagerens ankomststation. Endvidere skal evalueringen undersøge konsekvenserne for beregningen, udmåling og administration af rejsetidsgarantien som følge af rejsekortets udbredelse og funktionaliteter.

– *Rejser på S-togsnettet*

Evalueringen skal undersøge rejsetidsgarantiordningen på S-togsnettet. Der eksisterer i dag en pendlerrejsetidsgaranti på S-togsnettet, som yder passagererne kompensation i tilfælde af aflyste tog, men ikke forsinkede tog.

– *Administration af ordningen*

Evalueringen skal fokusere på etableringen af en uvildig instans, der skal administrere ordningen, alternativt lade en uvildig instans kontrollere beregningerne for kompensationsudbetalingerne.

– *Økonomi og incitamenter for operatørerne*

Evalueringen skal vurdere incitamenterne for operatørerne i forhold til rejsetidsgarantiordningen. Evalueringen skal også vurdere de økonomiske konsekvenser for den enkelte rejssende, for operatørerne samt for statskassen i forbindelse med eventuelle ændringer i den eksisterende ordning.

<Partier> noterer sig, at der er udarbejdet en evaluering af styrker og svagheder ved DSB's nuværende basis- og pendlerrejsetidsgaranti med udgangspunkt i brugernes oplevelser. Denne evaluering indgår som en naturlig del af den samlede evaluering som beskrevet ovenfor. Evalueringsarbejdet fortsætter frem til slutningen af 2. kvartal 2013, hvorefter den samlede evalueringens resultater danner grundlag for en politisk beslutning, som kan træde i kraft i forbindelse med overgangen til nye trafikkontrakter.

P.u.v.

Benny Engelbrecht  
formand

**Oversigt over bilag vedrørende B 41**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
1	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
2	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
3	Evaluering af DSB's nuværende basis- og pendler rejsetidsgaranti, fra transportministeren
4	Henvendelse af 14/3-13 fra Arriva Tog A/S

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 41**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
1	Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 14/3-13 fra Arriva Tog A/S, til transportministeren, og ministerens svar herpå