

*Aarhus, 28. januar 2019*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
til møde i bestyrelsen for Midttrafik  
den 1. februar 2019 kl. 09.30  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg**

# Forslag om billigt periodekort til Letbanen

## RESUME

---

*På baggrund af drøftelser i Midttrafiks bestyrelse om det u hensigtsmæssige i generelle takststigninger på periodekort i forbindelse med Takst Vest – samtidig med at Letbanen begynder at køre på hele strækningen fra Grenaa til Odder, fremlægger administrationen et forslag om en tilbudsordning på periodekort på strækningen. Der er tale om en genfremsættelse af forslag drøftet på bestyrelsesmøde den 15. december 2017.*

*Administrationen har analyseret flere muligheder, herunder gratis kørsel, og er kommet frem til at foreslå en løsning med et "letbanekort" til en maksimal pris på 800 kr. pr. måned. Det foreslås, at tilbuddet gælder i et år.*

*Den forventede mindreindtægt ved tilbuddet udgør 0,7 mio. kr. for et år., som kan finansieres af en beskedent forventet merindtægt ved Takst Vest generelt.*

## Sagsfremstilling

I forbindelse med drøftelser om Takst Vest i Midttrafiks bestyrelse har man bl.a. noteret sig det uheldige i, at Takst Vest implementeres ca. samtidig med fuld drift på Letbanen. Takst Vest medfører betydelige takststigninger for længere periodekortrejser, og det vurderes, at det kan blive vanskeligt at vinde kunder på Grenaa-banen tilbage til den kollektive trafik, hvis de oplever store takststigninger.

Administrationen har i den forbindelse undersøgt forskellige takstinitiativer.

Bl.a. er mulighed for gratis kørsel i en periode undersøgt. På baggrund af erfaringer fra et lignende tilbud på Svendborg-banen anbefaler administrationen ikke den løsning.

I stedet foreslås en løsning med et særligt billigt periodekort, som gælder på hele strækningen. Der foreslås en pris på periodekortet på 800 kr. pr måned. Forslaget er nærmere beskrevet i vedlagte bilag. Kortet er gyldigt på hele Letbanen fra Odder til Grenaa, men er kun favorabel ved rejser længere end 5 zoner.

Forslaget kræver accept fra DSB og ARRIVA på grund af nye regler om aftaler vedr. periodekort i forbindelse med Takst Vest. En sådan accept er indhentet.

Der er tale om en genfremsættelse af forslag drøftet på bestyrelsesmødet den 15. december. Til dette betyrelsesmøde var indhentet bemærkninger fra administrationen i Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Aarhus Kommune havde ingen indvendinger mod forslaget, mens regionen bl.a. var bekymrede for de økonomiske konsekvenser. I forhold til sidstnævnte er det Midttrafiks administrations vurdering, at forslagets mindreindtægt vil kunne opvejes af en generel beskedent merindtægt for regionen ved indførelse af Takst Vest, og at det er i regionens interesse på lidt længere sigt at sikre flere kunder på Letbanen.

## DIREKTØREN INDSTILLER,

---

at der indføres et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

## BESLUTNING

---

*Indstillingen blev vedtaget:*

Der indføres et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

*Bestyrelsen vedtog desuden en kampagne på begge åbninger af de to strækninger mod henholdsvis Odder og Grenå med mulighed for at få et rabatteret produkt i et halvt år. Bestyrelsen besluttede samtidig at etablere to salgsvinduer i sammenhæng hermed, først rettet mod åbningen af strækningen mod Odder, dernæst Grenå. Efter det første salgsvindue foretages en evaluering, som bruges til at afkorte eller forlænge perioden for salgsvindue nr. 2. Det første salgsvindue er på to måneder. Direktionen bemyndiges til at beslutte længden på det andet salgsvindue på baggrund af evalueringen inden for en ramme på 2-3 måneder.*

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	

## Takster på Letbanen

Takst Vest indebærer store takststigninger på længere rejser vedr. klippekort og periodekort.

Det betyder, at i den periode hvor en række kunder på den gamle Grenaabane og den gamle Odderbane skal vindes tilbage til den kollektive trafik, så vil en række takster stige. Det vil være klippekorttakster og periodekorttakster.

Sådanne takststigninger kan gøre det vanskeligere at få kunderne til at bruge Letbanen.

Der kan gøres flere forskellige takstmæssige tiltag for at gøre det attraktivt at benytte Letbanen. Dette notat indeholder forslag til sådanne tiltag, vurderinger af effekt samt vurderinger af forventet provenutab i forbindelse med tilbuddene.

### Gratis kørsel

En mulighed for at vinde kunderne tilbage kunne være at tilbyde gratis kørsel i en periode. Da Svendborg-banen tilbage i 2003 var lukket på grund af en større renovering af banen, tilbød man i januar 2004 gratis kørsel på banen for alle.

Trafikministeriet og DSB har i juni 2004 evalueret tilbuddet. Det fremgår bl.a. af evalueringen at:

- Der i løbet af januar 2004 var 275.000 påstigere, hvilket var mere end det dobbelte af hvad man normalt kunne have forventet. Det antages at 150.000 af påstigerne kun var med fordi det var gratis.
- Måneden efter gratis tilbuddet var der 25 % flere kunder end samme måned året før – men det skal også ses i lyset af bedre udbud.
- På længere sigt viste den passagermæssige effekt sig at være begrænset.
- Blandt de loyale kunder var der kritik af at pladsforholdene var forringede under gratis måneden.
- Provenutabet ved tilbuddet blev af DSB vurderet til ca. 1 mio. kr.

Der er flere overvejelser at gøre inden man indfører et tilbud om gratis kørsel på Letbanen.

- For det første etableres Letbanen driftsmæssigt i flere etaper. Vælger man at indføre gratis kørsel når sidste etape sættes i drift – nemlig kørsel til Grenaa – så har andre dele af Letbanen fungeret i lang tid til den tid. Så vil det måske virke lidt malplaceret, hvis der pludselig er gratis kørsel.
- For det andet må det på baggrund af erfaringerne fra Svendborg vurderes, at tilbud om gratis kørsel vil medføre massive kapacitetsproblemer på Letbanen. Det kan betyde at faste kunder presses ud af Letbanen for at betjene gratis lejlighedskunder, der i øvrigt bagefter ikke anvender den.

- For det tredje adresserer tilbuddet ikke problemstillingen med de forhøjede periodekortpriser i forbindelse med Takst Vest.

Fordelene ved at indføre gratis kørsel i en måned er at det vil være et meget synligt tilbud og at det vil medføre at nuværende ikke-brugere af kollektiv trafik prøver at bruge det. Samtidig vil det være ret enkelt at kommunikere.

Provenutabet ved at tilbyde gratis kørsel i en måned på hele Letbanen vurderes til at være i omegnen af **5 mio. kr.** Et sådant provenutab skal i henhold til den aftalte indtægtsdeling deles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I indtægtstab er ikke indregnet mistede indtægter på øvrige busser som følge af at nogle kunder vil vælge gratis letbane i stedet for normal bus.

Man kan også vælge at tilbyde gratis kørsel som et weekend-tilbud. I så fald har det mere karakter af tilbud om at prøve letbanen, end det kan bruges til bolig-arbejdsrejser. Udgiften til noget sådant vurderes til ca. 200.000 kr. pr. weekend. Alle weekender i en måned må således antage at medføre et provenutab **på 0,8 mio. kr.**

*Anbefaling: Det anbefales at der ikke etableres gratis kørsel på Letbanen, da den langvarige effekt vurderes ikke at stå mål med provenutabet. Vælger man at gøre det, anbefales det at begrænse det til nogle weekends, hvor der er bedst plads, og hvor daglige pendlere ikke vil blive generet af det.*

### Billige periodekort

I forbindelse med aftale om Takst Vest, så stiger taksterne på periodekort generelt. Jo længere rejse – desto større stigning. Det vil bl.a. ramme rejser fra Djursland og ind til Aarhus. Periodekorttaksterne før og efter Takst Vest, ser således ud.

Til Aarhus H	Stationer	Takster i dag	Takst Vest	Stigning	%-vis stigning
1-2 Zoner		375	375	-	0%
3 Zoner	Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj	475	500	25	5%
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	605	650	45	7%
5 Zoner	Hornslet, Mørke	765	800	35	5%
6 Zoner	(Thorsager)	890	950	60	7%
7 Zoner	Ryomgaard	990	1.075	85	9%
8 Zoner	Kolind	1.110	1.200	90	8%
9 Zoner	Trustrup	1.205	1.325	120	10%
10 Zoner	-	1.300	1.450	150	12%
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.375	1.575	200	15%

I forbindelse med Takst Vest er der mulighed for at lancere såkaldte "kommercielle produkter" der takstmæssigt adskiller sig fra Takst Vest. Et letbanekort vil være omfattet af reglerne for "kommercielle produkter" og skal derfor accepteres af DSB og ARRIVA. En sådan accept er indhentet.

Der er regnet på 2 forskellige modeller for "billige" periodekort.

**Model 1** indebærer en sænkning af de generelle periodekorttakster ved salg af periodekort på rejser fra 6 zoner og opad. Der er konkret regnet på følgende takster.

Til Aarhus H	Stationer	Takst Vest	Forslag	Rabat ift TV
1-2 Zoner		375	375	-
3 Zoner	Lystrup, Hovmarkend, Hjortshøj	500	500	-
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	650	650	-
5 Zoner	Hornslet, Mørke	800	800	-
6 Zoner	(Thorsager)	950	849	101
7 Zoner	Ryomgaard	1.075	899	176
8 Zoner	Kolind	1.200	949	251
9 Zoner	Trustrup	1.325	999	326
10 Zoner	-	1.450	999	451
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.575	999	576

De 6 zoner er valgt ud fra en vurdering af, at det er her man bliver hårdest ramt af effekten af Takst Vest, ligesom det vurderes at være de kunder der har været hårdest ramt af at skulle bruge den midlertidige erstatningskørsel, og hvor det derfor vurderes at den største andel er begyndt at køre bil.

Valget af 6 zoner betyder også at rabatten ikke er relevant på Odder-delen, hvor man maksimalt kan rejse 5 zoner.

**Model 2** er anderledes i sin form, idet der foreslås etableret et periodekort gældende til alle rejser på Letbanen – uanset zonelængde – til en pris på 800 kr. pr. måned. Det svarer til prisen for et 5 zoners periodekort i Takst Vest. Man kan selvfølgelig fortsat købe et periodekort til 2-4 zoner til Takst Vest takster, hvis det er det man har brug for.

Taksterne i Model 2 ser således ud:

Til Aarhus H	Stationer	Takst Vest	Forslag	Rabat ift TV
1-2 Zoner		375	375	-
3 Zoner	Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj	500	500	-
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	650	650	-
5 Zoner	Hornslet, Mørke	800	800	-
6 Zoner	(Thorsager)	950	800	150
7 Zoner	Ryomgaard	1.075	800	275
8 Zoner	Kolind	1.200	800	400
9 Zoner	Trustrup	1.325	800	525
10 Zoner	-	1.450	800	650
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.575	800	775

Model 2 er således en mere simpel model end Model 1, da det gør op med at alle takster på letbanen er afhængig af zonelængde. I princippet vil det kunne lanceres som et "rejs-lige-så-tosset-du-vil-på-letbanen-for-800krpr måned-kort".

Ligegyldigt om man måtte vælge Model 1 eller Model 2 anbefales at vælge en lang periode med de billige kort, da et tilbud der varer 2-3 måneder ikke vurderes at have nogen virkning. Konkret foreslås minimum 1 år.

### Indtægtstab

Vurdering af indtægtstab er baseret på påstigertællinger som DSB har leveret til Midttrafik i 2014. Midttrafik ved ikke præcis hvor stor en andel af påstigerne der anvender periodekort, og derfor får gavn af tilbuddet. I vurderingen af indtægtstab er det forudsat at det er 20 %.

Vælges model 1 anslås provenutabet til **0,5 mio.** kr. Model 2 er lidt dyrere – anslået **0,7 mio.** kr.

Det meget lave indtægtstab skyldes primært at passagertallene på strækningen Ryomgaard til Grenaa ikke er imponerende. Størstedelen af de rejsende på den gamle Grenaabane var korte rejser fra Hornslet og ind mod Aarhus.

Der er i beregningerne af provenutab ikke indregnet positive effekter af at der kommer flere kunder. Det er sandsynligt at det billigere periodekort vil kunne tiltrække flere pendlere fra Djursland til Aarhus.

*Anbefaling: Det anbefales at arbejde videre med Model 2 for et billigt periodekort til Letbanen, som kan købes fra den dag Letbanen starter til Grenaa – og et år frem – mindst.*

## **Detaljer**

Det foreslås at Letbanekortet – til 800 kr. pr. måned – udelukkende sælges via Midttrafik mobilapp. Dette er teknisk muligt.

Det foreslås at Letbanekortet er gyldigt på alle rejser på Letbanen – uanset hvor man rejser til og fra.

Det foreslås at Letbanekortet også er gyldigt i parallelle busruter på strækningen, så kunderne kan vælge Letbane den ene vej – og bus den anden vej. Det vil dreje sig om busruterne 100, 121, 122 og 302.

Det foreslås at Letbanekortet giver gratis omstigning til alle bybusser i Aarhus, alle bybusser i Grenaa samt "føderuter" ved stationen i Ryomgaard.

Letbanekortet vil også være gyldigt i tog på strækningen Aarhus H – Viby J, og det foreslås at Letbanekortet i øvrigt ikke er gyldigt i regionalbusser. Man kan således ikke stå af i Skejby og bruge Letbanekortet i bussen mod Randers.

Det foreslås at der sælges Letbanekort til børn til 400 kr., og Letbanekort til pensionister til 600 kr. pr. måned. Det er de normale rabatsatser for Takst Vest.

Det foreslås at der i løbet af perioden gennemføres en interview-undersøgelse hvor antal rejser på periodekort bl.a. gøres op og hvor periodekort-kunder spørges hvordan de transportererede sig før. Desværre kan vi ikke direkte sammenligne periodekortsalg før og nu – da "før" ikke er kendt, men blot antaget i forbindelse med økonomiberegninger.

## **Finansiering**

Tilbuddet om et Letbanekort vil alt andet lige medføre at der tilføres lidt færre indtægter til Letbanen. På grund af "musketereden" i forhold til finansiering medfører det mindreindtægter for begge ejere – Aarhus Kommune og Regionen – på trods af, at det kun er regionale buskort der bliver billigere.

En lille del af mindreindtægten vil vedrøre lokale ruter i Norddjurs Kommune – i form af bybusserne i Grenaa og føderuter i Ryomgaard. Det foreslås derfor at Norddjurs' kommunes indtægter nedskrives med 50.000 kr. årligt, mens resten af mindreindtægten henføres til Letbanen.

## **Fordele – ulemper – indstilling**

Fordele:

- Forslaget er billigt.
- Forslaget er et tilbud til de faste kunder.

- Forslaget er ret simpelt og det er gennemskueligt for kunderne om de kan have gavn af det.

Ulemper:

- Forslaget har en ret lille målgruppe, nemlig faste pendlere mellem Norddjurs og Aarhus.
- Forslaget kan udløse kritik fra kunder på tilsvarende relationer andre steder, som skal betale en højere pris for et periodekort.
- Forslaget kan udløse kritik fra kunder på Letbanen, da der ikke er direkte sammenhæng mellem hvor langt man rejser og hvad man betaler.



## **Bilag 3 - Beslutning vedr. indstilling om billigt periodekort til letbanen**

### **4. Forslag om billigt periodekort til Letbanen**

#### **Direktøren indstiller,**

**at** der indføres et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

#### **Beslutning**

*Indstillingen blev vedtaget:*

Der indføres et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

*Bestyrelsen vedtog desuden en kampagne på begge åbninger af de to strækninger mod henholdsvis Odder og Grenå med mulighed for at få et rabatteret produkt i et halvt år. Bestyrelsen besluttede samtidig at etablere to salgsvinduer i sammenhæng hermed, først rettet mod åbningen af strækningen mod Odder, dernæst Grenå. Efter det første salgsvindue foretages en evaluering, som bruges til at afkorte eller forlænge perioden for salgsvindue nr. 2. Det første salgsvindue er på to måneder. Direktionen bemyndiges til at beslutte længden på det andet salgsvindue på baggrund af evalueringen inden for en ramme på 2-3 måneder.*

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. januar 2019		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	

## Spørgsmål om billige pendlerkort til Letbanen

Administration har modtaget 3 spørgsmål i forbindelse med bestyrelsessag om billige pendlerkort til Letbanen, som behandles på mødet den 1. februar.

1) Hvilke erfaringer har man gjort med starten mod Odder?

Den umiddelbare erfaring er, at kunderne hurtigt er vendt tilbage til Letbanen på strækningen mellem Aarhus og Odder. Bl.a. har det været nødvendigt at indsætte "ekstratog" om morgenen for at sikre plads til de kunder, der steg på ved Aarhus H for at rejse nordpå at "indre strækning", da den ordinære afgang var fyldt op med kunder fra Odder-siden.

Midttrafik afventer fortsat præcise passagertællinger fra Letbaneselskabet.

2) Hvilken dialog har der været med Djurslandskommunerne om sagen?

Der har ikke været dialog med hverken kommuner eller Region Midtjylland (som finansierer rabatten)

3) Hvilken strategi foreslås for at vinde pendlere ind på Grenaa-banen, uden pendler start-rabat?

