

Udskriftsdato: 20. december 2025

2017/1 LSF 23 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om trafikkselskaber (Implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikkøberansvar m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.,
2017-3125

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikselskaber

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

§ 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:

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

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

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

2. §§ 6, 6 a og 6 b ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 6. Trafikselskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i selskabernes geografiske områder, jf. dog stk. 5 og 6.

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

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

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

Stk. 5. Trafikselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten vest for Storebælt, deler takstkompetencen for periodekort inden for trafikselskabets geografiske område.

Stk. 6. For rejser, der krydser grænsen mellem to eller flere trafikselskabers geografiske områder vest for Storebælt, har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for periodekort.

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

§ 6 b. Et trafikselskabs geografiske område udgør ét takstområde, jf. dog stk. 2 og §§ 6 c og 6 d.

Stk. 2. Udmeldte ø-kommuner udgør selvstændige takstområder, jf. § 1, stk. 3.

Stk. 3. 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. 4. Rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer. Trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

Stk. 5. Taksterne for standardbilletter må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

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, stk. 3-6, og § 6 a.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen efter §§ 6 og 6 a.

Stk. 8. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den gennemsnitlige stigning efter stk. 5.

Stk. 9. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om standardbilletter og prishierarkiet mellem standardbilletterne, jf. stk. 3.

§ 6 c. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om fravigelse af § 6 b, stk. 1 samt rabatsatser og frirejseområder.

§ 6 d. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om 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«, og », som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign« udgår.

§ 2

Loven træder i kraft den 18. marts 2018.

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.

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

Det primære formål med lovforslaget er en opdatering af lovgivningen med henblik på at sikre den ønskede harmonisering af taksterne. Der foreslås derfor en ensretning af priserne inden for et trafikselskabs område samt et fast prishierarki mellem standardbilletter. Formålet er 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. Disse forhold er trafikvirksomhederne i henholdsvis Øst- og Vestdanmark nået til enighed om i takstreformerne Takst Sjælland og Takst Vest.

Med 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 trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Køge og Roskilde, og at Region Midtjylland kan overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro.

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

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Takster og billetteringssystemer

2.1.1. Gældende ret

I den gældende lov om trafikselskaber skal trafikselskaberne 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 i det pågældende område, 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 altså 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 vedrørende 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, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative 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, mens takstkompetencen for periodekort, der krydser trafikskabernes områder, ligger hos 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 blandt andet de grundlæggende principper bag Takst Sjælland og Takst Vest, som trafikskaberne og jernbanevirksomhederne er enige om, kan fastsættes i bekendtgørelse for at sikre, at takstreformerne ikke udvandes, når trafikskaberne og jernbanevirksomhederne skal fastsætte deres takster år for år, herunder hører desuden fastsættelse af nærmere regler om standardbilletter.

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 § 6 b, stk. 1, for pensionistkort inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område. Af den foreslåede § 6 b, stk. 1 fremgår det, at et trafikselskabs geografiske område udgør ét takstområde. Formålet med at pensionistkortet inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område skal kunne afvige fra den foreslåede § 6, stk. 1 er, at det skal kunne fortsætte som i dag. Se de særlige bemærkninger til § 1, nr. 2.

2.2 Ungdomskortet

2.2.1. Gældende ret

Ungdomskort kan efter bekendtgørelse nr. 672 af 20. juni 2014 tilbydes til uddannelsessøgende på ungdomsuddannelser, der er omfattet af § 2 i lovbekendtgørelse nr. 437 af 8. maj 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. oktober 2013 om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser og unge på 16-19 år, 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 ungdomskortordningen 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 for at 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 offentlig servicetrafik med bus, tog og metro til børnetakst (50 pct.) i de øvrige takstområder i Danmark, rabatkort til kørsel med bustrafik (offentlig servicetrafik) mellem takstområderne til børnetakst (50 pct.) og mulighed for at rejse til DSB Ung- eller Arriva Ung-takst på togrejser mellem takstområderne.

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. juni 2014 om Ungdomskort.

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

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

Med lovforslaget udgør hvert trafikselskabs geografiske område ét takstområde, jf. lovforslagets § 6 b, stk. 1. Der er på den baggrund behov for at kunne justere takster og rabatreger for Ungdomskort.

