



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 19. december 2018
J. nr. 2018-6033

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 8. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

Spørgsmål nr.76:

Ministeren bedes redegøre for følgende for så vidt angår regeringens udspil "Nemmere kollektiv trafik" fra september 2018.

– Hvordan vil ministeren sikre sig, at alle fjernbusoperatørerne benytter sig af den korrekte overenskomst, når operatørernes chauffører både kan køre turist- og rutefart?

– Vil ministeren samarbejde med arbejdsmarkedets parter for at sikre, at chaufførerne på danske ruter følger den danske overenskomst for løn- og arbejdsvilkår?

– Vil ministeren stille krav til, at alle operatørerne af fjernbuslinjer og i den kollektive trafik kan dokumentere korrekt brug af overenskomsten medarbejder for medarbejder?

- Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for pendlernes rejsemønstre i forhold til ændring af afstandskravet, idet disse ikke er belyst i analysen fra Incentive?

– Vil ministeren redegøre for, hvad der ligger til grund for regeringens holdningsskift i lyset af, at det af et grund- og nærhedsnotat fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i december 2017 om EU-Kommissionens forslag til liberalisering af fjernbusmarkedet, jf. TRU alm. del - bilag 101 (folketingsåret 2017-18), fremgår, at en liberalisering vil få væsentlige negative konsekvenser for trafikbetjeningen udenfor de større byområder?

Svar:

Det følger af buskørselsloven, at danske busvognmænd, der udfører erhvervs-mæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj, skal have en tilladelse. Kravet gælder al erhvervs-mæssig personbefordring, uanset kørselstype.



En lang række forhold skal være opfyldt for at få udstedt en tilladelse, herunder at indehaveren af tilladelsen skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det følger endvidere af buskørselsloven, at overenskomstparterne høres til vurdering af, om tilladelsesindehaveren overholder overenskomstkra­vet.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, høres overenskomstnævnet, der er nedsat i medfør af godskørselsloven.

Færdselsstyrelsen fører som udstedende myndighed tilsyn med, at virksomheder, som har fået udstedt bustilladelser, overholder betingelserne for opretholdelsen af tilladelserne.

Der er i den forbindelse hjemmel i buskørselsloven til, at Færdselsstyrelsen kan give påbud til busvirksomheder om at indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det følger endvidere af loven, at der kan pålægges ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud.

Herudover kan Færdselsstyrelsen indlede en undersøgelse af, om overenskomstkra­vet er opfyldt, når der opstår formodning herom på baggrund af konkrete henvendelser fra f.eks. overenskomstparterne. Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke modtager mange henvendelser vedr. overenskomster på busområdet.

Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere antages at opfylde kravet til god skik inden for branchen som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelsen om, at en tilladelsesindehaver skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det er min vurdering, at der, for så vidt angår danske busvognmænd, er det tilstrækkelige regelsæt til at sikre dansk overenskomst.

For så vidt angår lønforhold for arbejdstagere ansat i udenlandske virksomheder, er det i Danmark således, at det er op til arbejdsmarkedets parter at indgå kollektive overenskomster med de udenlandske virksomheder for at sikre danske lønvilkår, jf. den danske arbejdsmarkedsmo­del. Det gælder også på busområdet.



En eventuel ændring af dette grundlæggende princip på det danske arbejdsmarked skal udspringe af et ønske fra arbejdsmarkedets parter. I forlængelse heraf kan jeg oplyse, at regeringen har nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af relevante arbejdsgiverorganisationer og faglige organisationer på vejtransportområdet, der bl.a. skal se på udfordringer med løn- og arbejdsvilkår for udenlandske chauffører på det danske arbejdsmarked.

For så vidt angår spørgerens henvisning til udspillet betydning for pendlernes rejsemønstre, har jeg bedt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om et svarbidrag. I styrelsens svarbidrag henvises til en analyserapport, som er udarbejdet af konsulenthuset Incentive for bl.a. at anslå de økonomiske og passagermæssige effekter af henholdsvis Kommissionens forslag og andre mulige ændringer af afstandskravet til fjernbusser. Styrelsen oplyser i den forbindelse følgende, som jeg vil henholde mig til:

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at den foreslåede ændring af afstandskravet for fjernbusser vil få marginale konsekvenser for pendlernes rejsemønstre.

Den gennemsnitlige pendlingsafstand i Danmark var ifølge Danmarks Statistiks opgørelser over pendling: 21,5 km. De fleste pendler således over kortere afstande end 75 km, hvor det efter den foreslåede ændring fortsat ikke vil være muligt at køre med fjernbus.