Med indførelse af den statsligt finansierede kompensation til pendlerkort på lange rejser er det administrationens opfattelse, at metoden med et særligt billigt pendlerkort i en kort overgangsperiode som kun kan købes på mobilapp'en ikke er hensigtsmæssig.

Det vurderes, at et skift fra rejsekort-pendlerkort (hvor staten tilbyder kompensation) til mobilapp (hvor Midttrafiks letbanekort ville kunne købes) for en 2 måneders periode vil komplicere billetkøbet for kunderne, og til en vis grad risikere at skabe forvirring.

På grund af den korte forsøgsperiode på 2 måneder, samt det forhold at staten i forvejen har etableret en kompensationsordning, har administrationen foreslået en løsning med særligt billige billetter, der giver kunder – nye såvel som gamle – mulighed for at afprøve den nye letbane, på et tidspunkt hvor det i øvrigt forventes, at der er plads til flere kunder.

Administrationen har ingen aktuelle planer om yderligere takstmæssige tiltag, men vil naturligvis følge udviklingen på strækningen tæt.

JANUAR 2019

REGERINGEN

# Patienten først – nærhed, sammen- hæng, kvalitet og patientrettigheder

“

Behandling må ikke afhænge af postnummer. Regeringen vil styrke sundhedsvæsenet, så behandlingen er af høj kvalitet i hele landet.

# Indhold

<b>Patienten først</b> .....	<b>5</b>
<b>Så langt er vi nået – udfordringer forude</b> .....	<b>11</b>
<b>Nærhed – flere patienter skal behandles tættere på hjemmet</b> .....	<b>13</b>
<b>Sammenhæng – mere sammenhæng og tryghed for patienten</b> .....	<b>16</b>
<b>Kvalitet – høj kvalitet i hele landet</b> .....	<b>18</b>
<b>Stærkere patientrettigheder</b> .....	<b>23</b>
<b>Enkel struktur og samlet retning – uden regionsråd</b> .....	<b>27</b>
<b>Vejen frem</b> .....	<b>40</b>



Nye moderne sundhedshuse samler forskellige behandlingstilbud under samme tag. Her kan børnefamilier og andre få den hjælp, de har brug for.

# Patienten først

I Danmark er vi fælles om at tage vare på hinanden, når sygdom rammer. Et stærkt offentligt sundhedsvæsen er en grundsten i vores velfærdssamfund. Det er vigtigt for alle borgere.

Siden 2001 har det danske sundhedsvæsen været gennem en rivende udvikling. Vi bruger flere penge på sundhed end nogensinde. Og vi får meget ud af pengene.

Ventelisterne er kortere. Behandlingerne er bedre. Flere overlever alvorlig sygdom. Tilliden til kræftbehandlingen er blevet genskabt, og vi har indført rettigheder, som sætter patienten i centrum.

Men der er fortsat store udfordringer i det danske sundhedsvæsen. Der er behov for mere nærhed, sammenhæng, kvalitet og stærkere rettigheder for

patienterne. Derfor tager regeringen nu de næste store skridt på sundhedsområdet.

For det første vil vi skabe flere og bedre sundhedstilbud tættere på borgerne. Regeringen vil etablere 21 nye sundhedsfællesskaber, som skal styrke samarbejdet mellem sygehuse, kommuner og de praktiserende læger.

For det andet vil vi styrke de nationale beslutninger. Vi vil sætte en klar retning for sundsvæsenet i hele Danmark, så patienternes rettigheder overholdes i hele landet, og alle borgere får sundhedstilbud af høj kvalitet.

En del af løsningen er at nedlægge regionerne, som vi kender dem i dag. Når administrationen forenkles, kan vi bruge flere ressourcer på patienterne.



Der er fortsat store udfordringer i det danske sundhedsvæsen. Der er behov for mere nærhed, sammenhæng, kvalitet og stærkere rettigheder for patienterne. Derfor tager regeringen nu de næste store skridt på sundhedsområdet.



### Fremover skal mere behandling foregå i nye moderne sundhedshuse

Her samarbejder f.eks. praktiserende læger, sygeplejersker og andet sundhedspersonale om en behandling tættere på patienterne.



Vi vil kun ændre dér, hvor en ny organisering skaber et bedre sundhedstilbud. For langt de fleste medarbejdere vil deres arbejdsopgaver fremover ligne sig selv. Men sundhedspersonalet vil få større rum til at bruge deres faglighed og engagement til gavn for patienten.

### Nærhed – flere patienter skal behandles tættere på hjemmet

I dag skal for mange mennesker på sygehuset for at få relativt ukomplicerede behandlinger eller kontroller – for eksempel behandlinger af lungesygdommen KOL eller kontroller af type 2-diabetes.

Det er besværligt for patienter og pårørende, som kan have lang vej til sygehuset. Og det belaster sygehusene og tager tid fra de mere komplicerede behandlinger.

Regeringen vil skabe et sundhedsvæsen, hvor borgerne bliver behandlet så tæt på deres hjem, som det er muligt uden at gå på kompromis med kvaliteten. Det, der ikke er svært, skal være nært.

Samtidigt skal mere tages i opløbet, så en udmattende indlæggelse på sygehuset kan undgås. Færre ældre medicinske patienter skal forbi sygehuset. Unge psykisk sårbare skal have hjælp, inden de udvikler mere alvorlige psykiske lidelser.

Vores mål er, at patienterne skal undgå 500.000 ambulante besøg på sygehuset, fordi flere opgaver kan løses tættere ved hjemmet. Det er samtidigt vores mål at forebygge 40.000 indlæggelser for især ældre medicinske patienter.

Sundhedsreformen vil lette presset på vores sygehuse og sundhedspersonalet, når der i de kommende år bliver flere ældre borgere og flere med kroniske sygdomme. Det er med til at fremtidssikre vores fælles sundhedsvæsen.

Fremover skal mere behandling foregå i nye moderne sundhedshuse, hvor f.eks. praktiserende læger, sygeplejersker og andet sundhedspersonale arbejder sammen om den behandling, der er bedst for patienterne. Desuden skal sundhedspersonalet i kommunerne rustes til at løse flere opgaver.

Regeringen vil afsætte 6 mia. kr. i en *Nærhedsfond* til at styrke det nære sundhedsvæsen ekstraordinært. Det kommer ud over de midler, der ellers afsættes til sundhedsområdet over de kommende år. Nærhedsfonden skal blandt andet bidrage til flere moderne sundhedshuse og løfte kompetencer i kommuner og almen praksis.

Men nærhed må aldrig være på bekostning af kvalitet i behandlingen. Derfor skal vi bruge

sygehusene til det, de er bedst til – behandling, som forudsætter den erfaring, ekspertise og udstyr, som er på sygehusene. Hvis man er alvorligt syg – for eksempel med kræft eller en alvorlig psykisk lidelse – så er tryghed ikke at blive behandlet tæt på hjemmet, men af lige netop de læger, som har størst ekspertise og erfaring inden for præcis det felt. Sådan skal det fortsat være.

### Mere sammenhæng og tryghed for patienten

Mange af de borgere, som har mest brug for overskuelighed og tryghed, oplever alt for ofte, at de enkelte dele af sundhedsvæsenet ikke hænger godt nok sammen. Den ene hånd ved ikke altid, hvad den anden gør.

Det kan være den ældre medicinske patient, som udskrives fra sygehuset, uden at det er koordineret med hjemmesygeplejen. Eller mennesket med psykiske lidelser, der henvises fra den ene instans til den anden og falder ned mellem systemerne.

De 21 nye sundhedsfællesskaber skal bygge bro og være et samarbejdsforum mellem sygehuse, praktiserende læger og kommune.

Den enkelte borger skal møde et sammenhængende sundhedsvæsen fra diagnose over behandling til genoptræning og kontrol. Med bedre overgange for ældre, der udskrives fra sygehuset. Bedre udveksling af relevante helbredsoplysninger og bedre muligheder for samarbejde om patienten på tværs i sundhedsvæsenet.

Det skal ikke være patientens ansvar at bære sin historie rundt i sundhedsvæsenet. Borgeren skal opleve at møde ét sammenhængende sundhedsvæsen.

### Høj kvalitet i hele landet

Der er i dag for stor forskel på behandlingen og hjælpen, alt efter hvor man bor i landet. Nogle sygehuse, kommuner og praktiserende læger er gode til at undgå uhensigtsmæssige indlæggelser og genindlæggelser af borgerne. Andre halter efter. Og de gode eksempler bliver ikke spredt hurtigt nok.

Regeringen vil styrke sundhedsvæsenet, så behandlingen er af høj kvalitet i hele landet.

Den politiske retning for sundhedsvæsenet skal fastsættes nationalt. Der er behov for en klarere retning for udviklingen af sundhedsvæsenet i hele landet og for et større fokus på fælles løsninger og samarbejde.

En *ny national kvalitetsplan* skal løfte kvaliteten i det nære sundhedsvæsen. Den peger samtidig



### Den enkelte borger skal møde et sammenhængende sundhedsvæsen

Et sundhedsvæsen der taler sammen fra diagnose over behandling til kontrol og genoptræning.







**En ny national kvalitetsplan** peger på områder, hvor det giver mening, at behandlingen flytter ud af sygehusene og tættere på borgeren.



på områder, hvor borgerne kan få en del af deres behandling tættere på eller i hjemmet i stedet for på sygehuset.

Den nationale kvalitetsplan omfatter i første omgang de ældre medicinske patienter og de store kroniske lidelser som lungesygdommen KOL og type 2-diabetes, hjertekarsygdomme, muskel-skelet-lidelser samt angst og depression. Sundhedsfællesskaberne skal aftale, hvordan den nationale kvalitetsplan skal gennemføres lokalt.

En ny national myndighed – *Sundhedsvæsen Danmark* (placeret i Aarhus) – skal være en drivkraft for at udvikle sundhedsvæsenet i hele landet og koordinere opgaver, der løses bedst i fællesskab.

### Stærkere patientrettigheder

Vi har i Danmark nogle af de stærkeste patientrettigheder i verden. Patienterne har ret til at blive undersøgt, behandlet og genoptrænet inden for bestemte frister. Rettighederne er bygget op gennem en årrække.

Regeringen vil udvide patientrettighederne til at gælde hos de *praktiserende speciallæger*, så man også her kan få hurtig udredning og behandling som på sygehusene. Som et første skridt på vejen vil regeringen søge at give patienterne hurtigere adgang til den første konsultation inden for udvalgte specialer, f.eks. øre-, næse- og halslæger, gynækologer, hudlæger samt børne- og ungdomspsykiatere.

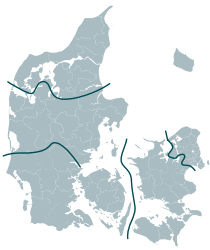
Patientrettighederne har kun værdi, hvis de bliver overholdt. Det sikrer regionerne ikke altid i dag. Patienterne og de pårørende skal også kende deres rettigheder bedre. Regeringen vil sikre, at patientrettighederne overholdes i hele landet, og vi vil styrke vejledningen til patienterne.

Patienter har ret til hurtig udredning og behandling af sygdom. Men patientens rettigheder bliver ikke overholdt lige godt i alle dele af landet. Det skal der rettes op på.





**5 nye sundhedsforvaltninger**  
– der får samme geografiske inddelinger som de fem regioner i dag.



### En mere enkel struktur – uden regionsråd

Ansvar for vores sundhedsvæsen er i dag fordelt på tre politiske niveauer – stat, regioner og kommuner. Det giver til tider en uklar placering af ansvaret, og det besværliggør samarbejdet for de medarbejdere, der skal få det til at fungere i det daglige.

Regeringen ønsker, at borgerne fremover skal møde ét fælles sundhedsvæsen i Danmark med høj kvalitet, uanset hvor de bor. Derfor vil der ikke længere være behov for fem regionsråd med hver 41 medlemmer.

Regionerne har bidraget til at løfte kvaliteten og aktiviteten på sygehusene. Men der er flere opgaver, hvor der i dag ikke er tilstrækkelig koordination og fremdrift. Det gælder eksempelvis sygehusenes it-systemer, akutområdet, fælles indkøb og overholdelse af patientrettighederne.

*Fem nye sundhedsforvaltninger* – inden for samme geografiske område som de fem regioner i dag – skal i stedet stå for en professionel drift af vores sygehuse og fortsætte de gode resultater med styrket specialisering og gennemføre den nye sygehusstruktur. Sundhedsforvaltningerne skal i høj grad gennemføre nationale beslutninger, uden at disse skal være genstand for lokale politiske uenigheder.

Sundhedsforvaltningerne skal kun fokusere på sundhedsopgaver. De opgaver i regionerne, som ikke hører naturligt sammen med sundhed, flyttes til kommunerne og staten. Det er blandt andet miljø, trafik og kultur. Med den nye organisering kan vi styrke indsatsen mod de såkaldte generationsforureninger, som er de største jordforureninger i Danmark.

“  
Regeringen vil give sundhedspersonalet nye muligheder for at bruge og udvikle deres faglige kompetencer og for at samarbejde i et mere sammenhængende sundhedsvæsen.

Sundhedsreformen frigør ressourcer til patientbehandlingen. Der er en direkte besparelse ved at nedlægge regionsrådene, og ved at nogle opgaver uden for sundhedsområdet falder bort. Samtidig bliver det muligt at løse en række administrative opgaver bedre end i dag.

Herudover vil der blive behov for løbende at tilføre betydelige midler til sundhedsområdet. Det skyldes blandt andet, at vi i de kommende år bliver flere ældre borgere.

Regeringen vil gerne ansætte mere sundhedspersonale. Men der er stort set ikke en arbejdsløs sygeplejerske i dagens Danmark. Derfor er vi nødt til at sætte ind flere steder for at få det personale, der er brug for. Blandt andet ved at uddanne flere sygeplejersker. Optaget er i årene 2015-2018 øget med samlet 1.310 i forhold til 2011-2014. Regeringen ønsker at øge dimensioneringen af sygeplejerskeuddannelsen yderligere med minimum 150 pladser årligt frem mod 2022. Det betyder, at optaget i 2019-2022 øges med i alt 2.000 flere sygeplejersker.

### Vejen frem

Regeringen vil indbyde relevante organisationer, foreninger mv. for at høre deres synspunkter om regeringens udspil.

Regeringen vil herefter indbyde de politiske partier til forhandlinger om sundhedsreformen. Målet er at indgå en politisk aftale i foråret 2019. Herefter skal der igangsættes et grundigt arbejde med at forberede lovgivningen og omstillingen. Den nye organisering af sundhedsvæsenet træder i kraft 1. januar 2021.

I den nye organisering skal sundhedspersonalet være med til at videreudvikle vores sundhedsvæsen.

Dygtige medarbejdere på vores sygehuse, i kommunerne og hos de praktiserende læger er kernen i vores sundhedsvæsen og skal gennemføre reformen i hverdagen. Reformen vil give sundhedspersonalet nye muligheder for at bruge og udvikle deres faglige kompetencer og for at samarbejde i et mere sammenhængende sundhedsvæsen.

Det er vigtigt for regeringen at give medarbejderne stabile og trygge rammer for at udføre deres arbejde. Sygeplejersker, læger, social- og sundhedsassistenter, lægesekretærer og alle de andre medarbejdere i sundhedsvæsenet skal fortsat kunne give en god behandling og pleje til patienter og borgere.

# Det betyder sundhedsreformen

Nærhed, sammenhæng, kvalitet og patientrettigheder

## ➔ Nærhed

### Flere patienter skal behandles tættere på hjemmet

Flere ukomplicerede behandlinger skal udføres af ens egen læge eller af det kommunale sundhedspersonale.

- Målsætning om 500.000 færre ambulante besøg og 40.000 færre indlæggelser på sygehuset frem mod 2025.
- Nærhedsfond på 6 mia. kr. skal løfte det nære sundhedsvæsen.
- Flere praktiserende læger.
- Flere moderne sundhedshuse med f.eks. praktiserende læger og andet sundhedspersonale.
- Mere sundhedspersonale og et kompetenceløft i kommuner og almen praksis.
- En national kvalitetsplan skal sætte faglige standarder for de nære sundhedstilbud.

## ➔ Sammenhæng

### Mere sammenhæng og tryghed for patienten

Borgerne skal møde et sammenhængende sundhedsvæsen fra diagnose over behandling til genoptræning og kontrol.

- Bedre og mere trygge overgange for patienten – f.eks. efter udskrivning fra sygehuset.
- Væk med lovbarrierer, der forhindrer samarbejde på tværs.
- Nemmere adgang for patienterne til hjælpemidler mv.
- Bedre udveksling af relevante helbredsoplysninger.

## ➔ Kvalitet

### Høj kvalitet i hele landet

Regeringen vil styrke den nationale retning for sundhedsvæsenet, så borgerne oplever høj kvalitet over hele landet.

- Gode løsninger skal spredes hurtigere til hele landet.
- Bedre koordinering af it-systemer.
- Enkel og tryk adgang til akuthjælp i hele landet – bl.a. et nyt landsdækkende lægevagtnummer 113 ved ikke-livstruende sygdom samt flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler i områder med størst behov.
- Forpligtende nationalt samarbejde om de højt specialiserede behandlinger.

## ➔ Patientrettigheder

### Stærkere patientrettigheder

Regeringen vil udbrede patienternes rettigheder, og vi vil sikre, at de eksisterende rettigheder om hurtig udredning, behandling og genoptræning bliver respekteret i hele landet.

- Hurtigere adgang til speciallæge.
- Sygehuset skal oplyse patienten om et andet behandlingstilbud.
- Bedre vejledning om patientrettigheder og et fælles patientnummer.
- Patienternes rettigheder skal respekteres i hele landet.
- Ret til to dages ophold på sygehuset for førstegangsfødende.
- Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom.