I henhold til § 1, stk. 3, i lov om trafikselskaber er det muligt for ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse at udtræde af trafikselskabet. 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 trafikselskab varetager, hvilket indebærer, at de ved deres udmeldelse af trafikselskabet 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.

Med lovforslaget er Ungdomskortets frirejseområde og rabatter for øvrige fritidsrejser fortsat knyttet til de tidligere lokale 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. Se de særlige bemærkninger til § 1, nr. 2.

2.3. Individuel handicapkørsel

2.3.1. Gældende ret

I henhold til § 11 i lov om trafikkselskaber skal trafikkselskaberne 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 lov om trafikkselskaber, jf. lov nr. 582 af 24. juni 2005, 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”, jf. Folketingstidende 2004-2005, tillæg C, spalte 691.

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

Med forslaget foreslås de gældende regler om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede videreført. Der foreslås imidlertid en præcisering af paragraffens indledende sætning, da den nuværende ordlyd for nogle kan give anledning til tvivl om, hvorvidt 18-årige er omfattet af bestemmelsen. Ordlyden kan endvidere give anledning til tvivl om, hvorvidt bestemmelsen kun omfatter fritidsformål eller alle formål, der ikke er dækket af anden lovgivning.

Lovens ordlyd kan give indtryk af, at ordningen ikke kan bruges til kørsel til nogen form for behandling, terapi eller lignende, hvor kørslen kan være dækket 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 indskrænkende, 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 kørselsordninger.

Der henvises desuden til de særlige bemærkninger til § 1, nr. 3.

2.4. Region Sjællands overtagelse af statens trafikkøberansvar 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. Efter gældende ret kan transport-, bygnings- og boligministeren videreoverdrage trafikkøberansvaret for specifikke strækninger på statens jernbanenet, jf. fx denne lovs § 5, stk. 10, om overdragelsen af trafikkøberansvaret på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn til Region Nordjylland.

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 trafikkøberansvaret 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, og der stilles ikke 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. Kapitaludgiften til indkøb af materiel er indregnet i det årlige statslige tilskud.

Det foreslås, at regionen kan overdrage trafikkøberansvaret til Movia. Med den foreslåede bestemmelse

får trafikselskabet mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Lokaltog A/S eller en anden jernbanevirksomhed. Trafikselskabet vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Køge-Roskilde, som trafikselskabet varetager i forhold til Lokaltog A/S strækning fra Køge til Rødvig og Fakse Ladeplads.

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

2.5. Region Midtjyllands overtagelse af statens trafikkøberansvar 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. Efter gældende ret kan transport-, bygnings- og boligministeren videreoverdrage trafikkøberansvaret for specifikke strækninger på statens jernbanenet, jf. fx denne lovs § 5, stk. 10, om overdragelsen af trafikkøberansvaret på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn til Region Nordjylland.

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 trafikkøberansvaret 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 trafikkøberansvaret 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, og der stilles ikke 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 trafikkøberansvaret til Midttrafik. Med den foreslåede bestemmelse får trafikselskabet 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. 1.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

Overdragelsen af trafikkøberansvar 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 ændring 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 og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 30. juni 2017 til den 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, 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/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
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
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	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

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. Efter gældende ret kan transport-, bygnings- og boligministeren videreoverdrage trafikkeransvaret for specifikke strækninger på statens jernbanenet, jf. fx denne lovs § 5, stk. 10, om overdragelsen af trafikkeransvaret på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn til Region Nordjylland.

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

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

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

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. Efter gældende

ret kan transport-, bygnings- og boligministeren videreoverdrage trafikføberansvaret for specifikke strækninger på statens jernbanenet, jf. fx denne lovs § 5, stk. 10, om overdragelsen af trafikføberansvaret på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn til Region Nordjylland.

Der foreslås indsat et nyt *stk. 14* i § 5 i lov om trafikselskaber, hvorefter 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 trafikselskabet skulle indkøbe togtrafikken fra Midtjyske Jernbaner A/S eller en anden jernbanevirksomhed. Trafikselskabet vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skjern og Holstebro, som trafikselskabet varetager i forhold til Lemvigbanen.

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

Til nr. 2

Ifølge den gældende § 6 b, stk. 1-2, skal trafikselskabet arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, ligesom trafikselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikselskabet. 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 trafikselskaberne og togoperatørerne. Dernæst er man nået til enighed om harmonisering af taksterne således, at et trafikselskabs geografiske område de facto udgør ét takstområde. Det betyder, at § 6 om inddeling af et trafikselskabs 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 trafikselskabs 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.

