

UDKAST

Forslag
til
Lov om ændring af lov om trafiksselskaber
(Trafikverkets indkøb af nattogtrafik i Danmark)

§ 1

I lov om trafiksselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret bl.a. ved lov nr. 1565 af 18. december 2018 og senest ved lov nr. 207 af 5. marts 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 5 indsættes som *stk. 17*:

»*Stk. 17.* Den svenske statslige trafikskøber, Trafikverket, kan efter aftale med transportministeren foretage indkøb af nattogtrafik som offentlig servicetrafik på jernbanestrækningen mellem den dansk-svenske grænse og den dansk-tyske grænse.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2021.

Bemærkninger til lovforslaget *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Tiltrædelse af aftale med Trafikverket
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Aftale vedrørende samarbejde om nattog
 - 2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klima- og miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bemyndige transportministeren til at lade den svenske statslige trafikkøber, Trafikverket, foretage indkøb af nattogtrafik som offentlig servicetrafik mellem grænsen til Sverige og grænsen til Tyskland i forbindelse med Trafikverkets indkøb af nattogtrafik fra og til Sverige. Dette indebærer, at Trafikverket vil være ansvarligt for udbud og indkøb af trafikken og kontraktopfølgning over for den eller de udpegede operatører. Dette ændrer ikke ved, at transportministeren fortsat er ansvarlig for indkøb af togtrafik på det danske statslige jernbanebanet.

Den svenske regering gav den 23. juli 2020 Trafikverket i opdrag at indkøbe nattogtrafik gennem Sverige og Danmark, som bidrager til, at der oprettes internationale nattogforbindelser med daglige afgang fra Sverige til andre europæiske lande. Trafikken skal udføres som offentlig servicetrafik på ruterne Malmø – Padborg og Stockholm – Padborg med forlængelse som fri trafik på kommercielle vilkår til først og fremmest Bruxelles henholdsvis Hamborg. Trafikstart er på forhånd fastsat til den 1. august 2022.

Indkøb af grænseoverskridende offentlig servicetrafik forudsætter, at der indgås en aftale mellem de kompetente myndigheder i de medlemsstater på

hvis territorium trafikken udføres, jf. artikel 1, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. ("PSO-forordningen"). De kompetente danske og svenske myndigheder er henholdsvis Transportministeriet og Trafikverket.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transportministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transportministeriet og Trafikverket: "Aftale vedrørende samarbejde om nattog". Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. Aftalen blev indgået den 29. januar 2021, men indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for aftalens gennemførelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Tiltrædelse af aftale med Trafikverket

2.1.1. Gældende ret

Transportministeriet er den kompetente myndighed med hensyn til indkøb af togtrafik på det danske statslige jernbanenet. Andre staters kompetente myndigheders indkøb af offentlig servicetrafik på det danske statslige jernbanenet skal derfor godkendes af Transportministeriet, jf. pkt. 1 ovenfor.

Gældende ret giver dog ikke en generel hjemmel for Transportministeriet til at godkende sådanne indkøb, i dette tilfælde Trafikverkets indkøb af den planlagte nattogtrafik som offentlig servicetrafik i Danmark. Denne hjemmel skal derimod gives i det konkrete tilfælde, idet godkendelse formodes at forudsætte Folketingets samtykke efter grundlovens § 19.

Folketinget har én gang tidligere givet samtykke efter grundlovens § 19 til en lignende aftale, jf. lov nr. 1565 af 18. december 2018 om ændring af lov om trafikselskaber (Overdragelse af statens praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken til Skånetrafiken). Det bemærkes dog, at der i det tilfælde var tale om omorganisering af ansvaret for eksisterende togtrafik, frem for godkendelse af etableringen af ny togtrafik.

2.1.2. Aftale vedrørende samarbejde om nattog

UDKAST

Aftalen mellem Transportministeriet og Trafikverket blev indgået den 29. januar 2021, men indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for aftalens gennemførelse. Aftalens gyldighed udløber samtidig med den eller de kontrakter, som aftalen giver Trafikverket mulighed for at indgå.

Det følger af aftalen, at Trafikverket bliver den kompetente myndighed til at indgå kontrakter om den forudsatte nattogtrafik.

Det følger i forlængelse af aftalen, at det er Trafikverkets ansvar at sikre, at trafik købet sker i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder PSO-forordningen. Trafikverkets indkøb forudsættes gennemført ved indgåelse af kontrakt uden forudgående udbud i henhold til kapitel 4 a, § 7, i den svenske lov (2010:1065) om offentlig personbefordring (artikel 5, stk. 6, i PSO-forordningen). Kontrakttildeling forventes ultimo august 2021. Kontrakten eller kontrakterne vil omfatte trafikbetjeningen i fire år fra den 1. august 2022, med mulighed for forlængelse i yderligere to år (1+1).

Det følger samtidig af aftalen, at Transportministeriet gennemgår og godkender de relevante dele af udbudsmaterialet for at sikre, at det er i overensstemmelse med de offentlige serviceforpligtelser for Danmarks vedkommende, der er anført i aftalens bilag A og B om betjeningen af de to ruter.