## Ændret organisering

### Reformen medfører en ændret organisering

- Den overordnede politiske retning for sundhedsvæsenet fastsættes nationalt. En årlig udviklingsplan skal udstikke retningen for sundhedsvæsenet.
- En ny national myndighed – *Sundhedsvæsen Danmark* (placeret i Aarhus) – skal være en drivkraft for at udvikle sundhedsvæsenet i hele landet og koordinere tværgående løsninger.
- Fem nye sundhedsforvaltninger overtager regionernes sundhedsopgaver – med samme geografiske inddelinger som de nuværende fem regioner. Regionsrådene nedlægges.
- Sygehusene skal fortsat løfte de mest specialiserede behandlinger, og de får en mere udadvendt rolle over for kommuner og praktiserende læger.
- 21 nye sundhedsfællesskaber skal styrke det lokale samarbejde om sundhed.
- Opgaver i regionerne uden for sundhedsområdet bortfalder eller overføres til stat eller kommuner (bl.a. miljø, trafik og kultur).
- Administrative besparelser prioriteres til patienterne (Nærhedsfonden).

# Så langt er vi nået

Der bruges flere penge på sundhed end nogensinde. Det har bidraget til kortere ventelister og øget kvalitet. Flere overlever alvorlig sygdom, og tilliden til behandlingen på kræftområdet er blevet

genskabt. Der er samtidig indført rettigheder, som sætter patienten i centrum, uanset om sygdommen er fysisk eller psykisk.



Vi har forbedret det danske sundhedsvæsen markant.

## 50 mia. kr. investeres i supersygehuse

Vi investerer næsten 50 mia. kr. i nye og moderniserede supersygehuse



2010 2025

## 48 mia. kr. mere på sundhed mv.

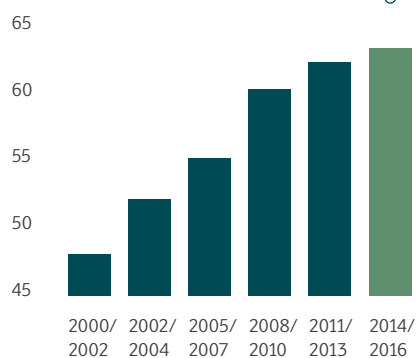
Løft til sundhed og ældre mv. (stat, regioner og kommuner)



2001 2017

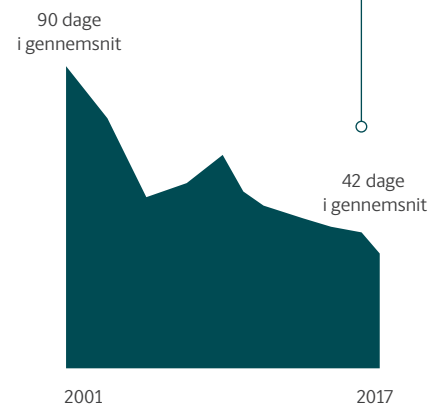
## Flere overlever kræft

Sandsynligheden for at overleve kræft efter 5 år er steget fra 48 pct. til 63 pct.



## Ventetid er faldet med 48 dage

Ventetiden til sygehusoperationer er faldet med 48 dage siden 2001



# Udfordringer forude

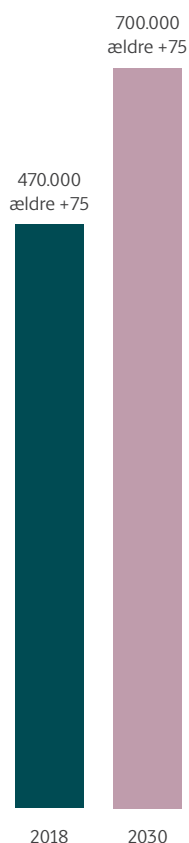
Sundhedsreformen skal være med til at forhindre, at vores sygehuse og sundhedspersonalet kommer under yderligere pres, når der i de kommende år bliver flere ældre borgere og flere

med kroniske sygdomme. Det er ikke nok at gøre "mere af det samme" eller alene at ansætte mere sundhedspersonale på vores sygehuse.



Vi bliver mange flere ældre og flere med kronisk sygdom.

**230.000 flere ældre borgere**  
over 75 år i 2030



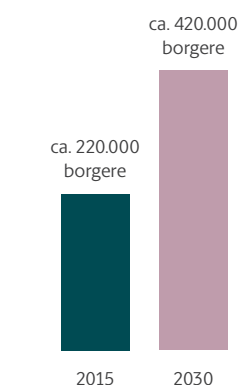
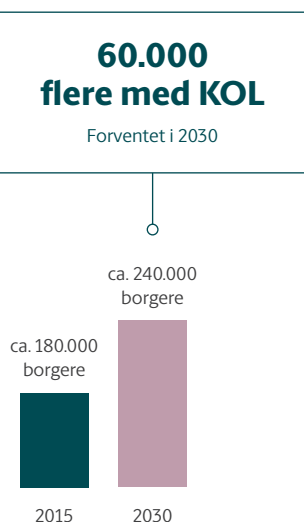
## Sygehusene kan komme under pres

Med flere ældre og flere borgere med mindst én kronisk sygdom kan vores sygehuse komme under pres. Det tager vi nu hånd om. Flere opgaver skal fremover løses i det nære sundhedsvæsen.




## 200.000 flere med type-2 diabetes

Forventet i 2030



## 60.000 flere med KOL

Forventet i 2030



Særligt ældre medicinske patienter og mennesker med kroniske lidelser vil få glæde af at kunne blive behandlet tættere på hjemmet.

## ➔ Nærhed

# Flere patienter skal behandles tættere på hjemmet

I dag skal alt for mange på sygehuset for mindre komplicerede sygdomme. Det er belastende for patienten og pårørende, der ofte skal rejse unødigt langt for behandling eller kontrol. Og det er en uhensigtsmæssig brug af sygehusenes personale og ressourcer.

Regeringen vil skabe et sundhedsvæsen, hvor borgerne bliver behandlet så tæt som muligt på deres eget hjem uden at gå på kompromis med kvaliteten.

Her spiller landets omkring 3.500 praktiserende læger en nøglerolle. Når man er syg, går man ofte først til sin egen læge. De praktiserende læger vil fortsat være familiens primære og gennemgående behandlere.

I fremtiden skal de praktiserende læger sammen med mere hjælpepersonale løse flere af de behandlinger og kontrolopgaver, som i dag foregår på sygehuset. Det kommunale sundhedspersonale skal også løse flere opgaver.

**Målsætning om 500.000 færre ambulante besøg og 40.000 færre indlæggelser på sygehuset**  
Regeringens målsætning er, at patienterne frem mod 2025 skal undgå 500.000 ambulante besøg på sygehuset, fordi flere opgaver kan løses tættere ved hjemmet. Desuden vil regeringen forebygge 40.000 indlæggelser.

Det vil være til gavn for borgerne. Og sygehusene kan gøre mere af det, de er bedst til. Dermed vil reformen være med til at forebygge et pres på sygehusene.

Som en del af sundhedsreformen peger Sundhedsstyrelsen på patientgrupper, hvor det sundhedsfagligt giver mening at flytte opgaver fra sygehusene til egen læge og sundhedspersonalet i kommunen. Det vil især hjælpe mennesker med en eller flere kroniske sygdomme og ældre medicinske patienter.

Ny viden og ny teknologi betyder, at stadig flere behandlinger kan foregå i eller tættere ved hjemmet. Patienterne vil ofte beholde en tilknytning til sygehuset, som står for en del af behandlingen.

I dag er der stor forskel på, hvor veludbyggede de nære tilbud er rundt om i landet. For eksempel er nogle praktiserende læger bedre til at løfte behandlingen af KOL- og type 2-diabetespatienter selv, mens andre henviser de fleste af deres patienter til sygehuset.

Regeringens målsætning forudsætter en omstillingsproces over en årrække. Det er ikke nok at gøre "mere af det samme" eller blot ansætte mere sundhedspersonale på vores sygehuse. Vi skal styrke de lokale sundhedstilbud. Så flere får det fornødne udstyr og tilstrækkelige sundhedsfaglige kompetencer. Det er rettidig omhu.

### Flere moderne sundhedshuse

Regeringen vil afsætte 6 mia. kr. i en Nærhedsfond i 2020-2025 for at udvikle og styrke det nære sundhedsvæsen. Nærhedsfonden skal blandt andet bidrage til at forbedre de fysiske rammer.



## 500.000

færre ambulante besøg på sygehuset.

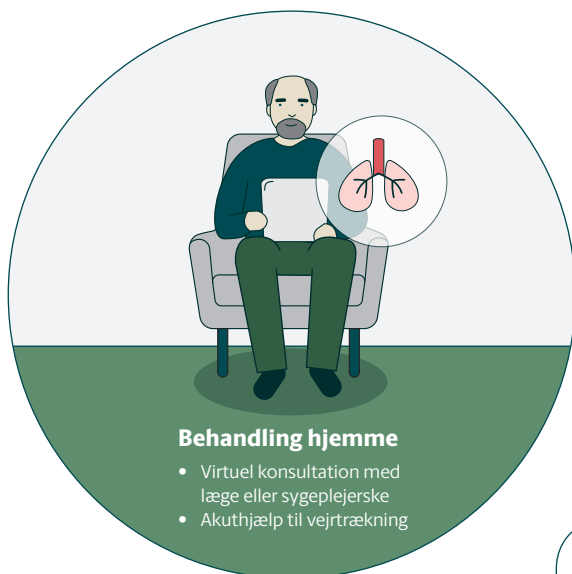
## 40.000

indlæggelser kan fremover undgås.



Eksempel på behandling for en borger med KOL.

## Borger med lunge sygdommen KOL



### Behandlingen foregår i eller tæt på hjemmet

Det gør det lettere for KOL patienten at få behandling, som samtidig foregår i trygge rammer



### Behandling i sundhedshus

- Rygestopkursus
- Træning hos fysioterapeuten
- Lægetjek
- Lungefunktionsmåling

Regeringen vil have flere moderne sundhedshuse, hvor f.eks. læger, sygeplejersker, laboranter, jordemødre og andre faggrupper kan samarbejde om den behandling, der bedst for den enkelte patient. Dermed kan patienterne få foretaget flere undersøgelser og behandlinger under samme tag. En hjertepatient kan både besøge sin egen læge og gå til genoptræning på samme dag. Og lægerne får mere tid til den lægefaglige patientbehandling.

## 6 mia. kr.

En ny nærhedsfond skal udvikle det nære sundhedsvæsen.

### Flere praktiserende læger

Sundhedsreformen vil give de praktiserende læger en endnu større rolle. Derfor er der også behov for at uddanne flere speciallæger i almen medicin.

Regeringen har allerede øget antallet af hoveduddannelsesforløb i almen medicin med i alt 18 pladser i 2018-2020 som opfølgning på anbefalingerne fra lægedækningsudvalget. Herudover har regeringen med udspillet "En læge tæt på dig" ekstraordinært øget dimensioneringen fra 2019 med 30 hoveduddannelsesforløb i både 2019 og 2020 (i alt 60 ekstra pladser).

Med sundhedsreformen vil regeringen løfte antallet af uddannelsesstillinger med yderligere 100. Dermed vil vi øge dimensioneringen af almen medicin inden for den lægefaglige videreuddannelse med i alt 60 hoveduddannelsesforløb i 2019 og 100 forløb i 2020 (i alt 160 ekstra pladser). Til sammenligning blev uddannelsen løftet med 12 pladser fra 2011 til 2015. Samtidigt er det regeringens klare ambition, at satsningen på almen medicin skal fortsættes i den kommende dimensioneringsplan for 2021-2025.

### Færre ture til sygehuset

KOL patienten slipper for ture til sygehuset, når behandlingen flytter tættere på.

Uhensigtsmæssige indlæggelser kan undgås med forebyggende indsats i kommuner og hos egen læge.



### Sygehus

- Større udredning og opfølgende kontakt



### Mere sundhedspersonale og et kompetenceløft

Nærhedsfonden vil skabe mulighed for at ansætte mere sundhedspersonale og styrke kompetencer i kommunerne og almen praksis. Det skal understøtte, at kommunerne er fagligt rustet til at løfte flere sundhedsopgaver.

Dermed kan kommunerne ansætte flere sygeplejersker, social- og sundhedsassistenter, fysio- og ergoterapeuter, psykologer, diætister m. fl. Kommunerne kan blandt andet ansætte mere sundhedsfagligt personale på landets plejehjem.

### En national kvalitetsplan skal sætte faglige standarder for de nære sundhedstilbud.

Regeringen vil løfte kvaliteten af de kommunale sundhedstilbud. Det skal ske med afsæt i en ny national kvalitetsplan. Kvalitetsplanen vil indeholde faglige standarder, så patienter, pårørende og sundhedspersonalet kan være trygge ved, at de nære sundhedstilbud har den fornødne faglige kvalitet.

De 21 nye sundhedsfællesskaber skal sikre lokalt samarbejde om sundhed.

### Nærhedsfond på 6 mia. kr. skal løfte det nære sundhedsvæsen

Regeringen vil ekstraordinært afsætte 6 mia. kr. i en Nærhedsfond for at styrke det nære sundhedsvæsen. Nærhedsfonden skal udmøntes i perioden 2020-2025 på særligt fem områder:

- Moderne sundhedshuse med f.eks. praktiserende læger og andet sundhedspersonale.
- Mere sundhedspersonale og et kompetenceløft i kommuner og almen praksis.
- Flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler i de områder, hvor behovet er størst.
- Sammenhængende akuthjælp i hele landet med bl.a. et nyt landsdækkende lægevagtnummer 113 ved ikke-livstruende sygdom.
- Flere uddannelsesstillinger i almen medicin.

Nærhedsfonden skal sætte en udvikling i gang, så de praktiserende læger og kommunerne gradvist opbygger kapacitet og kompetencer til at løse flere opgaver, som i dag foregår på sygehuset. For patienterne betyder det, at en større del af behandlingen kan foregå i trygge rammer i – eller tættere på – eget hjem, eksempelvis i nye moderne sundhedshuse.

Nærhedsfonden skal også medvirke til at skabe øget tryghed på akutområdet. Regeringen vil indsætte flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler for at nedbringe responstiderne i områder, hvor behovet er størst.

Regeringen vil herudover øge antallet af uddannelsesstillinger i almen medicin, så vi kan håndtere efterspørgslen efter alment praktiserende læger i de kommende år samt udfordringer med læger, der er på vej på pension.

De 6 mia. kr. i Nærhedsfonden kommer ud over de midler, der ellers afsættes til sundhedsområdet over de kommende år. Nærhedsfonden er blandt andet finansieret gennem penge reserveret på finansloven og besparelserne ved at nedlægge regionsrådene. Dermed er råderummet til offentligt forbrug fastholdt, så det kan prioriteres frem til 2025 inden for blandt andet sundhedsområdet.



I fremtiden vil vi kunne undgå mange indlæggelser og ambulante besøg på sygehuset.

### Målsætning om 500.000 færre ambulante besøg og 40.000 færre indlæggelser på sygehuset

Flere patienter kan fremover modtage den nødvendige behandling i det nære sundhedsvæsen i stedet for på sygehusene. Og flere indlæggelser kan forebygges i patientens eget hjem.

En ny national kvalitetsplan peger på områder, hvor borgerne kan behandles tættere på hjemmet i stedet for på sygehuset. Det vil i første omgang omfatte **de store kroniske lidelser** som lunge sygdommen **KOL** og **type 2-diabetes, hjertekar-sygdomme, muskel-skelet-lidelser** samt **angst og depression**. Det vurderes, at patienterne i 2025 kan undgå 500.000 ambulante besøg på

sygehuset, fordi det sundhedsfagligt giver mening at løse flere opgaver i eller tættere ved hjemmet.

Det vurderes, at vi samtidig kan forebygge 40.000 indlæggelser i 2025, hvis vi skaber bedre tilbud hos ens egen læge og hos kommunen. Især **ældre medicinske patienter** kan undgå lange udmattende indlæggelser.

Omstillingen vil aflaste sygehusene, så de får bedre tid til mere specialiserede behandlinger. Samtidigt vil regeringen styrke det nære sundhedsvæsen.

## → Sammenhæng

# Mere sammenhæng og tryghed for patienten

For mange patienter bliver klemt mellem systemerne. Det er uacceptabelt. Når borgerne slås med sygdom, skal de ikke samtidig kæmpe med systemer, hvor den ene hånd ikke altid ved, hvad den anden gør.

I dag er vores sundhedsvæsen for meget på de stærkes præmisser – de patienter, der selv har overskud til at følge op eller har pårørende med det overskud. Mens især ældre og svage borgere bliver tabt.

Borgeren skal opleve ét sammenhængende og trygt sundhedsvæsen. Det kræver, at sundhedspersonalet – dem på sygehuset, ens egen læge og hjemmesygeplejersken – kender hinandens tilbud og er i god løbende kontakt.

### Bedre og mere trygge overgange for patienten

De 21 nye sundhedsfællesskaber skal skabe en ny ramme for samarbejdet mellem sygehuse, egen læge og kommuner til patientens bedste. De skal bygge bro mellem de forskellige dele af sundhedsvæsenet.

I sundhedsfællesskabet skal de fagprofessionelle aftale, hvordan patienternes overgange mellem sygehus, egen læge og kommunen kan gøres mere gnidningsfri, og hvordan flere patienter kan undgå en tur til sygehuset.

For nogle ældre medicinske patienter kan løsningen være et specialiseret team af sygeplejersker, der er med til at behandle patienten i eget hjem, efter at patienten er udskrevet fra sygehuset. Det har man for eksempel allerede i Esbjerg Kommune.

Mange bliver i dag indlagt for lidelser, som kan behandles lige så godt hjemme hos patienten. Navnlig ældre patienter kan undgå indlæggelser, hvis den praktiserende læge og hjemmesygeplejen arbejder sammen om behandlingen og inddrager sygehuset efter behov. Dermed kan patienten blive i sit eget hjem. Det er mere trygt – ikke mindst for mennesker med lidelser som demens, der kan opleve det som utrygt at skulle på sygehuset.

Sundhedsfællesskaberne skal også bidrage til, at der er en bedre kontakt mellem sygehuset og kommunerne. For mange fagprofessionelle er det et væsentligt problem, at sygehusets personale har svært ved at komme i kontakt med kommunerne og ikke kender kommunernes forskellige tilbud, når for eksempel en patient skal udskrives.

### Væk med lovbarrierer, der forhindrer samarbejde på tværs

Den nuværende lovgivning er med til at skabe siloer og usammenhængende forløb for patienterne. For eksempel for de patienter, som både får hjælp fra socialpsykiatrien i kommunen og behandlingspsykiatrien på sygehusene. Derfor vil regeringen fjerne lovbarrierer for samarbejde på tværs af sektorer.

I Psykiatriens Hus i Silkeborg er medarbejdere i kommunens socialpsykiatri og behandlingspsykiatrien samlet under ét tag. Det har været med til at skabe bedre tværfaglige forløb for mennesker med psykiske lidelser, som ofte har svært ved at navigere i de sektoropdelte psykiatriske tilbud. Fordi Silkeborg Kommune forsøgsvist er

## 21

**nye sundhedsfællesskaber** skal skabe en ny ramme for samarbejdet mellem sygehuse, egen læge og ens kommune til patientens bedste.



### Bedre overgange mellem sygehus, kommune og egen læge

Det skal det ikke være patientens ansvar at "bære" oplysninger fra den ene instans til den anden.



fritaget for nogle krav i lovgivningen, kan de 12 sengepladser i Psykiatriens Hus bruges fleksibelt på tværs af kommunens og regionens tilbud til psykiatriske patienter. Psykiatriens Hus er et eksempel på et samarbejde, som det er oplagt at udbrede flere steder.

Regeringen vil ændre sundhedsloven, så sundhedspersonalet kan samarbejde mere fleksibelt på tværs af sektorer. Dog må der ikke herske tvivl om, hvem der har ansvaret. Derfor skal det fortsat være sådan, at én myndighed har det fulde ansvar for opgaven.

### Nemmere adgang for patienterne til hjælpemidler mv.

Nogle borgere har brug for hjælpemidler eller behandlingsredskaber som led i deres behandling eller for at afhjælpe en nedsat funktionsevne. Det kan f.eks. være en kørestol eller en kugledyne for at afhjælpe søvnproblemer for børn med ADHD.

Sundhedsfællesskaberne skal skabe en ramme, så sygehuse og kommuner bedre kan samarbejde om at stille hjælpemidler eller behandlingsredskaber til rådighed for borgerne. Det skal ikke være borgernes opgave at få afklaret, hvorvidt det er kommunen eller sygehuset, der betaler.

### Bedre udveksling af relevante helbredsoplysninger

Et sammenhængende sundhedsvæsen forudsætter, at sundhedspersoner, der indgår i en patients forløb, har adgang til de samme relevante oplysninger om patientens tilstand, behandlinger, pårørende og næste skridt i forløbet. Det skal ikke være den enkelte patients ansvar at "bære" sine helbredsoplysninger videre fra den ene instans til den anden. Regeringen har i december 2018 fremsat lovforslag om bedre digitalt samarbejde i sundhedsvæsenet, som gør det lettere og mere sikkert at dele relevante oplysninger i patientens forløb.

## Sammenhængsreformen – borgerne skal opleve én offentlig sektor

Sundhedsreformen er en del af Sammenhængsreformen, der skal skabe en bedre og mere sammenhængende offentlig sektor.

Med Sammenhængsreformen skal den offentlige sektor sætte borgeren først. Siloer skal nedbrydes, og der skal skabes sammenhæng på tværs af sektorer og fagområder i den offentlige sektor. Der skal ryddes op i unødige regler, krav og bureaukrati. Og der skal sikres mere frihed og tillid til medarbejderne.

Alt sammen for at skabe en offentlig sektor, der leverer den bedst mulige service til borgerne.

Sammenhængsreformen består af seks reformspor: Afbureaukratisering. Digital service. Helhedsorienterede indsatser. Unge. Ledelses- og kompetenceudvikling. Sundhed.

## → Kvalitet

# Høj kvalitet i hele landet



**Regeringen vil styrke den nationale retning for sundhedsvæsenet**, så borgere alle steder i landet får behandling af høj kvalitet.

I dag er der for store forskelle i sundhedstilbuddene, alt efter hvor man bor. Patienter i Region Nordjylland venter i gennemsnit 2½ uge længere på en operation, end man gør i Region Midtjylland. Nogle kommuner er bedre end andre til at hjælpe ældre medicinske patienter i hjemmet, så de slipper for en indlæggelse på sygehuset.

Regeringen vil styrke den nationale retning for sundhedsvæsenet, så borgere får behandling af høj kvalitet alle steder i landet.

### **Gode løsninger skal spredes hurtigere til hele landet**

Et af problemerne i dag er, at de gode løsninger ikke spredes hurtigt nok over hele landet.

I Region Nordjylland har man indført et system, hvor KOL-patienter selv kan måle puls, blodtryk og iltmætning hjemme i sofaen. Patienten sender tallene via en tablet til kommunen eller sygehuset, som følger op, hvis der er behov. Det sparer alle for besvær. Først og fremmest patienten. Det har fungeret i Nordjylland siden 2015, og der er enighed om, at denne løsning skal udbredes til resten af landet. Alligevel er det stadig ikke sket.

I Region Midtjylland har man flyttet rehabilitering (genoptræning mv.) af patienter med hjertesygdomme ud af sygehusene og ind i kommunernes sundhedscentre. Hverdagen er lettere for borgeren. Flere møder op, og derfor er der flere, som overlever. Livskvaliteten stiger. Men denne løsning er heller ikke spredt godt rundt i landet.

Fremover skal der kunne stilles krav om brug af fælles nationale løsninger. En ny national myndighed Sundhedsvæsen Danmark får blandt andet til opgave at udbrede og skabe fremdrift for fælles løsninger på tværs af landet. Samtidig skal der med den nye nationale kvalitetsplan følges op på, hvad der virker og ikke virker i det nære sundhedsvæsen.

### **Bedre koordinering af it-systemer**

Der er behov for bedre koordinering af it-systemer i sundhedsvæsenet. Erfaringer med anskaffelse af store it-systemer har vist et behov for øget fokus på fælles standarder.

Hver landsdel skal ikke opfinde sin egen "dybe tallerken". Systemerne skal kunne tale sammen. Så sundhedspersonalet i større omfang kan samarbejde om at behandle patienterne.

Derfor skal der fremover sættes nationale standarder for it, som sundhedsforvaltninger og kommuner skal følge.

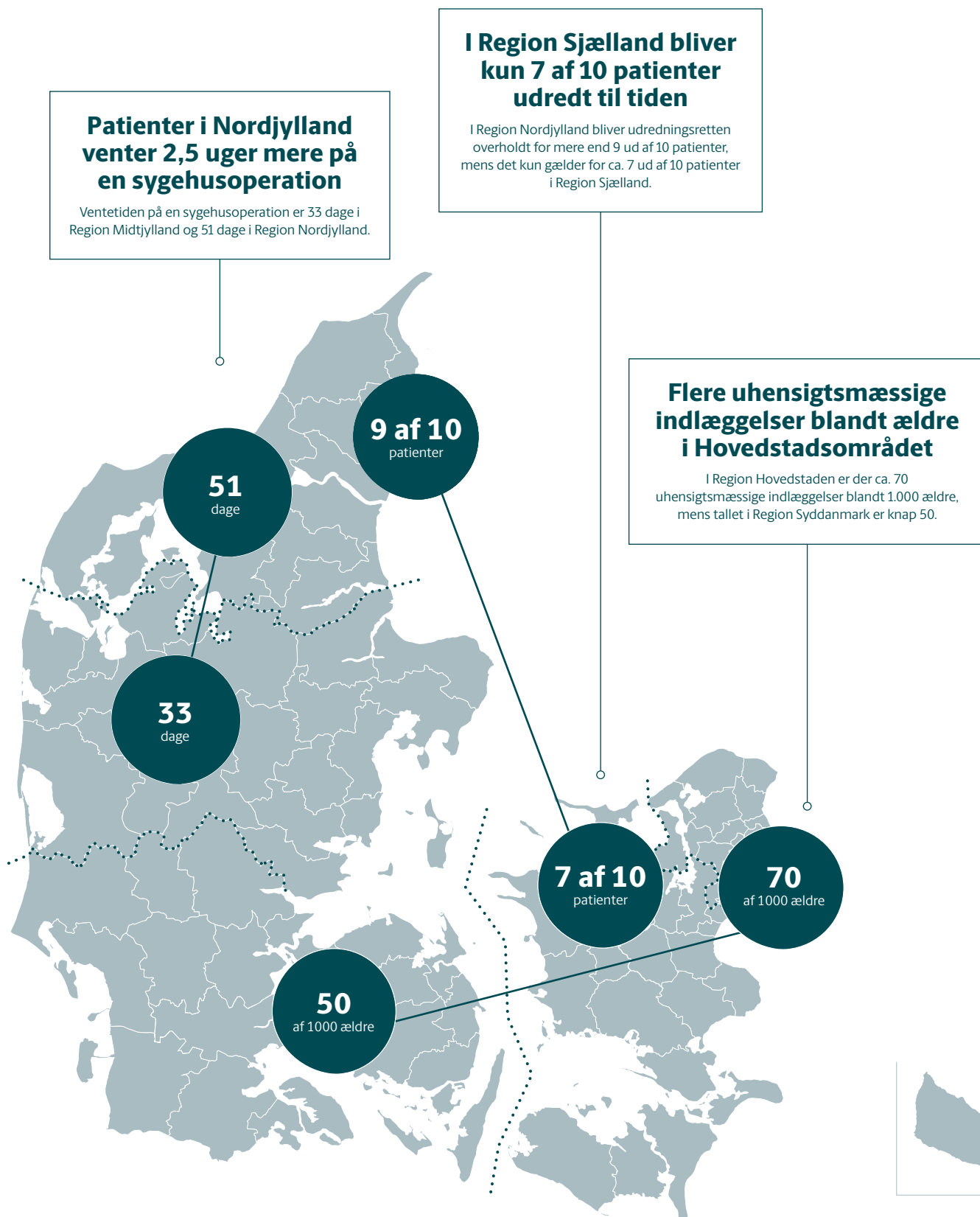
Den nye nationale myndighed Sundhedsvæsen Danmark skal udmønte de nationale retningslinjer, og de skal godkende nye større it-projekter i sundhedsforvaltningerne. Med det sigte at få et integreret system.

Sundhedsreformen vil skabe en stærkere organisatorisk ramme, som blandt andet skal forhindre, at der igen opstår de problemer med udrulningen af it-systemer, som brugerne af Sundhedsplatformen har oplevet.

## For store geografiske forskelle

Danmark er et lille land, men alligevel er der ofte forskel på de sundhedstilbud, man tilbydes, alt efter hvor man bor i landet.

..... Regionsgrænser





**Fremover skal der være ét landsdækkende lægevagnnummer 113** til den akutte hjælp ved ikke-livstruende sygdomme.



### Enkel og tryk adgang til akut hjælp i hele landet

Borgerne skal kunne overskue, hvordan de får den rigtige hjælp, når de bliver ramt af akut sygdom eller kommer ud for en ulykke. I dag er de akutte tilbud organiseret forskelligt alt efter, hvor man befinder sig i landet, og hvad tid det er på døgnet. Det er ikke overskueligt og trygt nok.

Regeringen vil skabe et enstrengt og trygt akuttilbud i hele Danmark. Hvor indsatsen på tværs af sygehus, kommune og egen læge tænkes sammen med udgangspunkt i patientens behov. Og med ét landsdækkende lægevagnnummer 113 til den akutte hjælp ved ikke-livstruende sygdom eller skade. Man skal fortsat ringe 112, når der er akut livsfare. Sundhedsstyrelsen anbefalede i 2007, at der indføres et landsdækkende telefonnummer, som erstatter de nuværende indgange, men regionerne har ikke ført anbefalingen ud i livet

Nærhedsfonden skal medvirke til at øge trygheden på akutområdet med blandt andet flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler i de områder, hvor behovet er størst.

Regeringen forventer, at allerede placerede beredskaber ikke flyttes i de kommende år, så der ikke sker forringelser af dækningen.

### Forpligtende nationalt samarbejde om de højt specialiserede behandlinger

Øget specialisering på de danske sygehuse har betydet, at flere patienter overlever livstruende sygdomme. På de højt specialiserede områder findes de ypperste eksperter kun ganske få steder i landet.

I dag er vi ikke gode nok til at udnytte den samlede kapacitet på det højt specialiserede område. Det betyder, at patienter kan være nødt til at vente ét sted i landet, mens andre sygehuse har ledig kapacitet. Der er etableret flere samarbejder på tværs af regionerne, men regeringen ønsker at skabe et mere forpligtende nationalt samarbejde om de højt specialiserede behandlinger.

Fremover skal patienter med behov for højt specialiseret behandling ses som fælles patienter på tværs af sygehuse i hele landet, så udredning og behandling sker så hurtigt som muligt.

### Klarere ansvar for at udvikle vores sundhedsvæsen

Ansvar for vores sundhedsvæsen er i dag fordelt på tre politiske niveauer – stat, regioner og kommuner. Det giver til tider en uklar placering af ansvaret og problemer med koordination og fremdrift.

Den primære sundhedssektor – de praktiserende læger og kommunerne – er ikke blevet udviklet i samme omfang som vores sygehuse.

Fremover skal den overordnede retning for sundhedsvæsenet fastsættes nationalt.

Sundhedsvæsen Danmark skal koordinere opgaver, der bedst løses i fællesskab for hele landet, og medvirke til at udvikle sundhedsvæsenet.

### Enkel og tryk adgang til akut hjælp i hele landet

Alle i Danmark skal være trygge ved, at de får den nødvendige hjælp, hvis de bliver ramt af akut sygdom eller kommer ud for en ulykke. Det skal være nemt og overskueligt at komme i kontakt med sundhedsvæsenet, uanset om man har behov for en ambulance, lægevagten eller skal til et af landets 21 akutsygehuse.

I dag er der forskel på, hvordan den akutte hjælp er tilrettelagt, alt efter hvor man bor, og hvad tid det er på døgnet. Det giver ikke tilstrækkelig tryghed. Samtidig er der "sorte huller", hvor der er behov for kortere responstid. Regeringen foreslår blandt andet:

- Flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler i de områder af landet, hvor der er størst behov.
- Et nyt landsdækkende lægevagnnummer 113, som erstatter de nuværende indgange til akut hjælp ved ikke livstruende sygdom og skade, uanset hvor man befinder sig i landet. Det nye lægevagnnummer vil ikke erstatte 112, som fortsat skal bruges, når der er akut livsfare.
- Bedre sammenhæng i de akutte tilbud på tværs af sygehus, almen praksis og kommunen med udgangspunkt i patientens behov.

Sundhedsstyrelsen fremlægger anbefalinger på akutområdet i 2019, som regeringen vil følge op på. Sundhedsvæsen Danmark skal udvikle den nationale model for akutområdet i et samarbejde med de fem sundhedsforvaltninger.



Regeringen ønsker flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler i de områder af landet, hvor der er størst behov.



Det er ikke nok, at lovgivningen giver patienterne rettigheder. Patienterne skal også kende deres rettigheder.





## ➔ Patientrettigheder

# Stærkere patientrettigheder

Patientrettighederne betyder, at sygehusene hurtigt skal tage hånd om patienterne. Når vi er syge eller har mistanke om sygdom, ønsker vi naturligvis at blive undersøgt for, hvad vi fejler, og få behandling hurtigt.

Patienternes ret til hurtig udredning og behandling er bygget op gennem en årrække. Og vi har i Danmark i dag nogle af de stærkeste rettigheder i verden.

VK-regeringen udvidede i 00'erne det frie sygehusvalg. Patienterne kan i dag vælge et privat sygehus og få betalt regningen, hvis ventetiden på de offentlige sygehuse er over 30 dage. Senest har patienter fået en reel ret til hurtig udredning og behandling i 2016 og ret til hurtig genoptræning efter sygehusindlæggelse i 2018.

Regeringen vil fortsætte opbygningen af stærke rettigheder for patienterne. Patienter i speciallægepraksis har ikke de samme rettigheder som patienter på sygehusene. Og nogle savner en hjælpende hånd, når de skal gøre brug af deres ret til et andet behandlingstilbud.

Der er også alt for mange, som slet ikke kender deres patientrettigheder, og patientrettighederne bliver ikke overholdt lige godt alle steder. Det skal vi gøre bedre. Stærkere patientrettigheder og bedre vejledning vil især være til gavn for de borgere, der har mindst overskud til selv at navigere i sundhedsvæsenet.



Stærkere patientrettigheder og bedre vejledning vil især være til gavn for de borgere, der har mindst overskud til selv at navigere i sundhedsvæsenet.



