

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2017-3125

HØRINGSUDKAST af 30. juni 2017

Forslag
til
Lov om ændring af lov om trafikkselskaber

(Implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikføberansvar m.v.)

§ 1

I lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016 og § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes som *stk. 13 og 14*:

»*Stk. 13.* Region Sjælland kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikkselskabet.

Stk. 14. Region Midtjylland kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikkselskabet.«

2. §§ 6, 6 a og 6 b affattes således:

»§ 6. Trafikkselskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikkselskabets område, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. For rejser med bus, privatbane og letbane, der krydser grænsen mellem to trafikkselskaber vest for Storebælt, deler de pågældende trafikkselskaber takstkompetencen.

Stk. 3. For rejser over Storebælt har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser.

Stk. 4. For rejser vest for Storebælt har, medmindre andet er aftalt med trafikkselskabet, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Trafikkselskaberne vest for Storebælt og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, deler takstkompetencen for periodekort inden for det enkelte trafikkselskabs område.

§ 6 a. Trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikkselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen.

§ 6 b. Et trafikkselskabs geografiske område udgør ét takstområde, jf. dog §§ 6 c og 6 d.

Stk. 2. Ved udøvelse af takstkompetencen efter §§ 6 og 6 a skal selskaberne opretholde et fast prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og periodekort, jf. dog § 6 c.

Stk. 3. Taksterne for standardbilletter må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

Stk. 4. I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver transport-, bygnings- og boligministeren de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter § 6, stk. 3-5 og § 6 a.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen efter §§ 6 og 6 a.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den gennemsnitlige stigning efter stk. 3.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om prishierarkiet mellem standardbilletter, jf. stk. 2.«

3. Efter § 6 b indsættes:

»**§ 6 c.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder.

§ 6 d. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af § 6 b, stk. 1 for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område.«

4. I § 11, *stk. 1*, ændres »over 18 år« til »på 18 år og derover«.

5. I § 11, *stk. 1*, udgår », som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 18. marts 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Nærværende lovforslag er foranlediget af ikrafttrædelse af takstreformen Takst Sjælland af 15. januar 2017 og den forestående Takst Vest-reform.

Forudsætningerne for arbejdet med de takstharmoniserende reformer har været at gøre takstsystemet væsentligt mere ensartet, logisk og overskueligt. Med Takst Sjælland og Takst Vest er taksterne blevet harmoniseret, således at hvert trafikselskab de facto udgør ét takstområde. I Takst Vest vil desuden ske en adskillelse af bus- og togtakster, hvilket forudsætter, at der i den eksisterende lov gennemføres visse justeringer.

Med den gældende lov om trafikselskaber er det et grundlæggende hensyn, at trafikvirksomhederne skal harmonisere taksterne.

Det primære formål med lovforslaget er således en opdatering af lovgivningen, så ensretningen af priserne inden for et trafikselskabs område samt det faste prishierarki mellem standardbilletter – der har til formål at skabe et logisk og overskueligt prissystem for kunderne, hvor rejsekortprisen for en rejse skal være billigere eller lig enkeltbilletprisen, mens det skal kunne betale sig at købe et periodekort, hvis man pendler på den samme strækning ofte inden for 30 dage – som trafikvirksomhederne i henholdsvis Øst- og Vestdanmark er nået til enighed om afspejlet i lovgivningen.

Med den forventede vedtagelse af lovforslaget vil de opnåede harmoniseringer blive lovfæstet, og kan ikke fraviges ved nye aftaler, der strider med loven. De detaljerede forudsætninger for prishierarkiet kan efterfølgende blive fastsat i bekendtgørelser, idet der med nærværende ændringsforslag gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte de nærmere regler for prishierarkiet med det formål at undgå tvivl om reformernes detaljer.

Lovforslaget indeholder endvidere forslag om, at Region Sjælland kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde, og at Region Midtjylland kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro.

Dertil kommer enkelte præciseringer af teknisk karakter i trafikselskabslovens § 11 om individuel handicapørsel.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Takster og billetteringssystemer

2.1.1. Gældende ret

I den gældende lov om trafikselskaber skal trafikselskabet indgå aftaler om inddeling af trafikselskabets område i et eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, jf. § 6, stk. 1. Det fremgår endvidere, at hovedstadsområdet (kommunerne i Region Hovedstaden bortset fra Bornholms Regionskommune samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner) udgør ét selvstændigt takstområde i trafikselskabet på Sjælland, jf. § 6, stk. 3. Trafikselskabet og jernbanevirksomhederne foretager over en periode en gradvis tilpasning af taksterne til de aftalte takstområder, jf. § 6, stk. 4.

Dernæst skal trafikskabet indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. § 6, stk. 1, således at passagererne kan foretage en rejse, som foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel, jf. § 6 a, stk. 1. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. § 6 a, stk. 1. Dog skal trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbaneoperatører, der udfører trafik som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten i hovedstadsområdet, sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet, jf. § 6 a, stk. 5. I tilfælde af uenighed mellem parterne om takstfastsættelsen af denne rejsehjemmeltype kan transport-, bygnings- og boligministeren regulere taksten med den forventede pris- og lønudvikling, jf. § 6 a, stk. 5.