2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der har ikke kørt nattog i fast trafik i Danmark siden 2014, hvor DSB's nattogtrafik ophørte. Denne trafik blev udført i samarbejde med den tyske statsejede operatør, Deutsche Bahn.

Med Trafikverkets forudsatte indkøb af nattog som offentlig servicetrafik i Danmark vil det igen blive muligt for danske togrejsende at vælge nattog.

Transportministeriet har på den baggrund fundet det ønskværdigt at muliggøre Trafikverkets indkøb ved at indgå "Aftale vedrørende samarbejde om nattog" med Trafikverket som kompetent svensk myndighed, jf. artikel 1, stk. 2, i PSO-forordningen.

Den foreslåede ændring af § 5 i lov om trafikselskaber har derfor til formål at bemyndige transportministeren til at lade Trafikverket indkøbe nattogtrafik som offentlig servicetrafik mellem grænsen til Sverige og grænsen til Tyskland i forbindelse med Trafikverkets indkøb af nattogtrafik fra og til Sverige.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget således give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transportministeren (ved Transportministeriet) på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transportministeriet og Trafikverket: ”Aftale vedrørende samarbejde om nattog”, jf. pkt. 2.1.2. ovenfor. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget.

Transportministeriet har ved udformning af aftalen lagt vægt på at sikre sig den fornødne indsigt i og mulighed for at påvirke betjeningskravene i den eller de udbudte kontrakter for derved at sikre, at trafikken også fremstår attraktiv for danske rejsende. Transportministeriet anser, at aftalen netop giver denne indsigt og disse muligheder.

Det bemærkes, at Transportministeriet ikke vurderer, at aftalen indgået mellem ministeriet og Trafikverket vil indebære en suverænitetssafgivelse i grundlovens § 20’s forstand. Transportministeriet har ved vurderingen særlig lagt vægt på den begrænsede intensitet af Trafikverkets myndighedsbeføjelser på dansk territorium, at aftalen vil vedrøre et afgrænset område i Danmark, og at Transportministeriet vil få indflydelse på kravene til trafikken. I lighed med vurderingen af ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C” omhandlet af lov nr. 1565 af 18. december 2018, jf. pkt. 2.1.1 ovenfor, vurderer Transportministeriet dog, at der vil være tale om indgåelse af en forpligtelse ”af større betydning”, jf. grundlovens § 19, i hvilken forbindelse Folketingets samtykke er påkrævet.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderes ikke at være relevante for nærværende lovforslag.

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

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vil have positive klima- og miljømæssige konsekvenser i det omfang, den forudsatte nattogetrafik medfører en overflytning af passagerer fra mere forurenende transportformer, herunder i særdeleshed flyrejser. Der kan i givet fald være positive konsekvenser forbundet med både togrejsen og den enkelte passagers transport til afrejsestation og fra ankomststation sammenlignet med eksempelvis transport til og fra lufthavn.

7. Forholdet til EU-retten

Trafikverkets udbud og indkøb af trafikken vil skulle foregå i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder PSO-forordningen. Bortset herfra indeholder lovforslaget ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den dato marts 2021 til den dato marts 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, BAT, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Handicaporganisationer, Danske Rederier, Danske Regioner, Datatilsynet, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DSB, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Forbrugerrådet (Passagerpuls), Hans Christian Andersen Airport, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Høje-Taastrup Kommune, Jernbanelægen, Kolding Kommune, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Movia, Odense Kommune, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sund & Bælt Holding A/S, Sønderborg Lufthavn, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Øresundsbro Konsortiet, Aabenraa Kommune

UDKAST

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vil have positive klima- og miljømæssige konsekvenser i det omfang, den forudsatte nattogtrafik medfører en overflytning af passagerer fra mere forurenende transportformer, herunder i særdeleshed flyrejser. Der kan i givet fald være positive konsekvenser forbundet med både togrejsen og den enkelte passagers transport til afrejsestation og fra ankomststation sammenlignet med eksempelvis transport til og fra lufthavn.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Trafikverkets udbud og indkøb af trafikken vil skulle foregå i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder PSO-forordningen. Bortset herfra indeholder lovforslaget ingen EU-retlige aspekter.	

UDKAST

Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	<table><tr><td>Ja</td><td>Nej</td></tr><tr><td></td><td>X</td></tr></table>	Ja	Nej		X
Ja	Nej				
	X				

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der eksisterer i dag ikke nattogtrafik i eller gennem Danmark, hvorimod det i både Sverige og Tyskland er muligt for togrejsende at vælge nattog. Samtidig er der en voksende efterspørgsel på nattog både i Danmark og i udlandet, herunder i Sverige.

Den svenske regering gav på den baggrund den 23. juli 2020 den svenske statslige trafikker, Trafikverket, i opdrag at gennemføre et indkøb af nattogtrafik gennem Sverige og Danmark, som bidrager til, at der oprettes internationale nattogforbindelser med daglige afgang fra Sverige til andre europæiske lande. Opdraget begrundes med den svenske regerings politik om at omstille transportsystemet, bygge et stærkt samfund og gøre Sverige til verdens første fossilfri velfærdsland.

Konkret skal Trafikverket indkøbe nattogtrafik som offentlig servicetrafik på ruterne Malmø – Padborg og Stockholm – Padborg fra den 1. august 2022 og fire år frem, med option på forlængelse i op til to år (1+1). Det er en forudsætning for indkøbets gennemførelse, at ruterne kan forlænges til først og fremmest Bruxelles henholdsvis Hamborg. Da tysk lov imidlertid ikke tillader indkøb af offentlig servicetrafik på så lange strækninger, er det tillige en forudsætning, at trafikken syd for den dansk-tyske grænse udføres som såkaldt fri trafik på kommercielle vilkår.

UDKAST

Indkøb af grænseoverskridende offentlig servicetrafik forudsætter, at der indgås en aftale mellem de kompetente myndigheder i de medlemsstater på hvis territorium trafikken udføres, jf. artikel 1, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 ("PSO-forordningen"). De kompetente danske og svenske myndigheder er henholdsvis Transportministeriet og Trafikverket.

Regeringen ønsker at støtte Trafikverkets indkøb af nattogtrafik som led i regeringens egen politik om en grøn omstilling af transportsektoren.

Med henblik herpå er formålet med lovforslaget at bemyndige transportministeren til at lade Trafikverket foretage indkøb af nattogtrafik som offentlig servicetrafik mellem grænsen til Sverige og grænsen til Tyskland i forbindelse med Trafikverkets indkøb af nattogtrafik fra og til Sverige på de to ruter Malmø – Padborg (– Bruxelles) og Stockholm – Padborg (– Hamborg).

Det foreslås derfor at indsætte som § 5, stk. 17, i lov om trafikselskaber, at den svenske statslige trafikfører, Trafikverket, efter aftale med transportministeren kan foretage indløb af nattogtrafik som offentlig servicetrafik på jernbanestrækningen mellem den dansk-svenske grænse og den dansk-tyske grænse.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget give sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transportministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transportministeriet og Trafikverket: "Aftale vedrørende samarbejde om nattog".

Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget og fastsætter betingelserne for Transportministeriets og Trafikverkets samarbejde, herunder parternes beføjelser og forpligtelser relateret til Trafikverkets trafikindkøb samt de lovgivningsmæssige rammer herfor. Aftalens bilag A og B specificerer de overordnede krav til trafikken på de to ruter, herunder bl.a. tidsintervaller for afgang- og ankomsttider, antal pladser per år, komfortklasser om bord og billetkøbsmuligheder.

Aftalen blev indgået den 29. januar 2021, men indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for aftalens gennemførelse. Aftalens gyldighed udløber af praktiske årsager samtidig med den eller de kontrakter, som aftalen giver Trafikverket mulighed for at indgå.

UDKAST

Det følger af aftalen, at Trafikverket bliver den kompetente myndighed til at indgå kontrakter om den forudsatte nattogtrafik.

Det følger i forlængelse af aftalen, at det er Trafikverkets ansvar at sikre, at trafikløbet sker i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder PSO-forordningen. Trafikverkets indkøb forudsættes gennemført ved indgåelse af kontrakt uden forudgående udbud i henhold til kapitel 4 a, § 7, i den svenske lov (2010:1065) om offentlig personbefordring (artikel 5, stk. 6, i PSO-forordningen). Kontrakttildeling forventes ultimo august 2021.

Det følger samtidig af aftalen, at Transportministeriet gennemgår og godkender de relevante dele af udbudsmaterialet for at sikre, at det er i overensstemmelse med de offentlige serviceforpligtelser for Danmarks vedkommende, der er anført i aftalens bilag A og B om betjeningen af de to ruter. Aftalen sikrer således Transportministeriet den fornødne indsigt i og mulighed for at påvirke betjeningskravene, så det sikres, at trafikken også fremstår attraktiv for danske rejsende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 1 og 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås i lovforslagets § 2, at loven træder i kraft den 1. juli 2021.

Det følger af § 38 i lov om trafiksselskaber, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor den foreslåede ændring ikke vil gælde for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>§ 5. --- Stk. 2-16. ---</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om trafikselskaber, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret bl.a. ved lov nr. 1565 af 18. december 2018 og se- nest ved lov nr. 207 af 5. marts 2019, foretages følgende ændring:</p> <p>1. I § 5 indsættes som <i>stk. 17</i>:</p> <p>»<i>Stk. 17.</i> Den svenske statslige tra- fikkøber, Trafikverket, kan efter aftale med transportministeren fo- retage indkøb af nattogtrafik som offentlig servicetrafik på jernba- nestrækningen mellem den dansk- svenske grænse og den dansk-ty- ske grænse.«</p>

”Aftale vedrørende samarbejde om nattog”