### Flere patientvejledere skal placeres på sygehusene.

Dermed kan vejlederne bedre tage problemer i opløbet i dialog med patienter og pårørende.



### Hurtigere adgang til speciallæge

I Danmark er der omkring 900 privat praktiserende speciallæger – f.eks. øjenlæger og psykiatere.

Regeringen vil give patienterne hos de praktiserende speciallæger nye rettigheder, så man også her kan få hurtig udredning og behandling som på sygehusene. Speciallægeområdet er imidlertid indrettet anderledes end det resterende sundhedsvæsen – og de eksisterende patientrettigheder kan ikke direkte overføres.

Derfor nedsætter regeringen et udvalg, som skal se på, hvordan vi kan udforme patientrettigheder på speciallægeområdet. Udvalget skal blandt andet vurdere, hvilke specialer der skal omfattes, og hvordan produktiviteten i speciallægepraksis kan forbedres.

Regeringen vil – som en trædesten frem mod en egentlig rettighed – søge at give patienterne en hurtig adgang til første konsultation inden for en række udvalgte specialer (f.eks. gynækologer og øre-, næse- og halslæger og hudlæger og børne- og ungdomspsykiatere).

### Sygehuset skal oplyse patienten om et andet behandlingstilbud

I dag har patienter ret til et privat tilbud, hvis de skal vente mere end 30 dage, inden de kan blive behandlet på et offentligt sygehus. Patienten er i høj grad overladt til selv finde ud af, hvor man i stedet kan få behandling. Det kan ofte virke uoverskueligt, når man er ramt af sygdom.

Regeringen vil udbygge denne patientrettighed, så sundhedsforvaltningen får pligt til at hjælpe patienterne bedre på vej. Sundhedsforvaltningen skal oplyse navnet på et eller flere konkrete tilbud, hvor patienten kan blive behandlet hurtigere. Det er nemmere for patienten og fjerner en forhindring for patienternes udvidede frie valg.

### Bedre vejledning om patientrettigheder og et fælles patientnummer

Det er ikke nok, at lovgivningen giver patienterne rettigheder. Patienterne skal også kende deres rettigheder.

Regeringen vil gøre det nemmere for patienterne at få overblik ved at samle patienternes rettigheder om hurtig udredning, behandling og genoptræning i en ny særskilt lov.

Patienter skal gennem et nyt fælles patientnummer nemt kunne få fat i deres lokale patientvejleder for at få råd og vejledning om deres rettigheder og muligheder som patient.

Samtidigt skal flere patientvejledere være til stede på sygehusene. I dag er patientvejlederne typisk placeret centralt på regionsgården. I Region Hovedstaden har man dog gode erfaringer med at have patientvejledere på sygehusene. Dermed kan vejlederne bedre tage problemer i opløbet i dialog med patienter og pårørende.

### Patienternes rettigheder skal respekteres i hele landet

Patientrettighederne bliver i dag ikke overholdt lige godt i alle dele af landet.

I Region Nordjylland bliver udredningsretten f.eks. overholdt for mere end 9 ud af 10 patienter. I Region Sjælland sker det kun for 7 ud af 10 patienter. Rigsrevisionen peger på, at regionerne fortolker og bruger udredningsretten forskelligt. Det er ikke godt nok.

Regeringen vil sikre, at patientrettighederne respekteres i hele landet.

Sundhedsvæsen Danmark skal følge udviklingen løbende, så det bliver nemmere at overskue, hvem der gør det godt, og hvem i sundhedsvæsenet der har brug for en hjælpende hånd.

Regeringen vil undersøge, hvad der i dag konkret forhindrer borgeren i at vælge sygehus uden for egen region. Regeringen er parat til at foretage de ændringer, der er nødvendige, så patienterne frit kan bevæge sig på tværs af landets sygehuse.

### Ret til to dages ophold på sygehuset for førstegangsfødende

At blive forældre til et barn er en glædelig, men stor omvæltning, som kræver trygge og rolige rammer for den fødende og hendes partner. Det gælder især for førstegangsfødende, som kan have brug for støtte og vejledning i deres nye rolle som forældre.

Regeringen vil give førstegangsfødende ret til to dages ophold på sygehuset eller patienthotel. Det skaber faste rammer og tryghed, så familien kan få den rette støtte til at få gang i amning og svar på spørgsmål om pleje og omsorg.

**Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom**

Regeringen vil give patienter med livstruende sygdomme bedre mulighed for eksperimentel behandling. Det er behandling, hvor der ikke findes samme dokumentation for, at den virker, som for de behandlinger, der normalt gives.

Sundhedsstyrelsen har siden 2003 haft et rådgivende panel for eksperimentel behandling. Panelet vurderer, om der er mulighed for eksperimentel behandling i konkrete tilfælde, hvor de etablerede behandlingsmuligheder er udtømte for en patient med en livstruende sygdom.

En ny informationsindsats skal understrege, at panelet om eksperimentel behandling er til gavn for alle patienter med livstruende sygdomme.

Regeringen vil desuden oprette to nye centre for eksperimentel behandling inden for livstruende neurologiske sygdomme (f.eks. ALS og sklerose) og livstruende hjertesvigt. Det vil skabe bedre mulighed for at modtage eksperimentel behandling i det offentlige sundhedsvæsen, som det også er sket på kræftområdet, som led i Kræftplan IV.

**Patientrettigheder**

**Forløb i sundhedssystemet i dag**

Borger går til læge med symptomer og henvises til sygehus



**Ret til udredning inden 30 dage** hvis fagligt muligt – ellers mulighed for privat alternativ <sup>1, 2, 3</sup>

Udredning afsluttes og evt. sygehusbehandling starter



**Påbegyndt behandling inden for 30 dage** – ellers mulighed for at vælge privat alternativ <sup>1, 2, 3</sup>

Sygehusbehandling afsluttes



**Ret til hurtig genoptræning inden 7 dage** – ellers mulighed for at vælge privat alternativ <sup>3</sup>

Borgeren er færdigbehandlet



<sup>1</sup> Frit valg af sygehus.

<sup>2</sup> Særlige regler om maksimale ventetider på kræftområdet og for visse hjertesygdomme.

<sup>3</sup> Mulighed for at klage til Styrelsen for Patientklager, Sundhedsvæsenets disciplinærnævn mv. og mulighed for at søge erstatning for skade påført i sundhedsvæsenet mv.



**Nye initiativer til bedre patientrettigheder**

- Patientrettigheder udbredes til speciallægeområdet
- Sygehuset skal oplyse patienten om et alternativt behandlingstilbud
- Patienternes rettigheder skal respekteres i hele landet
- Patienten skal kende sine rettigheder med bedre vejledning og nyt patientnummer

## Danmarks nye sundhedsvæsen

### Ansvar for sundhed

- Hele Danmark
- Landsdele
- Lokalt



### Regeringen

Skal udstikke den overordnede retning i samspil med Folketinget

- Årlig udviklingsplan for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger
- Udpege bestyrelser
- Ansvar for udarbejdelsen af en kvalitetsplan
- Fastsætte de økonomiske rammer



### Sundhedsvæsen Danmark

Skal koordinere tværgående opgaver

- Ansvar for kvalitetsløft i hele landet
- Akutområdet, it, indkøb
- Styrke overholdelse af patientrettigheder
- Overenskomster i sundhedsvæsenet



### Fem sundhedsforvaltninger

Overtager regionernes driftsopgaver på sundhedsområdet

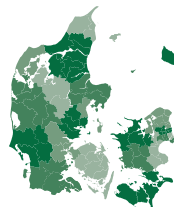
- Skal sikre en professionel drift af vores sygehuse
- Gennemføre nationale beslutninger og træffe egne lokale beslutninger
- Samme områder som de nuværende fem regioner
- Selvstændige bestyrelser



### 21 sundhedsfællesskaber

Skal bygge bro mellem sygehuse, kommuner og de praktiserende læger

- Fagprofessionelle skal arbejde tæt sammen
- Skabe bedre overgange mellem sygehus, kommune og egen læge
- Bringe sundhedstilbud tættere på borgerne
- Særligt ansvar for patienter med kroniske sygdomme og ældre medicinske patienter
- Patient- og borgerinddragelse



# Enkel struktur og samlet retning – uden regionsråd

Det danske sundhedsvæsen har været gennem en rivende udvikling siden 2001.

Regeringen vil bevare det, som virker. Vi er f.eks. i gang med at bygge nye moderne supersygehuse med stærke faglige miljøer til gavn for patienten. Men vi vil ændre dér, hvor en ny organisering skaber et bedre sundhedstilbud for borgerne.

Lokalt vil vi skabe mere sammenhængende sundhedstilbud, som er tættere på borgerne.

Nationalt vil vi sætte en mere klar retning for det samlede danske sundhedsvæsen, så borgerne oplever høj kvalitet over hele landet.

Den nye organisering er enklere med to politiske niveauer i stedet for tre. Og med reformen sparer vi på administrationen. Dermed kan vi bruge flere ressourcer på patienterne.

De nye sundhedsforvaltninger skal alene fokusere på sundhedsopgaven. Derfor flyttes regionernes opgaver inden for miljø, kultur, uddannelse, sociale tilbud og kollektiv trafik til kommunerne eller til staten. Organiseringen af sygehusene på fem geografiske områder vil blive opretholdt.



Regeringen vil ændre dér, hvor en ny organisering skaber et bedre sundhedstilbud for borgerne. Men vi vil bevare det, som virker.

## 21 nye sundhedsfællesskaber som tovholder for nærhed og sammenhæng

Regeringen vil skabe en ny organisatorisk ramme for det lokale samarbejde på tværs af sundhedsvæsenet. Der er allerede i dag et samarbejde mellem sygehuse, praktiserende læger og kommuner. Men det er organiseret meget forskelligt og fungerer ikke lige godt alle steder.

Regeringen vil formalisere og udbygge samarbejdet i 21 nye sundhedsfællesskaber, som tilsammen dækker hele landet. Hvert sundhedsfællesskab skal bygges op omkring ét af de nuværende 21 akutsygehuse. Regeringen vil overveje eventuelle lokale forslag til en anden geografisk fordeling, hvor det fagligt giver mening.

Hovedopgaven for sundhedsfællesskaberne bliver at skabe sammenhængende forløb for patienterne og tilbud af høj kvalitet i borgernes nærmiljø. Borgeren skal opleve, at sundhedsvæsenet fungerer som et sammenhængende hele og ikke som adskilte siloer.

Sundhedsfællesskaberne skal bestå af repræsentanter fra områdets sygehuse, herunder psykiatrien, samt almen praksis og alle kommuner i området. Sundhedsfællesskaberne skal drøfte samarbejdsudfordringer, finde frem til konkrete fælles løsninger og bringe sundhedsvæsenet tættere på borgerne. En politisk overbygning for

hvert sundhedsfællesskab skal som udgangspunkt mødes kvartalstvist for at fastlægge den strategiske retning. Her vil kommunen være repræsenteret ved borgmesteren og den relevante udvalgsformand. Det vil sikre et lokaldemokratisk perspektiv på beslutningerne i det nære sundhedsvæsen.

Sundhedsfællesskaberne er samarbejdsfora, der skal arbejde for, at sundhedsvæsenet fremstår som et samlet hele i forhold til borgeren. Det vil fortsat være sygehuset, den praktiserende læge og det kommunale sundhedspersonale, som borgerne møder, når de har brug for hjælp.

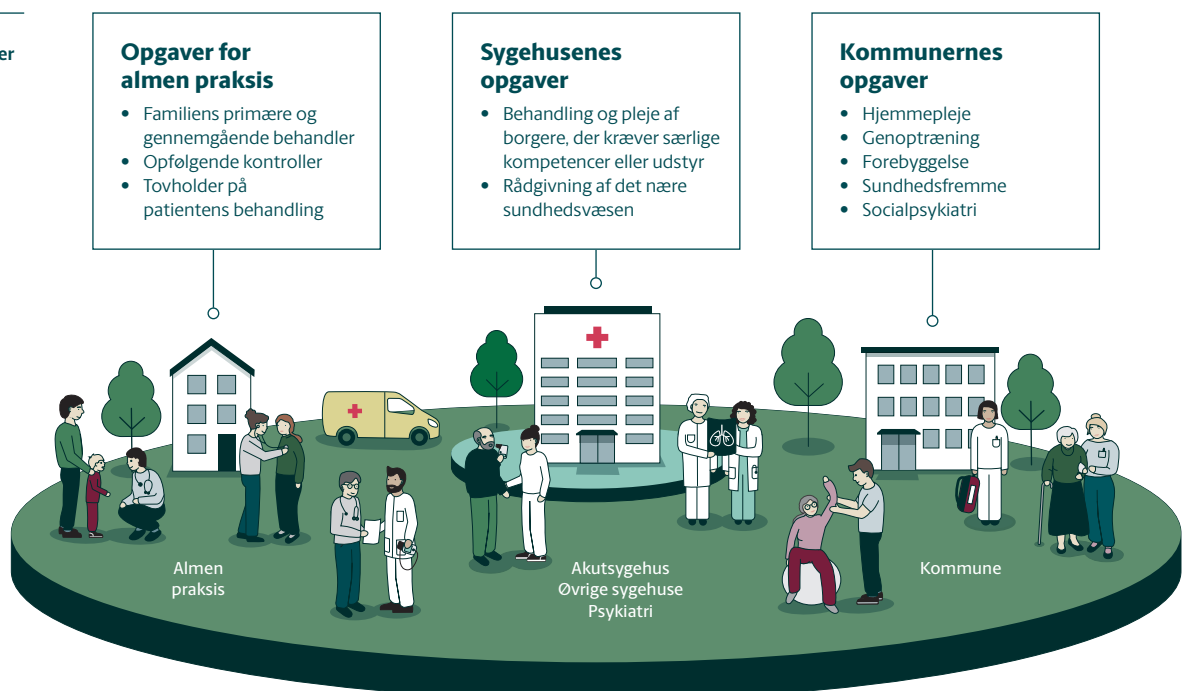
### Sundhedsfællesskaberne skal skabe nærhed og sammenhæng

- Udvikle samarbejdet mellem sygehuse, praktiserende læger og kommuner
- Skabe bedre sammenhæng og overblik for patienterne
- Bringe behandlinger og kontroller tættere på borgerne
- Inddrage borgerne i udvikling af sundhedsområdet
- Følge op på nationale anbefalinger og lokale mål

Sundhedsfællesskaberne kan over tid få ansvar for flere opgaver.

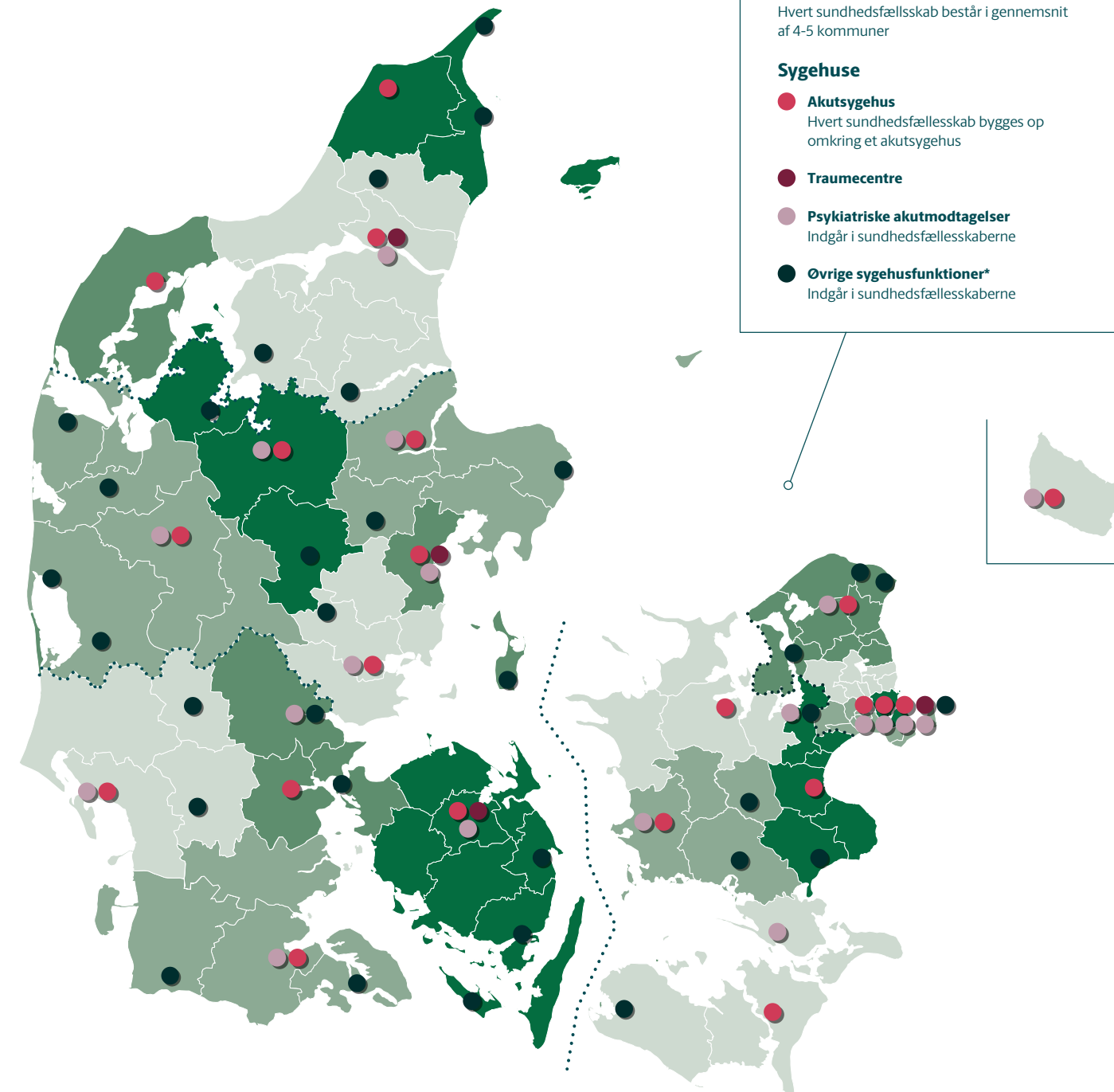


21 nye sundhedsfællesskaber skal skabe et sammenhængende sundhedsvæsen tættere på borgeren.