Trafikskabet har således pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af aftaler om fastsættelse af takster inden for de lokale takstområder, og jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider takstområderne, jf. § 6 a, stk. 2. Trafikskabet og jernbanevirksomhederne skal således samarbejde med henblik på at nå til enighed om en aftale om fastsættelse af taksterne. Hvis der ikke kan opnås enighed om taksterne, fastsætter trafikskabet taksterne for rejser inden for takstområderne, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne, jf. § 6 a, stk. 3. Trafikskabet fastsætter desuden takster for rejser, der udføres for trafikskabet, og som ikke er omfattet af pligten til indgåelse af aftaler med jernbanevirksomhederne, jf. § 6 a, stk. 4.

Taksterne, som trafikskabet fastsætter eller indgår aftaler med jernbanevirksomhederne om, må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen, jf. § 6 a, stk. 6.

I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver transport-, bygnings- og boligministeren de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter § 6 a, stk. 1-3, 5 og 6 vedr. fastsættelse af takster og indgåelse af aftaler herom, jf. § 6 a, stk. 7.

Endelig skal trafikskabet arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, jf. § 6 b, stk. 1. Trafikskabet skal desuden tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikskabet, jf. § 6 b, stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne, jf. § 6 b, stk. 3.

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

Bestemmelsen i lov om trafikskaber om, at trafikskaberne skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, og skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikskabet, blev vedtaget i 2009. Som det fremgår af statsrevisorernes beretning af 12. august 2015, finder statsrevisorerne det utilfredsstillende, at taksterne i den kollektive trafik ikke var blevet harmoniseret, sådan som Folketinget har forudsat det i lovgivningen.

På baggrund af statsrevisorernes kritik er Movia, DSB og Metroselskabet I/S blevet enige om en takstreform, Takst Sjælland, der dækker Sjælland, Lolland, Falster og Møn (Østdanmark), og som trådte i kraft 15. januar 2017, hvor Østdanmark med takstharmoniseringen de facto udgør ét takstområde. Reformen har opbakning fra Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

Nordjyllands Trafikskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Arriva og DSB er blevet enige om en takstreform, Takst Vest, der skal dække Jylland og Fyn (Vestdanmark), og som forventes at træde i kraft

18. marts 2018. Reformen har opbakning fra Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

Der har været tre overordnede præmisser for arbejdet med takstharmoniseringen for både Takst Sjælland og Takst Vest. For det første skulle takstsystemet gøres væsentligt mere ensartet, logisk og overskueligt. Dernæst skulle omlægningen være provenuneutral for trafikskaberne og jernbanevirksomhederne både samlet og hver for sig. Endelig skulle konsekvenserne for passagererne være så små som mulige, herunder særligt for så vidt angår takststigninger.

Det foreslås, at den gældende lovs afsnit om takster og billetteringssystemer ændres, så det ikke længere påhviler trafikskaberne at inddele trafikskabets område i et eller flere takstområder. Med Takst Sjælland og Takst Vest udgør hvert trafikskabs geografiske område med takstharmoniseringen de facto ét takstområde.

I Østdanmark er man nået til enighed om en ensretning af priserne inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område. Det betyder konkret, at taksterne for standardbilletter øst for Storebælt med undtagelse af Bornholm aftales mellem DSB, Movia og Metroselskabet I/S.

I Vestdanmark skal takstkompetencen for standardbilletter opdeles mellem trafikskaberne og togoperatørerne som konsekvens af, at bus-, privatbane- og letbanetakster med Takst Vest foreslås adskilt fra togtakster. Trafikskabet får takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikskabets område. Jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår. Takstkompetencen for periodekort internt i et trafikskabs område er imidlertid delt mellem trafikskabet og jernbanevirksomhederne.

I forhold til jernbanevirksomhedernes takstkompetence i Vestdanmark foreslås det, at der i lovforslaget indgår en bestemmelse om, at jernbanevirksomhederne har takstkompetencen for togrejser medmindre andet aftales mellem jernbanevirksomhederne og det enkelte trafikskab. Dermed er der mulighed for, at trafikskabet og jernbanevirksomhederne kan indgå aftaler om, hvem der fastsætter taksterne på togrejser i ét trafikskabs område, som det er tilfældet i Nordjyllands Trafikskabs område.

Statsrevisorerne fandt det desuden problematisk, at transport-, bygnings- og boligministeren vanskeligt kan understøtte trafikskabernes arbejde med at harmonisere taksterne, fordi ministerens kompetence til at gribe ind i tilfælde af uenighed er begrænset. Det foreslås derfor, at det fortsat er trafikskaberne og jernbanevirksomhederne, der har takstkompetencen, men samtidig foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren får kompetence til at kunne regulere taksterne for standardbilletter i tilfælde af uenighed mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne.

Det faste prishierarki mellem enkeltbilletter, rejsekort og periodekort i takstreformerne, der har til formål at skabe et logisk og overskueligt prissystem for kunderne, hvor rejsekortprisen for en rejse skal være billigere eller lig enkeltbilletprisen, mens det skal kunne betale sig at købe et periodekort, hvis man pendler på den samme strækning ofte inden for 30 dage, foreslås lovfæstet.

Dernæst foreslås det, at de grundlæggende principper bag Takst Sjælland og Takst Vest, som trafikskaberne og jernbanevirksomhederne er enige om, kan stadfæstes i bekendtgørelse for at sikre, at takstreformerne ikke udvandes, når trafikskaberne og jernbanevirksomhederne skal fastsætte deres takster år for år.

Det foreslås, at de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, har takstkompetencen for togrejser over Storebælt.

Endelig foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af den foreslåede § 6b, stk. 1 for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område.

2.2 Ungdomskortet

2.2.1. Gældende ret

Ungdomskort tilbydes til:

- Uddannelsessøgende på ungdomsuddannelser, der er omfattet af § 2 i Lovbekendtgørelse nr. 437 af 08/05/2017 om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser m.v.
- Studerende ved videregående uddannelser, der er omfattet af § 1 stk. 3 og 4 i Lovbekendtgørelse nr. 1189 af 10/10/2013 om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser.
- Unge 16- til 19-årige, som er bosiddende i Danmark ifølge Det Centrale Personregister (CPR).

Den nuværende ungdomskortordning til frirejse i bopælstakstområdet samt rabat på øvrige rejser i lokal- og landsdelstrafikken trådte i kraft 1. august 2013 på baggrund af Aftale af 12. juni 2012 mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Enhedslisten om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik.

Formålet med Ungdomskortet er at sikre, at elever på ungdomsuddannelser, studerende på de videregående uddannelser og alle unge på 16-19 år får mulighed for ubegrænset kollektiv trafik i det takstområde, hvor indehaveren af Ungdomskortet bor, og at kunne rejse til meget fordelagtige priser i den øvrige lokaltrafik og landsdelstrafik.

Ud over at de unge kan rejse mellem bopæl og uddannelsessted, er der følgende rabatmuligheder for fritidsrejser med et Ungdomskort:

- Ubegrænset rejse i indehavers eget takstområde (frirejseområde)
- Rabatkort til kørsel med kollektiv trafik til børnetakst (50 pct.) i de øvrige takstområder i Danmark
- Rabatkort til kørsel med bustrafik (offentlig servicetrafik) mellem takstområderne til børnetakst (50 pct.)
- Mulighed for at rejse med Ungdomsbillet på togrejser med DSB og Arriva mellem takstområderne til hhv. DSB Ung- eller DSB Arrivatakst.

Disse rabatmuligheder er i medfør af tekstanmærkning nr. 126 ad 28.53.04 til § 28 på finansloven for finansåret 2017 fastsat i bekendtgørelse nr. 672 af 20/06/2014 om Ungdomskort.

Ungdomskort er udformet, så rabatmulighederne for fritidsrejser knyttes til de hidtidige takstområder.

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

Takst Sjælland og Takst Vest betyder, at priserne inden for hvert trafikskabs geografiske område er blevet ensrettet. Der er på den baggrund behov for at kunne justere takster og rabatregler for Ungdomskort.

De eksisterende frirejseområder og rabatmuligheder for øvrige fritidsrejser for Ungdomskort fremgår pt. ikke direkte af lov om trafikskaber, men er fastsat i bekendtgørelse om ungdomskort. Bekendtgørelsen har dog en reference til de generelle takstområder som fastsat i lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 som ændret senest ved lov nr. 657 af 8. juni 2016.

I henhold til § 1, stk. 3 i lov om trafikskaber er det muligt for ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse at udtræde af trafikskabet. Denne mulighed har Ærø, Samsø og Fanø benyttet sig af ved at udtræde af henholdsvis FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. Disse ø-kommuner skal herefter løse alle de opgaver, som et trafikskab varetager, hvilket indebærer, at de ved deres udmeldelse af

trafikskabet er blevet eget takstområde. Det har den betydning, at ungdomskortindehavernes frirejseområde principielt er begrænset til udelukkende at gælde for selve ø-kommunen, uanset at deres uddannelsessted ikke er i ø-kommunen. Hertil kommer, at det ikke er fastlagt, hvem der har ansvaret for, at de unge kan benytte de nødvendige færgeruter mellem hjem og uddannelsessted.

Efter implementeringen af denne foreslåede ændringslov af lov om trafikskaber er Ungdomskortets frirejseområde og rabatter for øvrige fritidsrejser fortsat knyttet til de tidligere gældende takstområder.

Det foreslås derfor, at transport- bygnings- og boligministeren gives en hjemmel til at fastsætte nærmere regler angående, hvilket område for ubegrænsede rejser (frirejseområde), der gælder for ungdomskortindehaveren, samt hvilke øvrige rabatsatser indehaveren kan opnå på fritidsrejser i lokaltrafikken og landsdelstrafikken. Hermed opnås mulighed for, at de unge tilbydes mere ens frirejsemulighed uafhængigt af, hvor i landet de er bosiddende.

2.3. Individuel handicapkørsel

2.3.1. Gældende ret

I henhold til § 11 i lov om trafikskaber skal trafikskaberne etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede personer over 18 år, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. De ture, der hjemles i loven, er således tænkt som et supplement til de ordninger om f.eks. behandlingskørsel, der findes i den specifikke sektorlovgivning på de enkelte områder, herunder sundhedsloven og serviceloven m.fl.

Det fremgår af bemærkningerne til det oprindelige beslutningsforslag B 60 fra 7. maj 1991 om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede, at fritidskørsel og spontan kørsel skal etableres uafhængigt af systemet med transport til behandling, terapi og lignende.

I 1992 blev bestemmelsen sat ind i de daværende to kollektive trafiklove (lov nr. 292 af 29. april om ændring af den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet og lov nr. 293 af 29. april 1992 om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik). Det fremgik af bemærkningerne til de to love, at ”ordningen skal endelig etableres uafhængigt af den eksisterende transport til behandling, terapi og lignende, hvilket vil sige at kørslen alene anvendes som spontan kørsel eller til fritidsformål (besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle aktiviteter m.v.)”.

I 2005 blev bestemmelsen om individuel handicapkørsel på ny justeret, jf. lov nr. 580 af 24. juni 2005 om ændring af den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Ved denne ændring blev det i selve lovteksten præciseret, hvilke minimumskrav, der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Det fremgik af bemærkningerne, at ”Bestemmelsen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel), idet kørsel til behandling, terapi og lignende er omfattet af anden lovgivning. Spontankørsel skal ses i modsætning til, at kørsel til behandling, terapi og lignende, typisk er en tilbagevendende kørsel”.

I lov om trafikskaber fra 2005 (lov nr. 582 af 24. juni 2005) blev reglen om individuel handicapkørsel videreført med de samme præciseringer, som blev indført med ændringsloven i 2005, jf. ovenfor.

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

Med forslaget foreslås de gældende regler om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som blev indført i 1992 og udbygget i 2005, videreført.

Der foreslås imidlertid en præcisering af paragraffens indledende sætning, da den nuværende ordlyd kan give anledning til tvivl om, hvorvidt 18-årige er omfattet af bestemmelsen, og hvorvidt bestemmelsen kun omfatter fritidsformål eller alle formål, der ikke er dækket af anden lovgivning.

Ud fra en stringent ordlydsfortolkning, kan det hævdes, at ordningen ikke kan bruges af personer på 18 år, og at ordningen ikke kan bruges til kørsel til nogen form for behandling, terapi eller lignende, hvor kørslen kan være dækket af andre ordninger.

En sådan fortolkning vil betyde, at ordningen ikke kan bruges til f.eks. kørsel til ordinære tandlægebesøg. Ordinære tandlægebesøg ses imidlertid ikke at være dækket af andre ordninger, mens specialtandlægebesøg dækkes af andre ordninger. Hertil kommer, at hvilke typer af behandlinger m.v., der præcist dækkes af andre ordninger, kan ændre sig løbende i takt med, at f.eks. sundhedsloven eller serviceloven justeres. Derudover administreres især de kørselsordninger i henhold til serviceloven, hvor kommunerne kan yde tilskud forskelligt i de enkelte kommuner.

Det vurderes ikke rimeligt, at ordningen skal fortolkes indsnævrende, idet det efterlader de svært bevægelseshæmmede i en situation, hvor de kan bruge ordningen til at komme til f.eks. frisør eller neglesalon, men ikke til tandlæge, fodplejer eller alternativ behandling.

Individuel handicapkørsel er fortsat tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men ordningen kan også anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende. Såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Brugere af ordningen vil således selv skulle undersøge, om vedkommende er berettiget til kørsel efter andre ordninger, ligesom offentlige myndigheder har en vejledningspligt om eventuelle andre mulige kørselsordninger.

Uagtet at ordningen kan anvendes frit for så vidt angår kørselsformål, så ændrer dette ikke på, at ordningens primære formål er fritidskørsel, og at den individuelle handicapkørsel er en del af den offentlige servicetrafik. Det er således centralt, at ordningen om individuel handicapkørsel ikke har betydning for visitering til andre kørselsordninger. Kommuner og regioner bør således ikke skele til, hvorvidt den pågældende borger er visiteret til individuel handicapkørsel, når vedkommende visiteres til andre befordringsordninger.

2.4. Region Sjællands overtagelse af statens trafikkeransvar for lokaltogstrafik på jernbanestrækningen mellem Køge og Roskilde

2.4.1. Gældende ret

I dag varetages den offentlige servicetrafik på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024.

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

Det er trafikalt oplagt at gennemføre samdrift af strækningen Køge – Rødvig og Faxe Ladeplads, som i dag køres af Lokaltog A/S, med strækningen Køge – Roskilde, som i dag køres af DSB. Dette skyldes, at strækningen Køge – Roskilde vil være den eneste ikke-elektrificerede sjællandske strækning i statsligt regi efter åbningen af den nye bane København-Ringsted og efter elektrificeringen af den sjællandske regionaltrafik. Videre vil det ikke være økonomisk hensigtsmæssigt at skulle opretholde et mindre antal dieseltog i statsligt regi blot til betjening af denne strækning.

En overdragelse til Region Sjælland vil derfor være den bedste måde at opretholde en rimelig jernbanebetjening af strækningen Køge-Roskilde.

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transport-, bygnings- og boligministeren kan indgå en aftale med Region Sjælland om at overdrage trafikkeransvaret på strækningen til regionen. Bestemmelsen tilføjes som led i udmøntning af den politiske aftale af 9. juni 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om: Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.

Såfremt ministeren og regionen indgår en sådan aftale, vil ansvaret for den lokale togbetjening på strækningen mellem Køge og Roskilde således påhvile Region Sjælland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

Region Sjælland kan anvende det statslige tilskud til togdrift, anlæg af depotspor i Hårlev og initiativer til at øge passagergrundlaget på strækningen mellem Køge og Roskilde, idet der ikke stilles krav om minimumsbetjening på strækningen. Region Sjælland modtager passagerindtægterne, der kan henføres til strækningen. Som fastsat i den politiske aftale af 9. juni 2017 om Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. stiller regionen selv materiel til rådighed for driften på strækningen, . Kapitaludgiftentil indkøb af materiel er indregnet i det årlige statslige tilskud.

Det foreslås, at regionen kan overdrage trafikkeransvaret til Movia. Med den foreslåede bestemmelse får trafikkselskabet mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Lokaltog A/S eller en anden jernbanevirksomhed. Trafikkselskabet vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Køge-Roskilde, som trafikkselskabet varetager i forhold til Lokaltog A/S strækning fra Køge til Rødvig og Faxe Ladeplads.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 1.

2.5. Region Midtjyllands overtagelse af statens trafikkeransvar for lokaltogstrafik på jernbanestrækningen mellem Skjern og Holstebro

2.5.1. Gældende ret

I dag varetages den offentlige servicetrafik på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Arriva og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland i perioden 2010-2020.

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

Som et led i den politiske aftale af 9. juni 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og

Socialistisk Folkeparti om: Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. indgår det, at parterne ønsker at overdrage trafikføberansvaret på strækningen Skjern-Holstebro til Region Midtjylland.

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transport-, bygnings- og boligministeren kan indgå en aftale med Region Midtjylland om at overdrage trafikføberansvaret på strækningen til regionen. Bestemmelsen tilføjes som led i udmøntning af den politiske aftale af 9. juni 2017 om Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. Såfremt ministeren og regionen indgår en sådan aftale, vil ansvaret for den lokale togbetjening på strækningen mellem Skjern og Holstebro således påhvile Region Midtjylland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

Region Midtjylland vil udelukkende kunne anvende det statslige tilskud til togdrift på strækningen mellem Skjern og Holstebro, idet der ikke stilles krav om minimumsbetjening på strækningen. Region Midtjylland modtager passagerindtægterne, der kan henføres til strækningen. Staten vil kunne stille materiel til rådighed for Region Midtjylland til at betjene strækningen. Region Midtjylland vil kunne vælge at benytte materiellet i samdrift med eget materiel på Lemvigbanen.

Det foreslås, at regionen kan overdrage trafikføberansvaret til Midttrafik. Med den foreslåede bestemmelse får trafikkselskabet i givet fald mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Midtjyske Jernbaner A/S eller en anden jernbanevirksomhed.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ændringsforslaget vurderes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Overdragelsen af trafikføberansvar til Region Midtjylland og Region Sjælland vil ikke indebære økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige, idet der ikke vil være tale om en ny opgave, blot en ændringen af ansvaret for at trafikken bliver udført. Regionerne bliver kompenseret ved et særligt tilskud fra staten.

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

Ændringsforslaget vurderes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Ændringsforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Ændringsforslaget vurderes ikke at medføre miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 30. juni 2017 til 14. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, BAT, Bus & Tog-samarbejdet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DSB, Fynbus, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Passagerpuls, Region Midtjylland, Region Sjælland, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark (TiD).

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der foreslås indsat et *stk. 13*, i § 5 i lov om trafikkselskaber om, at Region Sjælland efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til Movia.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Såfremt denne bestemmelse udnyttes, vil trafikkselskabet skulle indkøbe togtrafikken fra Lokaltog A/S eller en anden jernbanevirksomhed. Trafikkselskabet vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Køge og Roskilde, som trafikkselskabet varetager i forhold til de øvrige lokalbaner på Sjælland

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.4.

Der foreslås indsat et *stk. 14* i § 5 i lov om trafikkselskaber om, at Region Midtjylland efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til Midttrafik.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Såfremt denne bestemmelse udnyttes, vil trafikkselskabet skulle indkøbe togtrafikken fra Midtjyske Jernbaner A/S eller en anden jernbanevirksomhed. Trafikkselskabet vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skjern og Holstebro, som trafikkselskabet varetager i forhold til Lemvigbanen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Til nr. 2

I § 6 b, stk. 1-2, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, står der, at trafikkselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, og at trafikkselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikkselskabet. Som det fremgår af statsrevisorernes beretning af 12. august 2015, finder statsrevisorerne det utilfredsstillende, at taksterne i den kollektive trafik ikke var blevet harmoniseret, sådan som Folketinget har forudsat det i lovgivningen.

Sektorens svar på statsrevisorernes kritik er Takst Sjælland og Takst Vest. Begge er reformer, som henholdsvis de østdanske og vestdanske trafikvirksomheder er nået til enighed om. For at lovfæste de takstreformer, som trafikvirksomhederne er nået til enighed om omskrives afsnittet om takster og billetteringssystemer. Først og fremmest er § 6 b, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, gjort overflødig, da der med Takst Sjælland og Takst Vest er skabt ensartede og overskuelige takstsystemer for passagererne. Dernæst foreslås det i Takst Vest, at bus-, privatbane- og letbanetakster adskilles fra togtakster, hvilket betyder, at takstkompetencen for standardbilletter opdeles mellem trafikkselskaberne og togoperatørerne. Dernæst er man nået til enighed om harmonisering af taksterne således, at et trafikkselskabs geografiske område de facto udgør ét takstområde. Det betyder, at § 6 om inddeling af et trafikkselskabs område i et eller flere takstområder, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, foreslås omskrevet. Dernæst foreslås det § 6 a om takstkompetence, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20.

marts 2015, omskrives, da takstkompetencen ikke længere knyttes til inddelingen af et trafikskabs område i et eller flere takstområder. Endelig foreslås det faste prishierarki for standardbilletter, som trafikvirksomhederne er blevet enige om i henholdsvis Øst- og Vestdanmark lovfæstet, således at de ensartede og overskuelige takstsystemer vil vedblive at være til gavn for kunderne i den kollektive trafik.

For en mere uddybende beskrivelse af gældende ret og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning henvises til afsnit 2.1.1. og 2.1.2.