De følgende bestemmelser i § 1, nr. 2, afspejler således dels de takstkompetenceforhold, man er nået til enighed om i Takst Sjælland og Takst Vest og dels takstfastsættelsen for hele landet.

For en mere uddybende beskrivelse af gældende ret og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Der foreslås en ny affattelse af § 6 i lov om trafikselskaber, som vedrører takstkompetencen vest for Storebælt, dvs. i Takst Vest og takstkompetencen over Storebælt for togrejser.

Det foreslås i § 6, *stk. 1*, at trafikselskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikselskabets område, jf. dog *stk. 5* og *6*.

Med den foreslåede bestemmelse knyttes takstkompetence således til trafikselskab og transportform frem for lokale takstområder. Se dels de indledende afsnit til § 1 nr. 2 samt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

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

Med den foreslåede bestemmelse klargøres det, at for rejser med bus, privatbane og letbane, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers geografiske områder vest for Storebælt, skal de pågældende trafikselskaber blive enige om prisen.

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

Hermed er det de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, der fastsætter prisen for rejser over Storebælt. Det er således ikke anderledes end tidligere, hvor togoperatøren havde takstkompetencen for rejser, der krydsede grænsen mellem to takstområder, jf. den gældende lovs § 6 a. Den foreslåede bestemmelse er dog nødvendig, da rejser over Storebælt ikke er en del af takstreformerne Takst Sjælland og Takst Vest. Se desuden de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

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

Med den foreslåede bestemmelse kan en jernbanevirksomhed indgå aftale med et trafikselskab om takstkompetencen for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår, i trafikselskabets geografiske område vest for Storebælt. Dermed er der mulighed for, at trafikselskabet og jernbanevirksomhederne kan indgå aftale om, hvem der fastsætter taksterne på togrejser i et trafikselskabs område, som det er tilfældet i Nordjyllands Trafikselskabs område. Se desuden de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Det foreslås i § 6, *stk. 5*, at trafikselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, vest for Storebælt deler takstkompetencen for periodekort inden for trafikselskabets geografiske område.

Med den foreslåede bestemmelse skal trafikselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, vest for Storebælt blive enige om prisen for periodekort inden for trafikselskabets geografiske område.

Det foreslås i § 6, *stk. 6*, at for rejser, der krydser grænsen mellem to eller flere trafikselskabers geografiske områder vest for Storebælt, har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for periodekort.

Med den foreslåede ændring klargøres de nye takstkompetenceforhold, der gælder i Takst Vest. For periodekort, der krydser grænsen mellem to eller flere trafikselskabers områder, er der i regi af Takst Vest opnået enighed om, at jernbanevirksomhederne har takstkompetencen uanset transportform.

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

Det foreslås, 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.

Ændringen er i overensstemmelse med det, der er opnået enighed om med takstreformen Takst Sjælland, hvor de østdanske trafikvirksomheder er blevet enige om, at takstkompetencen for standardbilletter deles mellem de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, trafikskabet på Sjælland og Metroselskabet I/S.

Det betyder konkret, at taksterne for standardbilletter øst for Storebælt med undtagelse af Bornholms Regionskommune skal aftales mellem de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, trafikskabet på Sjælland og Metroselskabet I/S. Se de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Der foreslås en ny affattelse af § 6 b i lov om trafikskaber, som skal regulere takstfastsættelsen i hele landet. Det foreslås, i § 6 b, *stk. 1*, at et trafikskabs geografiske område udgør et takstområde, jf. dog *stk. 2* og §§ 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 lokale takstområder.

Det forhold, at et trafikskabs område ikke længere inddeles i flere takstområder, vil medvirke til, 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. Der vil således ikke længere være rejser, hvor trafikskabets og jernbanevirksomhedernes zonesystem bevirker, at sammenlignelige rejser er prissat forskelligt, fordi man krydser grænsen mellem to lokale takstområder.

Det foreslås 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*, hvorefter det følger, at et trafikskabs område udgør ét takstområde.