## Kort over de 21 sundhedsfællesskaber

- Sundhedsfællesskaberne
- ..... Grænser mellem sundhedsforvaltninger



### ● Akutsygehuse

Bispebjerg Hospital  
 Nordsjællands Hospital, Hillerød  
 Herlev Hospital  
 Hvidovre Hospital  
 Bornholms Hospital  
 Holbæk Sygehus

Sjællands Universitetssygehus, Køge  
 Nykøbing Falster Sygehus  
 Slagelse Sygehus  
 Sydvestjysk Sygehus, Esbjerg  
 Sygehus Lillebælt, Kolding

Odense Universitetshospital  
 Sygehus Sønderjylland, Aabenraa  
 Aarhus Universitetshospital  
 Regionshospitalet Herning, Hospitalsenheden Vest  
 Hospitalsenhed Midt, Viborg

Regionshospitalet Horsens  
 Regionshospitalet Randers  
 Aalborg Universitetshospital  
 Aalborg Universitetshospital, Thisted  
 Regionshospital Nordjylland, Hjørring

### Aktører i hvert sundhedsfællesskab

#### Almen Praksis

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 160-170 praktiserende læger

#### Kommune

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 4-5 kommuner

#### Sygehuse

- **Akutsygehus**  
Hvert sundhedsfællesskab bygges op omkring et akutsygehus
- **Traumecentre**
- **Psykiatriske akutmodtagelser**  
Indgår i sundhedsfællesskaberne
- **Øvrige sygehusfunktioner\***  
Indgår i sundhedsfællesskaberne

\* Steder med én eller flere matrikler, hvor der bedrives offentlig somatisk og/eller psykiatrisk sygehusemæssig aktivitet pr. 1. januar 2018.

Regeringen vil oprette flere teams af akutsygeplejersker, der hjælper ældre medicinske patienter med en tryk overgang mellem sygehus og hjem.





### Sundhedspersonalet skal samarbejde på nye måder

I sundhedsfællesskaberne kan man aftale nye former for lokale samarbejder. Og der findes allerede gode eksempler, som kan breddes ud flere steder.

I Esbjerg har et akutteam af sygeplejersker siden 2016 skabt mere smidige overgange for patienterne mellem sygehus og eget hjem. De 12 specialiserede sygeplejersker er under fælles ledelse af kommunen og det lokale akutsygehus. Akutteamet har særligt fokus på ældre medicinske patienter og patienter med demens. De færdes både på sygehuset og i borgernes hjem. De 21 nye sundhedsfællesskaber skal rundt i landet være en drivkraft for sådanne samarbejder.

Sundhedsfællesskaberne vil også få en vigtig rolle i at understøtte den palliative indsats (smertelindring) for eksempelvis de patienter, der ønsker at dø i eget hjem.

Personalet på sygehusene skal have en mere udadvendt rolle. De skal i højere grad yde rådgivning og udredning for de praktiserende læger og for kommunerne, i takt med at flere opgaver skal løses uden for sygehusene. Det kan for eksempel være, at en patient bliver drøftet på et videomøde mellem en praktiserende læge og en speciallæge på sygehuset. Eller telemedicinske løsninger, hvor den kommunale sundhedsplejerske sender et billede af en patients sår til specialisten på sygehuset.

### Forpligtende lokalt samarbejde

Samarbejdet i sundhedsfællesskaberne skal være meget mere forpligtende end det lokale samarbejde i dag. Regeringen vil holde sundhedsfællesskaberne op på deres resultater.

Medlemmerne af sundhedsfællesskabet skal være enige om de beslutninger, som de træffer. Det skal give et fælles ejerskab til løsningerne. Sundhedsfællesskabet skal komme med en indstilling, inden de endelige beslutninger træffes af de involverede parter – sundhedsforvaltningerne, kommunalbestyrelserne og almen praksis. Det gælder for eksempel, hvis sundhedsfællesskabet beslutter, at en opgave kan løses uden for sygehuset.

### Patient- og borgerinddragelse

Regeringen vil give patienter og borgere bedre mulighed for at komme til orde. Der skal være adgang til at formidle erfaringer og synspunkter direkte til de relevante aktører: Sygehuse, praktiserende læger og kommuner.

Sundhedsfællesskaberne får til opgave at inddrage patienter, pårørende og borgere. Disse erfaringer kan bruges aktivt i sundhedsfællesskabernes

arbejde med at finde de bedste løsninger og skabe sammenhængende forløb for patienterne.

Sundhedsfællesskaberne kan f.eks. inddrage patienter og borgere gennem høringer, dialogmøder, fokusgrupper og egentlige brugerudvalg. Sundhedsfællesskaberne kan desuden løbende holde statusmøder med relevante foreninger, og de vil overtage dialogen med patientinddragelsesudvalget.

## En national kvalitetsplan skal sætte faglige standarder

Regeringen vil sætte en national retning for udviklingen af det nære sundhedsvæsen. Det vil ske i en national kvalitetsplan fra Sundhedsstyrelsen. Kvalitetsplanen skal løfte de sundhedsfaglige kompetencer i det nære sundhedsvæsen.

Kvalitetsplanen peger desuden på områder, hvor det sundhedsfagligt giver mening, at en del af behandlingen finder sted tættere på borgerne i stedet for på sygehuset. Sundhedsstyrelsen peger på KOL, diabetes, hjertekarsygdom, muskel-skeletsygdom samt angst og depression. Efterhånden kan flere patientgrupper komme til.

Kvalitetsplanen vil også understøtte, at færre borgere bliver indlagt på et sygehus for lidelser, som kunne være forebygget med en tidlig indsats – f.eks. dehydrering og blærebetændelse.

Det bliver en lokal beslutning i hvert sundhedsfællesskab, hvornår en opgave kan flyttes. Det forudsætter, at den fornødne kapacitet og kompetence er til stede i et lokalområde. Og at man har klare aftaler om finansiering, og "hvem der gør hvad" i samarbejdet om patienten. Indtil da bliver opgaven på sygehuset.

Kommuner og almen praksis skal i gang med at opbygge nye samarbejdsformer og ny kapacitet i et samarbejde med sygehusene. Derfor bliver kvalitetsplanen bygget op, så omstillingen forløber over en årrække, i takt med at flere opgaver kan løftes i det nære sundhedsvæsen.

Kvalitetsplanen vil indeholde faglige standarder, så alle kommuner lever op til en fælles kvalitetsstandard. Det skal blandt andet sikre, at kommunerne har de nødvendige faglige kvalifikationer, moderne udstyr mv.

Kvalitetsplanen skal understøttes af bedre data om indsatsen i det nære sundhedsvæsen. Det skal give borgere og sundhedspersonalet tryk for, at kvaliteten fastholdes, når opgaverne flyttes fra sygehusene.



#### Personalet på sygehusene skal i højere grad yde

**rådgivning** for de praktiserende læger og kommunerne, i takt med at flere opgaver løses uden for sygehusene.



#### Sundhedsfællesskaberne skal inddrage borgere og

**patienter**, så de direkte kan fortælle om deres erfaringer og synspunkter.

## De praktiserende læger får en større rolle

Ens egen læge har en helt særlig rolle, når vi bliver ramt af sygdom. Mange har kendt deres egen læge i flere år, og ens læge sætter ofte en ære i at kende sine patienter. De praktiserende læger kender patienternes sygdomsforløb, og patienterne slipper dermed for at genfortælle deres historie.

De praktiserende læger behandler langt de fleste patienter, men har også ansvaret for at sende patienter videre i sundhedsvæsenet, når der er behov for det. Sundhedsreformen vil give de praktiserende læger en endnu større rolle.

Regeringen ønsker at uddanne flere speciallæger i almen medicin og skabe bedre fysiske rammer og større enheder. Det skal være med til at fremtids sikre og modernisere almen praksis.

Det er et problem, at 70 pct. af landets lægepraksis allerede i dag har lukket for tilgang. En del af løsningen er at uddanne flere praktiserende læger ved at øge dimensioneringen for almen medicin.

Samtidigt ønsker regeringen flere sundhedshuse med både praktiserende læger og sygeplejersker og andre faggrupper tilknyttet, så lægerne får mere tid til den lægefaglige patientbehandling.

Regeringen vil med Nærhedsfonden på 6 mia. kr. skabe bedre fysiske rammer for det nære sundhedsvæsen. Midlerne kan f.eks. gå til nye bygninger, renoveringer og nyt udstyr i sundhedshuse og til kompetenceløft i kommuner og almen praksis. Fondens midler vil særligt blive målrettet kommuner, hvor behovet er størst. Regeringen vil målrette op til 150 mio. kr. til de særlige udfordringer med mange solopraksis i Københavns og Frederiksberg Kommune. Nærhedsfonden skal også medvirke til et kompetenceløft i almen praksis.

Med sundhedsreformen flyttes nogle opgaver fra sygehusene til blandt andet de praktiserende læger. Dermed vil der år for år komme flere penge ud i almen praksis. Den stigende aktivitet vil medføre en løbende opjustering af økonomiløftet og et behov for at oprette nye ydernumre (flere praktiserende læger). Når regeringens målsætning for omstillingen frem mod 2025 er opnået, vil det svare til i størrelsesordenen 100 nye ydernumre.

I de 21 nye sundhedsfællesskaber skal de praktiserende læger – sammen med sygehuse og kommuner – tage et større fælles ansvar for patienternes samlede behandlingsforløb.

Regeringen vil nedsætte et udvalg om almen praksis. Udvalget skal fremlægge forslag om 1) almen praksis' rolle i sundhedsfællesskaberne og 2) udviklingen i almen praksis frem mod 2030

Den praktiserende læge vil fortsat have en helt central rolle som patienternes primære og gennemgående behandler.

### Opgaver i almen praksis

- Familiens primære og gennemgående behandler
- Udredning og afklaring af symptomer
- Tovholder på patientens behandling
- Opfølgende kontrol mv.

# 70%

Det er et problem, at 70 pct. af landets lægepraksis allerede i dag har lukket for tilgang.

# “

Den praktiserende læge vil fortsat have en helt central rolle som patienternes primære og gennemgående behandler.

## Sådan kan et sundhedshus se ud

Sundhedshusene samler flere faggrupper og en række behandlingstilbud under samme tag. De kan også være uden praktiserende læger.

### Flere sundhedshuse

Regeringen ønsker at øge antallet af sundhedshuse. De skal være med til at flytte behandlinger fra sygehuse ud i lokalmiljøerne – tættere på borgerne. Sundhedshusets opgavesammensætning afhænger af, hvilke kompetencer der er til stede.

# Sundhedshus

### De praktiserende læger får mere tid til kerneopgaverne

De praktiserende læger undersøger og behandler langt de fleste patienter og har også ansvaret for at sende patienten videre i sundhedssystemet, når der er behov for det.

Mere tværfagligt samarbejde og opgaveglidning i moderne sundhedshuse vil aflaste lægerne, så de får bedre tid til deres kerneopgaver.

### Patienterne får samlet behandlingen

For eksempel kan en hjertepatient både konsultere egen læge, få taget blodprøver, gå til simple kontroller, få justeret medicin, gå til genoptræning m.v. under samme tag.

### Praktiserende læger

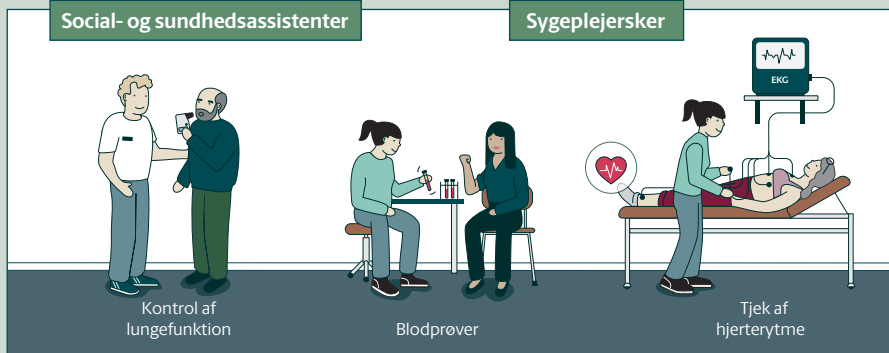


Svar på komplicerede spørgsmål

Lægen står til rådighed for sygeplejerskerne

### Social- og sundhedsassistenter

### Sygeplejersker

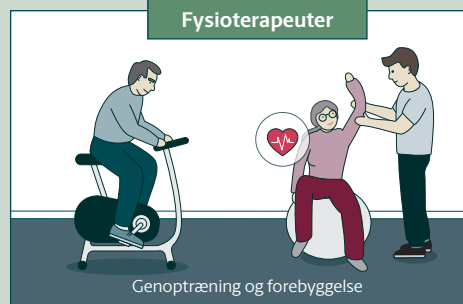


Kontrol af lungefunktion

Blodprøver

Tjek af hjerterytme

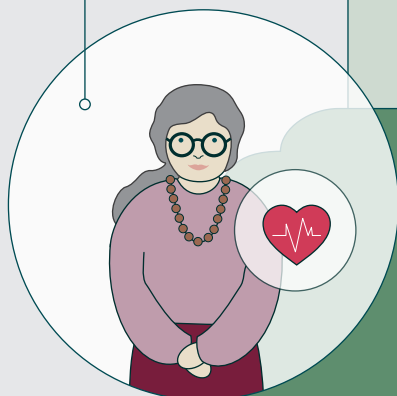
### Fysioterapeuter



Genoptræning og forebyggelse

### Andre faggrupper:

- **Rygestopinstruktører:** Professionel hjælp fra en rygestopinstruktør samt individuelt forløb.
- **Diætister:** Rådgivning om diætbehandling af overvægt og uplanlagt vægttab.
- **Sundhedsrådgivere (f.eks. sygeplejersker):** Varetager f.eks. forebyggende samtaler om alkohol til borgere med et skadeligt alkoholforbrug og tilbud om sygdomsmestring.
- **Sundhedsplejersker:** Sundhedsfremme og forebyggelse til børn, unge og deres familier.
- **Kiropraktorer:** Diagnosticering, forebyggelse og kiropraktisk behandling af ryg, bækken, arme eller ben.
- **Psykologer:** Kan indgå i udredning og behandling af mennesker med psykiske lidelser samt behandling af stress og deltagelse i forebyggelse af mistrivsel.
- **Socialrådgivere:** Bidrager, hvor der er behov for en tæt koordination mellem sundhedsområdet, socialområdet, det sociale område og beskæftigelsesindsatsen.
- **Jordemødre:** Varetager jordemoderkonsultationer under graviditet og efter fødsel samt andre opgaver som f.eks. rådgivning om seksuel sundhed.
- **Bioanalytikere:** Kan tage blodprøver og forklare resultater af laboratorieundersøgelser.
- **Social- og sundhedsassistenter:** Kan udføre opgaver på delegation (medhjælp) af en læge og herigennem understøtte den lægefaglige og sygeplejefaglige opgaveløsning.



## Kommunernes sundheds-tilbud skal give højere kvalitet til borgerne

Siden 2007 har kommunerne udbygget deres sundhedsfaglige opgaver som hjemmesygepleje, forebyggelse, misbrugsbehandling og genoptræning.

Men kommunerne griber opgaverne meget forskelligt an. Og ikke alle borgere får den bedst mulige behandling.

For eksempel er der forskel på antallet af uhenigtsmæssige indlæggelser og genindlæggelser. De ti kommuner, der klarer sig bedst, har 30 procent færre uhenigtsmæssige indlæggelser blandt ældre hjemmeplejemodtagere end forventet. De ti kommuner, der klarer sig dårligst, har 31 procent flere uhenigtsmæssige indlæggelser end forventet.

Derfor vil regeringen løfte kvaliteten af de kommunale sundhedstilbud. Det skal ske med afsæt i den nye nationale kvalitetsplan.

Regeringen afsætter med Nærhedsfonden penge til flere medarbejdere og et kompetenceløft i kommunerne.

Pengene kan blandt andet anvendes til at ansætte mere kommunalt sundhedspersonale. Det kan være flere sygeplejersker, social- og sundhedsassistenter, fysio- og ergoterapeuter eller andet sundhedspersonale. Nærhedsfonden skal også styrke efter- og videreuddannelse af sundhedspersonalet i kommuner.

### Kommunernes sundhedsopgaver – eksempler

- Hjemmesygepleje
- Forebyggelse og sundhedsfremme
- Genoptræning
- Misbrugsbehandling
- Sundhedspleje
- Tandpleje (børn og ældre)

## Sygehusene skal bruge kræfterne på det, de er bedst til

I disse år slår nye moderne supersygehuse dørene op landet over. Vi investerer i perioden 2010-2025 næsten 50 mia. kr. i nye og moderniserede sygehuse. Sundhedsreformen ændrer ikke ved den planlagte sygehusstruktur i Danmark. Højt kvalificerede og specialiserede sygehuse vil fortsat være kernen i det behandlende sundhedsvæsen.