Der foreslås indsat en ny affattelse af § 6 i lov om trafikskaber, som vedrører takstkompetencen vest for Storebælt, dvs. i Takst Vest.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at trafikskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikskabets område.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at for rejser med bus, privatbane og letbane, der krydser grænsen mellem to trafikskaber vest for Storebælt, deler de pågældende trafikskaber takstkompetencen.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at for rejser over Storebælt har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser.

Det foreslås i § 6, stk. 4, at for rejser vest for Storebælt har, medmindre andet er aftalt med trafikskabet, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår, jf. dog stk. 5.

Det foreslås i § 6, stk. 5, at takstkompetencen for periodekort, der har gyldighed inden for et trafikskabs område, deles mellem trafikskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Baggrunden for de foreslåede bestemmelser er at klargøre de nye takstkompetenceforhold, der gælder i Takst Vest, hvor takstkompetencen skal opdeles mellem trafikskaberne og togoperatørerne som konsekvens af, at bus-, privatbane- og letbanetakster adskilles fra togtakster. Periodekortet er dermed det eneste billetprodukt, hvor trafikskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, i trafikskabets geografiske område deler takstkompetencen. I forhold til jernbanevirksomhedernes takstkompetence i Vestdanmark klarlægges det, at jernbanevirksomhederne har takstkompetencen for togrejser medmindre andet aftales mellem jernbanevirksomhederne og det enkelte trafikskab. Dermed er der mulighed for, at trafikskabet og jernbanevirksomhederne kan indgå aftale om, hvem der fastsætter taksterne på togrejser i et trafikskabs område, som det er tilfældet i Nordjyllands Trafikskabs område.

Der foreslås indsat en ny affattelse af § 6 a i lov om trafikskaber, som vedrører takstkompetencen øst for Storebælt, dvs. i Takst Sjælland.

Det foreslås i § 6 a, at takstkompetenceforholdene for hovedstadsområdet i § 6, stk. 3 i den gældende lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, udbredes således at, trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen for standardbilletter inden for hele trafikskabet på Sjællands område, således som der er opnået enighed om med takstreformen Takst Sjælland.

Det betyder konkret, at taksterne for standardbilletter øst for Storebælt med undtagelse af Bornholm skal aftales mellem de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, trafikskabet på Sjælland og Metroselskabet I/S.

Baggrunden for bestemmelsen er, at lovfæste de takstkompetenceforhold, som de østdanske trafikvirksomheder er blevet enige om med takstreformen, Takst Sjælland, hvor takstkompetencen for

standardbilletter deles mellem de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, trafikskabet på Sjælland og Metroselskabet I/S.

Der foreslås indsat en ny affattelse af § 6 b i lov om trafikskaber, som vedrører regler, der gælder for takstfastsættelsen i hele landet.

Det foreslås, i § 6 b, *stk. 1*, at et trafikskabs geografiske område udgør et takstområde, jf. dog §§ 6 c og 6 d.

I modsætning til den gældende lov, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, er takstkompetencen for henholdsvis trafikskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, ikke længere knyttet til inddelingen af et trafikskabs område i et eller flere takstområder.

Det forhold, at et trafikskabs område ikke længere kan inddeles i flere takstområder, vil understøtte, at prisfastsættelsen bliver mere gennemskuelig og logisk for borgerne. Prisen for en rejse bliver desuden mere gennemskuelig, når alle rejser uanset transportform foregår på fladedækkende zoner.

Bestemmelsen vil således medføre, at der ikke længere vil være rejser, hvor trafikskabets og jernbanevirksomhedernes zonesystem bevirker, at sammenlignelige rejser er prissat forskelligt alt afhængig af, om man krydser en takstgrænse eller ej.

Det foreslås senere i § 6 c, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder, sådan at disse kan afvige fra § 6 b, *stk. 1*.

Det foreslås senere i § 6 d, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af § 6 b, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område. Se nærmere beskrivelse af og baggrund for §§ 6 c og 6 d nedenfor.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 2*, at ved udøvelsen af takstkompetencen efter §§ 6 og 6 a skal selskaberne opretholde et fast prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og periodekort, for at sikre at takstreformerne ikke udvandes, når trafikvirksomhederne skal fastsætte deres takster år for år, jf. dog § 6 c.

Baggrunden for bestemmelsen er således at sikre, at trafikvirksomhederne ikke kan ændre det faste prishierarki, hvor rejsekortprisen for en rejse skal være billigere eller lig enkeltbilletsprisen, mens det skal kunne betale sig at købe et periodekort, hvis man pendler på den samme strækning ofte inden for 30 dage, som der er opnået enighed om i Takst Sjælland og Takst Vest. Såfremt trafikvirksomhederne fører andre standardbilletter, skal disse opretholde det faste prishierarki.

Det faste prishierarki mellem standardbilletter er opbygget forskelligt i Øst- og Vestdanmark af to årsager.

For det første er det i Vestdanmark valgt at opdele takstkompetencen mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne som konsekvens af, at bus-, privatbane- og letbanetakster adskilles fra togtakster, hvilket er beskrevet under bemærkninger til § 6 ovenfor. For det andet har man i Vestdanmark besluttet at indføre et ens mængderabatsystem for rejser med rejsekort. Hvis en kunde rejser hyppigt på den samme strækning, skal et pendlerkort som hovedregel være billigere end rejsekortet.

I Østdanmark er trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, enige om at dele takstkompetencen, og der er en fast rabat på rejsekortrejser, der ikke er afhængig af antal rejser, for at sikre at det er billigere at rejse med rejsekortet fremfor enkeltbillet. Hvis en kunde rejser hyppigt på den samme strækning, skal et pendlerkort som hovedregel være billigere end rejsekortet.

Det foreslås senere i § 6 c, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder, sådan at Ungdomskort kan afvige fra § 6 b, stk. 2. Se nærmere beskrivelse af og baggrund for § 6 c nedenfor.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 3*, at taksterne for standardbilletter i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. På den måde kan kunderne i den offentlige servicetrafik vide sig sikre på, at taksterne maksimalt stiger med pris- og lønudviklingen. Takstudviklingen i den offentlige servicetrafik stemmer således overens med den øvrige pris- og lønudvikling.

§ 6 b, stk. 3 er en videreførelse af den gældende lovs § 6 a, stk. 6, 1. pkt., med visse sproglige justeringer.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 4*, at i det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udover transport-, bygnings- og boligministeren de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter § 6, stk. 3-5 og § 6 a.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende lovs § 6, stk. 7.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen, jf. de foreslåede §§ 6 og 6 a. Fastsættelsen af taksterne kan ske under hensyntagen til trafikvirksomhedernes indtægtsgrundlag, jf. dog § 6 b, stk. 2 og 3.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre opretholdelsen af Takst Sjælland og Takst Vest, hvis trafikvirksomhederne ikke kan blive enige om takstfastsættelsen.

Det forventes, at transport-, bygnings- og boligministeren vil delegerer sin kompetence til at udstede bekendtgørelser i medfør af denne lov til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og tilsynsforpligtelsen i forbindelse med de udstedte bekendtgørelser forventes ligeledes delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 6*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den gennemsnitlige stigning efter stk. 3.

Baggrunden for bestemmelsen er, at sikre at taksterne maksimalt stiger med pris- og lønudviklingen. Takstudviklingen i den offentlige servicetrafik stemmer således overens med den øvrige pris- og lønudvikling.

Bestemmelsen er en videreførelse af den nuværende § 6 a, stk. 6, sidste pkt. med visse sproglige justeringer.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 7*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om prishierarkiet mellem standardbilletter, jf. stk. 2.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre, at trafikvirksomhederne ikke kan ændre det faste prishierarki mellem standardbilletter.

Til nr. 3

Der foreslås indsat et § 6 c i lov om trafikkselskaber, om at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Som følge af takstreformerne samt ø-kommunernes udmeldelse af trafikkselskaberne er det hensigtsmæssigt at skabe en juridisk ramme, hvor der tages højde for ensretningen af priserne inden for et trafikkselskabs geografiske område, og som hjemler, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om rabatsatser og Ungdomskortets frirejseområde.

Formålet med bestemmelsen er, at ministeren kan fastsætte nærmere regler angående, hvilket område

for ubegrænsede rejser (frirejseområde), der gælder for ungdomskortindehaveren, samt hvilke øvrige rabattsatser indehaveren kan opnå på fritidsrejser i lokaltrafikken og landsdelstrafikken.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Der foreslås indsat et § 6 d i lov om trafikkselskaber, om at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af den foreslåede § 6 b, stk. 1 for pensionistkort inden for trafikkselskabet på Sjællands geografiske område.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Formålet med bestemmelsen er, at pensionistkort inden for trafikkselskabet på Sjællands geografiske område dels skal kunne fortsætte som i dag og dels have mulighed for at blive tilpasset til den ny takststruktur, dog med mulighed for, at pensionistkort skal kunne afvige fra den foreslåede § 6 b, stk. 1.

Til nr. 4

Det foreslås, at der i § 11, stk. 1, i lov om trafikkselskaber sker følgende sproglige justering ”over 18 år” ændres til ”på 18 år og derover”.

Ud fra en stringent ordlydsfortolkning, kan det hævdes, at ordningen ikke kan bruges af personer på 18 år, men udelukkende af personer på 19 år og derover.

Det kan ikke antages, at ordningen skal fortolkes indsnævrende, idet det efterlader de svært bevægelsehæmmede personer på 18 år uden mulighed for individuel handicapkørsel. I kraft af præciseringen vil ordningen uden tvetydighed omfatte personer på 18 år.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til nr. 5

Det foreslås, at der foretages yderligere en ændring af § 11, stk. 1, i lov om trafikkselskaber, således at den afsluttende sætning ”, som rækker ud over transport til behandlinger, terapi og lign.” fjernes.

Der foreslås således en præcisering af paragraffen, som i sin nuværende ordlyd gør det uklart, hvorvidt bestemmelsen kun omfatter fritidsformål.

Ud fra en stringent ordlydsfortolkning kan det hævdes, at ordningen ikke kan bruges til kørsel til nogen form for behandling, terapi eller lignende, uafhængigt af om kørslen er dækket af andre ordninger.

Dette har ikke været hensigten med bestemmelsen, idet ordningen skal ses som et supplement til øvrige kørselsordninger.

Med præciseringen af bestemmelsen ændres der således ikke på brugernes retsstilling i forhold til andre kørselsordninger, hvor en kommune eller en region med hjemmel i lov skal eller kan yde befordring af bestemte grupper til nærmere bestemte formål.

Individuel handicapkørsel er fortsat tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men ordningen kan også anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende.

Såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Brugere af ordningen vil således selv skulle undersøge, om vedkommende er berettiget til kørsel efter andre ordninger, ligesom offentlige myndigheder har en vejledningspligt om eventuelle andre mulige kørselsordninger.