Det foreslås ligeledes 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. 2, for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område. Se nærmere beskrivelse af §§ 6 c og 6 d nedenfor.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 2*, at det præciseres, at udmeldte ø- kommuner, jf. den gældende lovs § 1, *stk. 3*, udgør selvstændige takstområder.

Med forslaget sikres det, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt en udmeldt ø-kommune udgør et selvstændigt takstområde. Med forslaget fastslås det derfor, at udmeldte ø-kommuner fortsat ligger inden for trafikskabets geografiske område, men at den udmeldte ø-kommune udgør et selvstændigt takstområde.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 3*, 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.

Med lovforslaget sikres det således, at trafikvirksomhederne ikke kan ændre det faste prishierarki, 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. Såfremt trafikvirksomhederne fører andre standardbilletter, skal disse ligeledes opretholde det faste prishierarki. Ved

betegnelsen ”rejsekort” i denne bestemmelse menes rejsekort personligt, rejsekort flex, rejsekort anonym og rejsekort erhverv.

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

For det første er det i Vestdanmark valgt at opdele takstkompetencen mellem trafikselskaberne 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. For det tredje er trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, i Østdanmark enige om at dele takstkompetencen. 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. Se desuden de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Efter undtagelsen i den foreslåede § 6 c, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder, således at Ungdomskort kan afvige § 6 b, stk. 3, hvoraf det følger, at selskaberne skal opretholde et fast prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og periodekort. Se nærmere beskrivelse af og baggrund for § 6 c nedenfor.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 4*, at rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer. Trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

I den gældende lovs § 6 a, stk. 1, 1. pkt. fremgår det, at trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. den gældende lovs § 6, stk. 1, der sikrer, at passagererne kan foretage en rejse, som foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Med dette forslag foreslås den gældende § 6 a, stk. 1., 1. pkt., skærpet, således at det fremgår, at det er på rejsekortet, at en passager er sikret, at kunne rejse med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer.

Ved betegnelsen ”rejsekort” i denne bestemmelse menes, at trafikvirksomhederne skal tilbyde et rejsekortssystem, som er tilsvarende til det elektronisk billetsystem til bus, privatbane, letbane, metro og tog, som Rejsekort A/S i dag driver på vegne af trafikvirksomhederne i Danmark.

Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, eller Bornholms Regionskommune, idet de ikke er omfattet af §§ 6 og 6 a. Se desuden de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 5*, at taksterne for standardbilletter i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Hermed sikres det, at taksterne for den offentlige servicetrafik maksimalt stiger med pris- og lønudviklingen. Takstudviklingen i den offentlige servicetrafik vil således stemme overens med den øvrige pris- og lønudvikling. Se desuden de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

§ 6 b, stk. 5, er en videreførelse af den gældende lovs § 6 a, stk. 6, 1. pkt., med visse sproglige justeringer. De sproglige justeringer er foretaget for at skabe en ensretning af sprogbrugen i ændringslovforslaget. Dernæst fulgte bestemmelsen i den gældende lov om taksternes udvikling bestemmelsen om bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler herom. Med dette lovforslag er de adskilt.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 6*, 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. 7*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen, jf. de foreslåede §§ 6 og 6 a, hvor takstkompetencen for henholdsvis rejser i Vest, Øst/Vest og Øst er beskrevet. Fastsættelsen af taksterne kan ske under hensyntagen til trafikvirksomhedernes indtægtsgrundlag, jf. dog § 6 b, stk. 3 og 5, hvoraf det følger, at selskaberne skal opretholde et fast prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og periodekort, og at taksterne for standardbilletter i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Med den foreslåede bestemmelse sikres opretholdelsen af vilkårene i 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. 8*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den gennemsnitlige stigning efter stk. 5.

Bestemmelsen sikrer, at taksterne maksimalt stiger med pris- og lønudviklingen. Takstudviklingen i den offentlige servicetrafik vil således stemme overens med den øvrige pris- og lønudvikling.

Bestemmelsen er en videreførelse af den nuværende § 6 a, stk. 6, sidste pkt. med visse sproglige justeringer. De sproglige justeringer er foretaget for at skabe en ensretning af sprogbrugen i ændringslovforslaget. Dernæst fulgte bestemmelsen i den gældende lov om taksternes udvikling bestemmelsen om bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler herom. Med dette lovforslag er de adskilt.