Det har løftet kvaliteten, at vi har samlet de specialiserede behandlinger på sygehusene.

For eksempel var der i 1992 mere end 90 afdelinger, der udredte patienter med lungekræft. I dag er der godt 10 afdelinger. Det giver mulighed for ensartede udredningsforløb, moderne udstyr, større ekspertise – og langt højere kvalitet for patienten.

Specialisering har medvirket til, at kræftoverlevelsen er steget med 31 procent siden begyndelsen af 00'erne. Og antallet af dødsfald som følge af hjertesygdom er faldet med 47 procent.

Borgerne skal bruge sygehusene til det, som de er bedst til – behandling, som forudsætter den erfaring, ekspertise og det avancerede udstyr, som er på sygehusene. Det kan være operationer for kræft eller behandlinger for alvorlige psykiske lidelser for bare at nævne to områder.

Sundhedsreformen giver sygehusene en mere udadvendt rolle som faglige fyrtårne, der skal rådgive og vejlede de praktiserende læger og sundhedspersonalet i kommunerne.

Bedre nære sundhedstilbud vil også give specialisten på sygehuset større tryghed for, at indsatsen løftes, som man har aftalt, efter en patient er udskrevet fra sygehuset.

Samtidig skal sundhedsreformen være med til at forhindre, at vores sygehuse kommer under yderligere pres, når der i de kommende år kommer flere ældre og flere med én eller flere kroniske sygdomme.

Allerede i dag er der perioder med overbelægning på sygehusene. Det kan i værste fald gå ud over patienterne. Medarbejderne på sygehusene kan også føle, at deres tid og kræfter ikke slår til. Det er ingen tjent med – hverken patienter, pårørende eller sundhedspersonalet. Med sundhedsreformen skal flere behandlinger klares tættere ved eller i borgernes hjem.

Forskning og udvikling af nye innovative behandlingsmetoder vil fortsat være en kerneopgave i det danske sundhedsvæsen – ikke mindst på sygehusene.

Regeringen har omlagt den økonomiske styring på sundhedsområdet, så der bliver fokus på det nære sundhedsvæsen og sammenhæng for borgerne. For sygehusene har produktivitetskravet hidtil sat fokus på, hvor mange behandlinger mv. sygehusene udfører på et år. Fra 2019 er produktivitetskravet på sygehusene erstattet med en ny nærhedsfinansiering.

Moderne sundhedshuse giver bedre rammer for, at patienter f.eks. kan få genoptræning og andre sundhedstilbud under samme tag.





Sygehusene skal fortsat gøre det, de er bedst til. Fremover skal de i højere grad rådgive almen praksis og kommunerne om patientens behandling.

## Regionerne omdannes til fem sundhedsforvaltninger

Sygehusene drives i dag af fem regionsråd, som hver har 41 medlemmer.

I den nye organisering bliver regionerne omdannet til fem nye sundhedsforvaltninger inden for de fem regioners eksisterende geografiske område.

Til at lede hver sundhedsforvaltning vil regeringen udpege en bestyrelse på seks personer, som skal have erfaring fra sundhedssektoren og stærke kompetencer inden for drift, anlægsprojekter og it. Ét af medlemmerne udpeges efter indstilling fra kommunerne, og ét medlem udpeges på baggrund af forslag fra patientforeningerne. Regeringen ønsker at udpege de fem nuværende regionsrådsformænd som formænd for bestyrelserne for de nye sundhedsforvaltninger i forberedelsesperioden og den første tre-års periode. Det skal skabe kontinuitet og bygge bro til den nye struktur.

De nye sundhedsforvaltninger skal sikre en professionel drift af sygehusene. De skal blandt andet gennemføre den nye sygehusstruktur og fortsætte de gode resultater med øget specialisering. De skal både stå for at gennemføre nationale beslutninger. Og de skal træffe lokale beslutninger, f.eks. om den konkrete tilrettelæggelse af ambulanceberedskabet, eller om bestemte operationer skal foregå på det ene eller det andet sygehus.

Sundhedsforvaltningerne overtager regionernes opgave på praksisområdet og skal sørge for, at alle har adgang til en praktiserende læge.

Sundhedsforvaltningernes bestyrelser skal systematisk arbejde med at inddrage borgere og patienter.

### Opgaver i de fem sundhedsforvaltninger

- Driften af sygehuse
- Ambulanceberedskabet og den øvrige præhospital indsats
- Praksisområdet
- Deltagelse i lokale sundhedsfællesskaber
- Bestyrelsesformænd får plads i bestyrelsen for Sundhedsvæsen Danmark

## En fælles national retning

Den nye organisering skal styrke den landspolitiske koordination af sundhedsområdet med flere fælles løsninger og mere ensartede sundhedstilbud på tværs af landet.

I dag er ansvaret for sundhedsvæsenet fordelt på flere politiske niveauer. Fremover skal den overordnede politiske retning for sundhedsvæsenet fastsættes nationalt.

Regeringen skal hvert år udstikke retningen for sundhedsvæsenet i en udviklingsplan til det nye Sundhedsvæsen Danmark og de fem nye sundhedsforvaltninger. Her fastlægges de overordnede prioriteringer på sundhedsområdet. Det gælder blandt andet den overordnede økonomiske ramme for Sundhedsvæsen Danmark og sundhedsforvaltningerne.

Desuden skal regeringen udpege bestyrelsen for Sundhedsvæsen Danmark og bestyrelserne for de fem sundhedsforvaltninger.

Der er behov for at styrke den nationale opgave med at sørge for sammenhængende digitale løsninger på tværs af sundhedsvæsenet og at anvende sundhedsdata til at skabe ny viden. Eksempelvis bliver ansvaret for Regionernes Kliniske Kvalitetsudviklingsprogram (RKKP) forankret på nationalt niveau.

Sundhedsstyrelsen vil med den nationale kvalitetsplan sætte en faglig retning for det nære sundhedsvæsen.

### En fælles national retning

- National retning for sundhedsvæsenet
- En årlig udviklingsplan for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger
- Udpege bestyrelser for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger
- Overordnet planlægning på it- og dataområdet

## Sundhedsvæsen Danmark skal koordinere fælles opgaver – f.eks. akuthjælp og it-projekter

En ny national myndighed *Sundhedsvæsen Danmark* skal være en drivkraft for udviklingen af sundhedsvæsenet.

På en række områder har der hidtil ikke været tilstrækkelig koordination og fremdrift, selvom der er gode grunde til at løse opgaverne i fællesskab. Her skal Sundhedsvæsen Danmark fremover koordinere.

For det første skal Sundhedsvæsen Danmark være med til at realisere regeringens ambitioner på det akutte område. Alle akutte patienter i Danmark skal have adgang til en ensartet, høj kvalitet i behandlingen døgnet rundt og i alle dele af landet.

For det andet skal Sundhedsvæsen Danmark godkende større it- og digitaliseringsprojekter i sundhedsforvaltningerne som led i en stærkere national styring af it- og dataområdet.

For det tredje er der behov for at styrke patientrettighederne, så de overholdes i alle dele af landet.

For det fjerde skal Sundhedsvæsen Danmark medvirke til at skabe et mere forpligtende nationalt samarbejde om de højt specialiserede behandlinger.

For det femte får Sundhedsvæsen Danmark kompetence til at beslutte forpligtende fælles indkøb. Det giver de bedste vilkår for køberne – de danske skatteydere. Regionernes samlede indkøb udgør i dag over 30 mia. kr. årligt (foruden sygehusmedicin).

Efterhånden kan der komme flere områder, hvor der er behov for en bedre national koordinering.

Sundhedsvæsen Danmark skal herudover være en drivkraft for udvikling og skubbe på sundhedsforvaltningerne for at løfte kvaliteten og sammenhængen. Det skal blandt ske ved erfaringsopsamling og ved at udbrede fælles løsninger.

Regeringen vil fastholde de fælles løsninger, som allerede eksisterer, blandt andet Amgros og Medicinrådet, som forankres hos Sundhedsvæsen Danmark.

Sundhedsvæsen Danmark skal samtidig sikre, at der fortsat er et særligt overenskomstsysteem for lønmodtagere og praksissektoren, som tager hensyn til forholdene i sundhedsvæsenet.

Sundhedsvæsen Danmark får en bestyrelse på elleve personer, som regeringen udpeger. I bestyrelsen vil indgå personer, der har erfaring med sundhedssektoren. Derudover udpeges ét medlem på baggrund af forslag fra patientforeningerne.

De fem bestyrelsesformænd for sundhedsforvaltningerne er fødte medlemmer. Det skal skabe sammenhæng mellem de fem sundhedsforvaltninger og det nationale Sundhedsvæsen Danmark, som derved får en lokal forankring.

Sekretariatet for Sundhedsvæsen Danmark skal ligge i Aarhus.



**Sundhedsvæsen Danmark skal være drivkraft for udvikling** og skubbe på sundhedsforvaltningerne for at løfte kvaliteten og sammenhængen.

### Opgaver i Sundhedsvæsen Danmark

- Koordinere tværgående løsninger (akutområdet, it og data samt indkøb)
- Styrke overholdelsen af patienternes rettigheder
- Godkende større it-projekter i de fem sundhedsforvaltninger
- Erfaringsudveksling på tværs af sundsvæsenet
- Overenskomster med de ansatte i sundhedsvæsenet og praksissektoren
- Amgros og Medicinrådet



## Regionernes andre opgaver flyttes til kommuner eller stat

Regionerne varetager i dag nogle afgrænsede opgaver uden for sundhedsområdet – især inden for miljø, kultur, uddannelse, sociale tilbud og kollektiv trafik.

Regeringen foreslår, at enkelte opgaver falder bort, når regionerne omdannes. Det gælder blandt andet nogle af de opgaver, som er frivillige for regionerne, og den partistøtte, som tildeles på grundlag af regionsrådsvalgene.

De resterende opgaver flyttes til kommunerne eller til staten.

### Jordforurening

Regionerne står i dag for indsatsen mod de jordforureninger, der truer menneskers sundhed, vand og natur. Indsatsen består blandt andet i at kortlægge, prioritere og oprense jordforureninger.

Nogle jordforureninger er så omfattende, at de er svære at håndtere på regionalt niveau. De gælder eksempelvis de ni store såkaldte generationsforureninger, herunder Grindstedværket samt Cheminovas fabriksgrunde og Høfde 42.

Regeringen foreslår, at staten overtager regionernes opgave med at bekæmpe jordforurening. Det indebærer en effektiviseringsgevinst. Regeringen vil prioritere den forventede effektiviseringsgevinst på omkring ½ mia. kr. frem mod 2030 til indsatsen mod generationsforureningerne.

### De specialiserede social og undervisningstilbud

For de specialiserede social- og undervisningstilbud samles ansvaret i kommunerne. I den forbindelse vil regeringen gå i dialog med relevante organisationer om, hvordan institutionernes særlige karakter kan fastholdes bedst muligt ved overgangen til nyt ejerskab i kommunerne.

### Kollektiv trafik

Kommunerne overtager regionernes ansvar for den regionale bustrafik, privatbanetrafikken og det fulde ejerskab for de regionale trafiksselskaber.

I Hovedstadsområdet gælder særlige trafikale forhold. Regeringen vil inden længe fremlægge et selvstændigt udspil om organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.



**Opgaver i regionerne** uden for sundhedsområdet bortfalder eller overføres til stat eller kommuner.

### Kommunerne overtager



Kollektiv trafik



Det specialiserede socialområde



Specialundervisning for børn og voksne

### Staten overtager



Kultur



Udbud af ungdomsuddannelser m.v.



Jordforurening m.m

### Bortfalder



Regional partistøtte



Den regionale udviklingsstrategi

# Vejen frem

## 140.000

**De cirka 140.000 medarbejdere i regionerne** vil for langt de flestes vedkommende fortsat skulle løse de samme opgaver som hidtil og levere den samme høje kvalitet, som de plejer.

Regeringen vil indbyde relevante organisationer, foreninger mv. for at høre deres synspunkter om regeringens udspil.

Regeringen vil herefter indbyde Folketingets partier til forhandlinger om sundhedsreformen med sigte på at indgå en politisk aftale i foråret 2019. Herefter skal der gennemføres lovgivning.

Regeringen foreslår, at den nye organisering træder endeligt i kraft den 1. januar 2021.

I mellemtiden vil 2020 fungere som et overgangsår. De 21 sundhedsfællesskaber samt bestyrelserne for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger begynder deres arbejde den 1. april 2020. De nye bestyrelser skal i 2020 forberede omstillingen, så den nye struktur kommer godt fra start.

Det nære sundhedsvæsen vil gradvist få tilført flere opgaver, efterhånden som almen praksis og kommunerne opbygger den fornødne kapacitet og kompetencer.

Regionsrådene fortsætter indtil udgangen af 2020. De får fortsat ansvaret for beslutninger, der vedrører 2020.

Regionsrådene har siden 2007 bidraget til at løfte kvaliteten og aktiviteten på sygehusene. De nuværende regionsråd vil fratræde et år før ophøret af den indeværende valgperiode. Regeringen foreslår, at regionsrådsmedlemmerne fortsat får det vederlag, som de ville have fået fra regionen, hvis

de var fortsat i hele den oprindelige valgperiode til udgangen af 2021.

### Tryghed for medarbejderne

Der er næsten 140.000 medarbejdere i de danske regioner. For langt de fleste vil deres arbejdsopgaver fremover ligne sig selv.

Det er afgørende for regeringen, at medarbejderne kan være trygge ved den nye struktur for det danske sundhedsvæsen. Det gælder også i overgangen mellem den hidtidige og den nye struktur.

Sundhedsmedarbejderne vil fortsat kunne gå på arbejde og levere den høje kvalitet, som de plejer. Medarbejderne får med sundhedsreformen mulighed for at løse opgaverne under en stærkere ledelseskonstruktion, og der vil være bedre muligheder for at samarbejde på tværs.

Sundhedsforvaltningerne overtager regionernes administrative opgaver på sundhedsområdet, som bliver på regionsgårdene. Sundhedsforvaltningernes hovedsæder placeres uændret i Aalborg, Viborg, Vejle, Sorø og Hillerød. Det vil medvirke til at skabe kontinuitet, at reformen ikke ændrer ved den administrative ledelse af sundhedsområdet.

Andre af regionernes opgaver flytter ud, og enkelte falder helt bort. Derfor vil nogle medarbejdere på regionsgårdene ikke blive overført til de nye sundhedsforvaltninger. I perioden frem mod 2021 vil regionerne få mulighed for at planlægge tilpasningen af administrationen. Regeringen forventer, at de myndigheder, der overtager opgaver, går



Når regionerne nedlægges, frigøres der penge, som skal bruges på patienterne i stedet.



i dialog med regionerne om mulighederne for ansættelse i den nye struktur. Regionerne skal dermed være med til at sikre en smidig og nænsom overgang til den nye struktur.

#### Mindre administration frigør penge til patienterne

Vi sparer penge, når vi reducerer antallet af politiske niveauer fra tre til to. Der vil ikke længere være udgifter til at honorere de 41 regionsrådsmedlemmer i hver region. Vi sparer også penge på administrationen af opgaverne uden for sundhedsområdet, der falder bort. Disse besparelser udgør samlet set 1,5 mia. kr. frem mod 2025 og medgår til at finansiere Nærhedsfonden på i alt 6 mia. kr. i 2020-2025.

Nærhedsfonden bliver herudover finansieret med midler, der er afsat på finansloven til sundhedsreformen, og inden for investeringsrammen i 2025-planen. Desuden lægger regeringen op til, at Danske Regioners egenkapital indgår i Nærhedsfonden, så foreningens formue kommer patienterne til gavn.

Nærhedsfonden kommer ud over de midler, der ellers afsættes til sundhedsområdet over de kommende år i forbindelse med de årlige økonomiaftaler (kommunerne) og finanslovaftaler. Dermed er råderummet til offentligt forbrug fastholdt, så det kan prioriteres frem til 2025 inden for blandt andet sundhedsområdet.

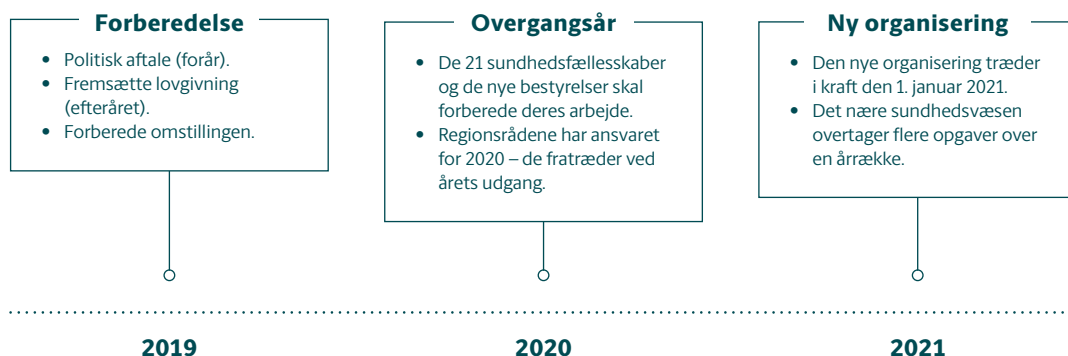
Herudover bliver det med sundhedsreformen muligt at løse en række administrative opgaver i sundhedsvæsenet bedre end i dag. Sundhedsvæsenet Danmark får kompetence til fælles løsninger, og de fem sundhedsforvaltninger bliver forpligtet til at samarbejde. Regeringen sætter derfor et konkret mål for årlige administrative besparelser på 75 mio. kr. svarende til i alt knap 0,8 mia. kr. i 2022-2025, som skal blive i sundhedsforvaltningerne til gavn for patienterne.