Den foreslåede ændring af afstandskravet vil muliggøre, at en række nye relationer som eksempelvis Herning-Aarhus, Aalborg-Aarhus, Næstved-København, Kalundborg-København og Slagelse-København kan betjenes med fjernbusser. Hvis der etableres fjernbusruter på disse relationer, kan der ske en overflytning af pendlere fra tog og bil til fjernbus.

Det fremgår dog af konsulenthusets Incentives analyse¹, at pendlere udgør en meget lille andel af de nuværende fjernbuspassagerer. 2 % af fjernbuspassagererne pendler til arbejde, og 3 % af fjernbuspassagererne pendler til uddannelse. Den lille pendlerandel hænger sammen med, at der er relativt få pendlere på de relationer, som betjenes med fjernbusser i dag. Men det hænger også sammen med, at fjernbusser typisk har længere rejsetid og lavere frekvenser end fx tog, og at der findes billetprodukter med betydelige rabatter til pendlere i den øvrige kollektive trafik, som desuden giver rejsehjemmel til tilbringertrafik – lokalbusser, S-tog mv. Det er Styrelsens vurdering, at disse forhold generelt også vil gøre sig gældende på de nye relationer som muliggøres, hvorfor der også her må forventes en meget lille pendlerandel i fjernbusserne på de nye relationer.

Regeringen modtog Kommissionens ændringsforslag den 16. november 2017.

¹ Liberalisering af fjernbusser, 24. april 2018, udarbejdet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.



Kommissionens ønsker med ændringen af forordningen at fremme det indre marked for buskørsel i EU ved at liberalisere de nationale busmarkeder, således at de udenlandske transportvirksomheder får lettere adgang hertil.

Kommissionens ændringsforslag afviger fra udspillet *Nemmere kollektiv trafik*, idet Kommissionens ændringsforslag vurderes at være mere omfattende.

Med ministerens udspil om *Nemmere kollektiv trafik* foreslås en opblødning af afstandskravet i forhold til rejsens længde samtidig med, at fjernbussernes kørselsfrekvens opjusteres markant. Det vil fortsat være et krav, at fjernbusserne skal køre i en periode på seks måneder.

Kommissionen foreslår, at der fastlægges en procedure for udstedelse af tilladelse til national (og international) personbefordring, der differentierer mellem rutekørsel over og under 100 km i luftlinje fra begyndelses- til endestation. Kommissionen foreslår bl.a. konkret, at det nationale marked for busrejser på over 100 km liberaliseres fuldstændigt. Kommissionen foreslår samtidig, at medlemsstaterne stadig skal kunne tage hensyn til den offentlige servicetrafik på rejser, som er mindre end 100 km, men at Kommissionen gennem delegerede retsakter skal tillægges kompetencen til at fastsætte de nærmere kriterier for, hvornår afslag kan meddeles.

Det fremstår med andre ord ikke på nuværende tidspunkt klart, hvordan Kommissionens forslag reelt skal gælde i Danmark, herunder hvordan hensynet til den offentlige servicetrafik skal håndteres. De opstillede krav i ministerens udspil om *Nemmere kollektiv trafik* fastlægger derimod rammerne for fjernbuskørsel tydeligt, hvilket vurderes som en væsentlig og afgørende forskel i forhold til Kommissionens forslag.

De opstillede krav i ministerens udspil er fastlagt for, at sikre, at borgere fortsat kunne regne med, at en fjernbusrute betjenes og opretholdes i en vis periode, og ikke kan lukke fra den ene dag til den anden, hvilket der reelt ikke, på nuværende tidspunkt, vil være mulighed for med Kommissionens forslag. Med ministerens udspil fastholdes samtidig de regionale trafikselskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation.

Der er på den baggrund ikke tale om et holdningskift fra regeringens side, som spørgeren anfører, idet det bemærkes, at man skal være påpasselig med at sammenligne indholdet og virkemidlerne i Kommissionens forslag med udspillet *Nemmere kollektiv trafik*.

Det er i øvrigt regeringens holdning, at medlemsstaterne bedre er i stand til at regulere rammerne for nationale busrejser, herunder at afveje fordele ved en liberalisering overfor hensynet til et lokalt og regionalt rutenetværk samt trafikselskabernes økonomiske rammevilkår, da medlemsstaterne har bedre ind-



sigt i lokale og regionale forhold. Samtidig kan medlemsstaterne også bedre og hurtigere reagere over for uhensigtsmæssige lokale og regionale forhold ved at justere de lovgivningsmæssige rammer, end hvad der kan opnås på EU-plan.

Side 5/5

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen