

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Sendt pr. mail til trm@trm.dk, bgk@trm.dk og lla@trm.dk.

København den 21. november 2018

Høringssvar: Lov om trafikselskaber (Fremme af digitale mobilitetsløsninger, afstandskrav til fjernbuskørsel m.m.)

Danske Busvognmænd har modtaget forslag om til ændring af lov om trafikselskaber i høring og har følgende bemærkninger:

Forslag 2.1: Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab (§ 3b)

Danske Busvognmænd er positive overfor den foreslåede ændring. Vi har ikke konkret kendskab til situationer/forhold, hvor der er ønske fra en eller flere virksomheder om at finansiere ekstra bustrafik, men vi mener, at et første skridt må være at åbne for muligheden. Herefter vil det vise sig, i hvilket omfang, der kan gøres brug af den.

Vi betragter muligheden som en måde f.eks. at øge driften på en eksisterende buslinje eller en måde at skaffe ny/alternativ finansiering til en udvidelse af den allerede eksisterende lokale og regionale bustrafik.

Det er nævnt i bemærkningerne, at der skal betales for "den marginale merudgift". Det er ikke helt klart, hvad dette dækker over, og finansieringsbehovet afledt af forskellige virksomheders ønsker og behov kan være meget forskelligt fra situation til situation. Det bør derfor være op til trafikselskaberne at fastlægge betalingen under hensyntagen til almindelige offentlige principper og herunder hensyntagen til egen økonomi, men betalingen bør ikke få en størrelse, der giver trafikselskabet et provenu fra arrangementet.

Forslag 2.2: Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af fjernbusterminal (§ 5, stk. 8)

Danske Busvognmænd støtter ændringen. Den understøtter mulighederne for, at driften af f.eks. en kommende fjernbusterminal i København varetages på en hensigtsmæssig måde.

Forslag 2.3 Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel (§ 19, stk. 4)

Danske Busvognmænd støtter forslaget om et nyt og forenklet afstandskrav for fjernbuskørsel på 75 km. Vi er enige i, at den foreslåede grænse vil give øget mobilitet for mange rejsende, og navnlig potentialet for at betjene yderområder med nye og direkte forbindelser til regionale vækstcentre og/eller uddannelsesinstitutioner er særligt interessant. Samtidigt øger det muligheden for at etablere effektive fødelinjer til andre kollektive transportformer.

Med en distance på 75 km – og over en times rejse med bus - er der fortsat tale om fjernbustrafik, og den afledte trafik bør efter Danske Busvognmænds opfattelse ikke i væsentligt omfang påvirke den nødvendige koordinering og planlægning i den eksisterende lokale og regionale offentlige servicetrafik. Danske Busvognmænd støtter op omkring at bibeholde det nuværende niveau af lokal og regional offentlig servicetrafik og budgetterne, der er afsat hertil. Vi betragter derfor, den af denne ændring afledte trafik, som et supplement til den nuværende betjening med offentlige servicetrafik, der samlet set vil give borgerne en bedre betjening med kollektiv trafik.

Danske Busvognmænd støtter derfor også de supplerende forslag, som understøtter, at fjernbustrafikken kan indgå som en påregnelig del af den kollektive trafik på linje med den offentlige servicetrafik, herunder:

- Kravet om fem daglige dobbeltture (§ 19, stk. 4)
- Muligheden for – efter aftale med trafikelskaberne – at betjene strækninger under 75 km. (§ 22 stk. 2)
- Kravet om indberetning af statistik (§ 23)
- De skærpede straffebestemmelser i forslaget (§ 30)

Det nuværende krav om, at fjernbustrafikken udføres på baggrund af danske bustilladelser efter lov om buskørsel og tilladelser til rutekørsel efter lov om trafikelskaber bør fastholdes med henblik på at sikre overholdelsen og håndhævelsen af såvel de ovenstående krav som krav, der knytter sig til løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne.

Danske Busvognmænd opfordrer til, at der i forbindelse med vedtagelsen af lovforslaget indgås politisk aftale om en analyse og effektevaluering af lovforslaget på et passende tidspunkt efter ikrafttrædelsen. Blandt andet med henblik på at kortlægge:

- passagerernes brug af fjernbustrafik i kombination med offentlig servicetrafik,
- bevægelser og ændringer i passageres rejsevaner (nye passagerer, overflytning fra biltrafik, overflytning fra eksisterende offentlig servicetrafik),
- samfundsøkonomiske effekter i form af passagergevinster (billetpris og rejsetid) og eksternaliteter (miljø, støj, trængsel m.m.)

Forslag 2.4 Et fælles selskab og rejsekort- og rejseplansystemet (§ 27, §27a og § 27b)

Danske Busvognmænd er enige i forslaget. Vi noterer os blandt andet:

- formålene med sammenlægningen, hvor der peges på, at der skal gøres op med en traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat transporterhverv, og
- begrundelsen for statens indtræden i bestyrelsen, der skal sikre, at der åbnes for at flere, nye kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Forslag 2.5 Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse (§ 28)

Vi noterer os, at det efter gældende ret er muligt for Rejsekort og Rejseplanen at indgå aftaler om kommerciel anvendelse af adgangen til de to systemer og, at denne ret/mulighed føres videre i det nye selskab. Vi er dog også enige i, at lovforslaget skal lægge til grund, at den offentlige servicetrafik udgør

rygraden i den kollektive trafik, hvor rejser i den fælles mobilitetsløsning kobles på tværs af offentlige og private transportformer til en samlet rejse.

Vi noterer os med tilfredshed forslaget om, Transport- Bygnings- og Boligministeriet kan fastsætte nærmere regler om selskabets krav ved tilslutning og fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Forslag 2.6: Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning (§ 28c)

Danske Busvognmænd er enig i forslagene på disse punkter

Forslag 2.7: Rejsekortfordringer (§ 29, stk. 3)

Danske Busvognmænd har ingen bemærkninger til forslagene på disse punkter

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der skulle være spørgsmål eller kommentarer til ovenstående.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Sektorchef, kollektiv trafik