Det foreslås i § 6 b, *stk. 9*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om standardbilletter og prishierarkiet mellem standardbilletterne, jf. stk. 3. Bestemmelsen skal sikre ensartede regler for standardbilletter samt, at trafikvirksomhederne ikke kan ændre det faste prishierarki mellem standardbilletter.

Der foreslås indsat et § 6 c i lov om trafikselskaber, om at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om fravigelse af § 6 b, stk. 1 samt rabatsatser og frirejseområder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

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

Med bestemmelsen gives ministeren blandt andet mulighed for at fastsætte nærmere regler om, hvilket område for ubegrænsede rejser (frirejseområde), der gælder for ungdomskortindehaveren, samt hvilke øvrige rabatsatser 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 trafikselskaber, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler for så vidt angår fravigelse af den foreslåede § 6 b, stk. 1, for pensionistkort inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område skal kunne fortsætte som i dag, men skal samtidig kunne tilpasses den ny takststruktur, dog med mulighed for, at pensionistkort skal kunne afvige fra den foreslåede § 6 b, stk. 1., hvorefter det følger, at et trafikskabs geografiske område udgør et takstområde.

Til nr. 3

Ifølge den gældende § 11, stk. 1 skal trafikskabet etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede over 18 år, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign. Det foreslås, at der i § 11, stk. 1, i lov om trafikskaber sker følgende sproglige justering, hvorefter ”over 18 år” ændres til ”på 18 år og derover”.

Lovens ordlyd kan for nogle give et indtryk af, at ordningen ikke kan bruges af personer på 18 år, men udelukkende af personer på 19 år og derover. En sådan indskrænkende fortolkning vil imidlertid efterlade de svært bevægelseshæmmede personer på 18 år uden mulighed for individuel handicapkørsel. I kraft af præciseringen vil ordningen utvetydigt omfatte personer på 18 år.

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

Ud fra en stringent ordlydsfortolkning kan den gældende bestemmelse forstås således, at ordningen ikke kan bruges til kørsel til nogen form for behandling, terapi eller lignende, uafhængigt af om kørslen er dækket af andre ordninger. Der foreslås således en præcisering af bestemmelsen med henblik på at gøre det klart, at bestemmelsen omfatter andet end fritidsformål, idet hensigten med bestemmelsen er, at ordningen skal udgøre 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 vedrørende 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 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.

Loven gælder efter § 38 i den gældende lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, ikke 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. stk. 2-12 ---

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

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

»*Stk. 14.* Region Midtjylland kan efter aftale med transport-, bygnings- og boligministeren overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skjern og Holstebro. Regionen kan overdrage trafikkøberansvaret 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 ét selvstændigt takstområde i trafikselskabet på Sjælland.

Stk. 4. Trafikselskabet 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.

2. §§ 6, 6 a og 6 b ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 6. Trafikselskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i selskabernes geografiske områder, jf. dog stk. 5 og 6.

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

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

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

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

Stk. 6. For rejser, der krydser grænsen mellem to eller flere trafikselskabers geografiske områder vest for Storebælt, har de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for periodekort.

§ 6 a. Trafikselskabet 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 trafikselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. Trafikselskabet 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. Trafikselskabet 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 trafikselskabet 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. Trafikselskabet fastsætter takster for rejser, der udføres for trafikselskabet, og som ikke 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 a. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen for standardbilletter.

§ 6 b. Et trafikselskabs geografiske område udgør ét takstområde, jf. dog stk. 2 og §§ 6 c og 6 d.

Stk. 2. Udmeldte ø-kommuner udgør selvstændige takstområder, jf. § 1, stk. 3.

Stk. 3. 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. 4. Rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer. Trafikselskabet

skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

Stk. 5. Taksterne for standardbilletter må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

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, stk. 3-6, og § 6 a.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen efter §§ 6 og 6 a.

Stk. 8. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den gennemsnitlige stigning efter stk. 5.

Stk. 9. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om standardbilletter og prishierarkiet mellem standardbilletterne, jf. stk. 3.

§ 6 c. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet, herunder om fravigelse af § 6 b, stk. 1 samt rabatsatser og frirejseområder.

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

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

Stk. 2-5 ---

3. I § 11, stk. 1, ændres »over 18 år« til »på 18 år og derover«, og », som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign« udgår.

§ 2

Loven træder i kraft den 18. marts 2018.