Uagtet at ordningen kan anvendes frit, for så vidt angår kørselsformål, så ændrer dette ikke på, at ordningens primære formål er fritidskørsel, og at den individuelle handicapkørsel er en del af den offentlige servicetrafik. Det er således centralt, at ordningen om individuel handicapkørsel ikke har betydning for visitering til andre kørselsordninger. Kommuner og regioner bør således ikke skele til, hvorvidt den pågældende borger er visiteret til individuel handicapkørsel, når vedkommende visiteres til andre befordringsordninger.

Med præciseringen af bestemmelsen er det ligeledes heller ikke hensigten at ændre på retsstillingen for brugerne af ordningen, i relation til det forhold, at der er tale om en minimumsordning, hvor kommunerne har mulighed for at åbne ordningen op for andre grupper af handicappede eller tilbyde brugerne af ordningen flere end de 104 ture, som de har et krav på efter § 11, stk. 2, nr. 1.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 18. marts 2018, da det er den dato, hvor takstreformen, Takst Vest, træder i kraft.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

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 og § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, foretages følgende ændringer:

§ 5. --

1. I § 5 indsættes som *stk. 13 og 14*:

»*Stk. 13.* Region Sjælland kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikselskabet.«

»*Stk. 14.* Region Midtjylland kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikselskabet.«

§ 6.

Trafikselskabet skal indgå aftaler om inddeling af trafikselskabets område i et eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, jf. dog stk. 2.

Stk. 2 Aftaler efter stk. 1 skal senest være indgået den 31. december 2009. Ved uenighed, eller hvis der ikke senest den 31. december 2009 er indgået en aftale, kan transportministeren fastsætte inddelingen af trafikselskabets område.

Stk. 3 Hovedstadsområdet, jf. § 4, stk. 2, udgør

2. §§ 6, 6 a og 6 b affattes således:

»**§ 6.** Trafikselskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikselskabets område, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. For rejser med bus, privatbane og letbane, der krydser grænsen mellem to trafikselskaber vest for Storebælts områder, deler de pågældende trafikselskaber takstkompetencen.

Stk. 3. For rejser over Storebælt har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten,

ét selvstændigt takstområde i trafiksselskabet på Sjælland.

Stk. 4. Trafiksselskabet og jernbanevirksomhederne foretager over en periode en gradvis tilpasning af taksterne til de aftalte takstområder efter stk. 1. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om periodens varighed, og hvornår de aftalte takstområder skal anvendes ved takstfastsættelsen.

§ 6 a.

Trafiksselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. § 6, stk. 1, der sikrer, at passagererne kan foretage en rejse, som foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafiksselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

Stk. 2 Trafiksselskabet har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1. Jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider de takstområder, der er fastsat efter § 6, stk. 1.

Stk. 3 Trafiksselskabet og jernbanevirksomhederne skal samarbejde med henblik på at nå til enighed om en aftale om fastsættelse af taksterne. Hvis der ikke kan opnås enighed om taksterne, fastsætter trafiksselskabet taksterne for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Stk. 4 Trafiksselskabet fastsætter takster for rejser, der udføres for trafiksselskabet, og som ikke

takstkompetencen for togrejser.

Stk. 4. For rejser vest for Storebælt har, medmindre andet er aftalt med trafiksselskabet, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår, jf. dog stk. 5.

Stk. 6. Trafiksselskaberne vest for Storebælt og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, deler takstkompetencen for periodekort inden for det enkelte trafiksselskabs område.

§ 6 a. Trafiksselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafiksselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen.

er omfattet af stk. 1.

Stk. 5 Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten i hovedstadsområdet, skal sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet. I tilfælde af uenighed mellem parterne om takstfastsættelsen af denne rejsehjemmeltype kan transportministeren regulere taksten med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Stk. 6 Taksterne, som trafikselskabet fastsætter eller indgår aftaler med jernbanevirksomhederne om, må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

Stk. 7 I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver transportministeren de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter stk. 1-3, 5 og 6.

§ 6 b.

Trafikselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.

Stk. 2 Trafikselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikselskabet.

Stk. 3 Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.

§ 6 b. Et trafikselskabs geografiske område udgør ét takstområde, jf. dog §§ 6 c og 6 d.

Stk. 2. Ved udøvelse af takstkompetencen efter §§ 6 og 6 a skal selskaberne opretholde et fast prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og periodekort, jf. dog § 6 c.

Stk. 3. Taksterne for standardbilletter, jf. stk. 2, må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

Stk. 4. I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver transport-, bygnings- og boligministeren de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter § 6, stk. 3-5 og § 6 a.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved

uenighed om takstfastsættelsen efter §§ 6 og 6 a.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler den gennemsnitlige stigning efter stk. 3.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om prishierarkiet mellem standardbilletter, jf. stk. 2.

3. Efter § 6 b indsættes:

§ 6 c. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder.

§ 6 d. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af § 6 b, stk. 1 for pensionistkort inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område.«

3. I § 11, stk. 1, ændres »over 18 år« til »på 18 år og derover«.

4. I § 11, stk. 1, udgår », som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.«.

§ 11

Trafikselskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.

Stk. 2 Individuel handicapkørsel skal

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og
- 2) foregå i et egnet køretøj.

Stk. 3 Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 4 Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet.

Stk. 5 Trafikselskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.

§ 2

--

Loven træder i kraft den 18. marts 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.