Siden 2007 har regionerne ansat betydeligt flere medarbejdere i administrative funktioner. Den udvikling vil regeringen vende.

Sundhedsreformen betyder samlet set administrative besparelser på 2,3 mia. kr. frem mod 2025.

## Tidsplan

Sundhedsreformen træder i kraft den 1. januar 2021



2018/19:10

Januar 2019

Sundheds- og Ældreministeriet  
Holbergsgade 6  
1057 København K  
Tlf. : +45 7226 9000  
E-mail: sum@sum.dk

ISBN 978-87-93422-60-5 (trykt version)  
ISBN 978-87-93635-12-8 (digital version)

Design: e-Types og  
Regeringens Kommunikationsenhed  
Tryk: Rosendahls

Publikationen kan hentes på  
[www.sum.dk](http://www.sum.dk)



**Sundheds- og Ældreministeriet**

Holbergsgade 6

1057 København K

Tlf. : +45 7226 9000

E-mail: [sum@sum.dk](mailto:sum@sum.dk)

# 10. Fokus på sundhedsområdet – reformens betydning for andre områder

Regionerne løser i dag en række opgaver uden for sundhedsområdet. Opgaver som spænder vidt fra oprensning af forurenede jord, planlægning af de regionale busruter og til drift af tilbud til de borgere, som lever med alvorlige handicap. Vigtige opgaver, som i den nye, enklere struktur, vil blive løst mere effektivt og i sammenhæng med lignende opgaver i kommuner og stat.

Regionernes øvrige opgaver, som ikke hører naturligt sammen med sundhed, flyttes til kommunerne og staten, hvor de ligger i forlængelse af andre eksisterende opgaver. Det drejer sig om opgaver inden for blandt andet trafik, miljø og kultur. Enkelte opgaver vil også falde bort. Dette skal sikre en mere enkel, effektiv og sammenhængende opgaveløsning.

I det daglige forbinder de fleste regionerne med sundhedsvæsenet og driften af landets sygehuse. Men regionerne har også ansvaret for en række andre opgaver, blandt andet inden for kollektiv trafik, uddannelse, kultur, miljø, specialundervisning og det specialiserede socialområde.

Regeringen ønsker at styrke sundhedsforvaltningernes fokus på kerneopgaven: at skabe det bedst mulige sundhedsvæsen. Regionernes øvrige opgaver vil derfor fremover blive løst af enten staten, kommunerne eller falde bort.

Den fremtidige struktur med to led i stedet for tre skaber en enklere opgaveløsning med færre aktører, og ansvarsfordelingen bliver derfor

også klarere. Den nye placering af opgaverne vil samtidig sikre synergi og mere sammenhæng, da kommunerne og staten allerede i dag løser opgaver i tilknytning hertil. Der frigives administrative besparelser, som regeringen vil bruge på sundhedsopgaver og en styrket indsats over for jordforurening. Dette bidrager til en mere effektiv offentlig sektor samlet set. Hvor pengene bruges der, hvor det giver mest værdi for borgeren.

I det følgende præsenteres regeringens oplæg til, hvor regionernes opgaver ud over sundhed fremover skal løftes.

## Boks 10.1: Udgifter til øvrige opgaver

Samlet blev der brugt cirka 7,4 mia. kr. i 2017 på regionernes opgaver ud over sundhed.

Cirka 3,1 mia. kr. gennem bloktilskud fra staten og udviklingsbidrag fra kommunerne.

Og cirka 4,2 mia. kr. gennem takstbetaling fra kommunerne for sociale tilbud og specialundervisning.

### Kollektiv trafik

Ansvar for den lokale kollektive trafik er i dag delt mellem regioner og kommuner. Regionerne bestiller og finansierer regional busstrafik og privatbanetrafik, er medejere af Aarhus og Hovedstadens letbane og står for indkøb af lokal togtrafik på udvalgte strækninger. Regionerne deltager sammen med kommunerne i de regionale trafikselskaber, som i dag står for indkøb af både regional busstrafik og kommunal busstrafik (på vegne af kommunerne).

Med udspillet sikres en mere klar og enkel ansvarsfordeling, hvor kommunerne overtager regionernes ansvar for den regionale busstrafik, privatbanetrafikken og det fulde ejerskab for de regionale trafikselskaber. Trafikselskaberne overtager regionernes rolle med at planlægge den regionale trafik under direkte ansvar over for kommunerne, som fremover finansierer den regionale trafik. Kommunerne overtager den fulde styring af trafikelskaberne.

De eksisterende trafikelskaber vil fremover overordnet set få de samme opgaver som hidtil, men som rent kommunale selskaber. Trafikselskaberne får til opgave at sikre, at der også i fremtiden vil være privatbaner, som vi kender det i dag. Trafikselskaberne vil derfor også fremover modtage statslige tilskud, som skal støtte op om driften af privatbanerne. De regionale busruter vil blive finansieret af kommunerne i fællesskab ved, at de midler, som regionerne bruger på busstrafik, overføres til kommunerne via det kommunale bloktilskud. Den velkendte struktur for den lokale og regionale kollektive trafik forenkles, og der vil fremover være en entydig placering af ansvaret. Dette skal fra borgerens stol gerne resultere i en mere sammenhængende lokal trafik.

I Hovedstadsområdet gælder særlige trafikale forhold. Regeringen vil inden længe fremlægge et selvstændigt udspil om organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.

### Kultur

Regionerne kan i dag være med til at igangsætte kultur- og idrætsbegivenheder og udvikle kulturelle tilbud som eksempelvis at give støtte til musikalske samarbejdsprojekter. Fremover vil denne opgave blive udført gennem Kulturministeriets kulturaftaler med kommunerne, de regionale kunstfonde og Sport Event Danmark. På denne måde sikres det, at kulturprojekter rundt omkring i landet fortsat vil kunne støttes i

en enklere struktur og samtidigt sikres en større bevillingsmæssig volumen. Opgaven tænkes ind i de eksisterende, velfungerende statslige ordninger, der bygger på faglig ekspertise og god kontakt til de relevante miljøer.

### Uddannelse

På uddannelsesområdet rådgiver regionerne undervisningsministeren i forbindelse med koordineringen af den geografiske placering af uddannelsesstillingerne og kapaciteten på ungdomsuddannelserne. Regionerne bistår også i forhold til optagelse på de almengymnasiale uddannelser blandt andet med sekretariatsbetjening af fordelingsudvalgene.

Fremover vil Undervisningsministeriet som hidtil have ansvaret for at sikre, at der er et tilstrækkeligt og varieret uddannelsesstilbud på tværs af hele landet, men Undervisningsministeriet vil fremover også have ansvar for at sikre, at der fortsat tages højde for lokale forhold fx gennem høring af lokale interessenter. På den måde forenkles processerne, når det fremover udelukkende er Undervisningsministeriet, der varetager opgaven. Stillingtagen til håndtering af opgaven om fordeling af elever på de almengymnasiale uddannelser afventer en ekspertgruppe, der forventes at offentliggøre deres rapport inden udgangen af 1. halvår 2019.

### Regional udvikling og erhverv

Regionerne har i dag mulighed for at udarbejde en regional udviklingsstrategi om de øvrige regionale udviklingsopgaver blandt andet kollektiv trafik, uddannelse og miljø. I forbindelse med omdannelsen af regionerne flyttes alle regionernes nuværende opgaver udover sundhed til stat, kommuner eller falder bort. Det er dermed ikke længere relevant at udarbejde en regional udviklingsstrategi og den bortfalder derfor. På denne måde frigives administrative ressourcer, som i stedet kan bruges på sundhedsopgaverne. Ligeledes lægges der op til, at regionernes adgang til midler til kvalificeret arbejdskraft under Socialfonden bortfalder, og at regionernes bestyrelsesplads i Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og erhvervshusenes bestyrelser nedlægges.

### Miljø

På miljøområdet er regionerne blandt andet ansvarlige for at forebygge og forhindre skadelige virkninger fra jordforureninger. Regionernes opgaver består i kortlægning og prioritering samt at afværge og oprense jordforureninger. Prioriteringen er en kerneopgave og skal sikre, at det er



de forureninger, der udgør en trussel mod drikkevand, overfladevand, natur eller menneskelig sundhed, der oprenses. Udførelsen af oprensingsprojekter sker gennem udbud.

Samlet set er der tale om en stor og kompleks opgave, og det er afgørende, at der bliver taget alle de rette hensyn, så der i en fremtidig placering fastholdes en stærk faglighed i løsningen af opgaven. Derfor placeres opgaven i staten med enkelte borgernære opgaver i kommunerne. På denne måde samles de faglige kompetencer, og der sker en national prioritering på tværs. Dette resulterer i en forventet effektiviseringsgevinst på omkring ½ mia. kr. frem mod 2030. Regeringen vil derfor bruge denne 1/2 mia. kr. på en styrket indsats mod de såkaldte generationsforureninger, som eksempelvis Grindstedværket samt Cheminovas fabriksgrunde og Høfde 42.

Regionerne deler desuden i dag ansvaret for forvaltningen af råstofområdet med staten. Staten er ansvarlig myndighed i forhold til råstofindvindingen til havs, mens regionerne er myndighed, når det gælder indvindingen på land. Regionernes opgaver på råstofområdet er at udarbejde råstofplaner og udstede tilladelser til indvinding på land. Med reformen overtager staten opgaven med at udstede indvindingstilladelser til råstoffer såsom sten, grus og sand og udarbejde planer for råstofindvindingen til lands. Det samlede ansvar for råstofindvinding placeres hos staten, hvilket vil give et stærkere fagligt miljø og en mere effektiv opgaveløsning samt en mere tværgående styring.

### **Socialområdet og specialundervisning**

Både på socialområdet og på specialundervisningsområdet er det afgørende, at der fastholdes en stærk, specialiseret faglighed. Det vurderes, at fagligheden bedst vil kunne sikres ved en kommunal placering. Det betyder, at de tilbageværende cirka 60 regionale tilbud og institutioner i lighed med de omkring 1.000 øvrige tilbud, som kommunerne allerede har overtaget siden kommunalreformens ikrafttræden, overgår til kommunerne. Med kommunalreformen fik kommunerne det fulde myndigheds-, forsynings- og finansieringsansvar på det specialiserede socialområde for at sikre, at opgaverne på området i højere grad blev løst i nærmiljøet og i tæt samspil med de øvrige kommunale tilbud.

De nuværende regionale tilbud omfatter blandt andet sikrede døgninstitutioner for børn og unge,

som anbringes af henholdsvis socialretlige, strafferetlige og udlændingeretlige årsager og en sikret boform, Kofoedsminde, for psykisk udviklingshæmmede, som har begået grov eller personfarlig kriminalitet.

Regionerne driver desuden nogle tilbud med lands- eller landsdelsdækkende specialer. Tilbudene er specialiserede i forhold til børn og unge med alvorlige syns- og hørehandicap og svære fysiske handicap. Derudover driver regionerne fire kommunikationscentre for personer, der har tale-, høre- og synsvanskeligheder.

En kommunal placering af både de sociale tilbud og af specialundervisningstilbuddene kan give bedre muligheder og incitamenter for faglig sparring og udvikling. Samtidig øges samspillet med de øvrige kommunale tilbud samt med løsningerne på normalområdet.

Inden der træffes endelig beslutning om overgangen, er der dog behov for at afklare, om der for de tilbageværende regionale tilbud er særlige forhold, der skal tages hensyn til ved en ny placering. Derfor vil der blive igangsat et afklaringsarbejde i dialog med de relevante organisationer, der skal se på, hvordan institutionernes særlige karakter bedst muligt fastholdes ved overgangen til nyt ejerskab.

### **Partistøtte**

Regionerne har til opgave at udbetale den partistøtte, som kandidatlistene får udbetalt på grundlag af stemmetallene ved seneste regionsrådsvalg. Da der ikke længere skal afholdes valg til regionsrådene, bortfalder den regionale partistøtte. Dette giver en administrativ besparelse.

### **Særligt om Bornholms Regionskommune**

Bornholms Regionskommune har i dag særlig hjemmel til selv at varetage de fleste af regionernes øvrige opgaver ud over sundhed. Disse opgaver finansieres ved, at Region Hovedstaden betaler en fastsat andel af sit udviklingsbloktilskud til Bornholms Regionskommune, samtidig med at Bornholms Regionskommune fritages for at betale størstedelen af det normale kommunale udviklingsbidrag til Region Hovedstaden. Kollektiv trafik er den største enkeltopgave inden for regionernes øvrige opgaver. Bornholms Regionskommunes opgave på dette område vil ikke blive påvirket af ændringerne, men den hidtidige finansiering fra regionen vil blive omlagt til kommunalt bloktilskud. De resterende øvrige opgaver vil fremover

blive løst på samme måde som i det øvrige land. Blandt andet vil råstofforvaltningen ligesom i resten af landet overgå til staten. Regeringen vil nærmere drøfte de økonomiske konsekvenser af omlægningen med Bornholms Regionskommune.

### Særligt om grænseoverskridende samarbejde

Regionerne har hidtil deltaget i en række grænseoverskridende samarbejder eksempelvis i Øresundsregionen forankret i blandt andet foreningen Greater Copenhagen og i det dansk-tyske grænse-land forankret i en fælles erklæring. Meget af dette

samarbejde vil med den nye erhvervsfremmelov kunne fortsætte med kommunerne i en mere central rolle sammen med Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse. Regeringen vil gerne understøtte, at kommunerne fortsætter de grænseoverskridende samarbejder i det dansk-tyske grænse-land, også om andre forhold end erhvervsfremme, fx kultur, kollektiv trafik og miljø. Til dette formål vil regeringen til de fire sønderjyske kommuner og Femern-samarbejdet afsætte en pulje på 10 mio. kr. årligt, som kommunerne kan søge.



Den kommende opgavefordeling, når regionerne nedlægges.

Figur 10.1

Opgaver der varetages af regionerne flyttes enten til kommunerne, staten eller falder bort





Fremsat den 19. december 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven

(Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.)

#### § 1

I lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017, lov nr. 315 af 25. april 2018 og lov nr. 1565 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

#### 1. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikkselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

§ 3 c. Kommuner kan finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.«

#### 2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

»Stk. 8. Trafikkselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-15 bliver herefter stk. 9-16.

#### 3. § 19, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Udføres fjernbuskørsel som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

#### 4. § 22, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikkselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte ø-kommuner.«

#### 5. § 23 affattes således:

»§ 23. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af en tilladelse skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.«

#### 6. §§ 27 og 28 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 27. Trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S kan i regnskabs- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Kan der ikke opnås enighed om udpegning af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der

udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

*Stk. 8.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet.

*Stk. 9.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for:

- 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
- 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
- 3) at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

*Stk. 10.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. stk. 9, nr. 1-3.

*Stk. 11.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

**§ 27 a.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart, samt standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystemer.

**§ 27 b.** Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

**§ 27 c.** Overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.

**§ 28.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 2.* Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikelskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.«

**7.** Efter § 28 b indsættes i *kapitel 4*:

»**§ 28 c.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikelskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

**8.** § 29, *stk. 3*, ophæves.

**9.** § 30, *stk. 1*, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1,
- 2) overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller
- 3) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.«

**10.** § 30, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse og karakteren af den begåede overtrædelse.«

**11.** I § 30 indsættes som *stk. 5 og 6*:

»*Stk. 5.* For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

*Stk. 6.* For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.«

## § 2

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1558 af 19. december 2017 og lov nr. 1562 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

**1.** § 14, *stk. 1*, affattes således:

»Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.«

2. § 14, stk. 2 og 4, ophæves.

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

*Stk. 2.* Allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel efter § 22, stk. 1, forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4, samt § 22, stk. 2 og 3.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

#### 1. Indledning

#### 2. Lovforslagets hovedpunkter

- 2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.3. Forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.4. Et fælles selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.5. Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
      - 2.5.2.1. Videresalg af udvalgte billetter
      - 2.5.2.2. Standardbilleteringsformater
      - 2.5.2.3. Videreudvikling af rejseplan - og rejsekortsystemer
      - 2.5.2.4. Tilsutning af private aktører og på rejseplan - og rejsekortsystemet
      - 2.5.2.5. Integration af rejseplan - og rejsekortsystemets funktioner og andre digitale tjenester
      - 2.5.2.6. Deling af transportdata
  - 2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.7. Rejsekortfordringer
    - 2.7.1. Gældende ret
    - 2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.8. Databeskyttelse af personoplysninger
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 6. Miljømæssige konsekvenser**
- 7. Forholdet til EU-retten**
- 7.1. ITS-direktivet
  - 7.2. Passagerrettigheder
- 8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.**
- 9. Sammenfattende skema**

#### 1. Indledning

Nærværende lovforslag har til formål at muliggøre en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetstjenester, herunder at sikre bedre rammer for udviklingen af digitale mobilitetstjenester.

Et sammenhængende transportsystem er afgørende for en velfungerende kollektiv trafik og for mobiliteten i samfun-

det. Digitaliseringen udvisker grænsen mellem traditionel offentlig kollektiv trafik og private transportformer. Kollektiv trafik forbindes ofte med offentligt finansierede transporttilbud, såsom de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet, men moderne kollektiv trafik rækker videre end det og rummer ligeledes private kollektive trafiktilbud, der bidrager til et bredere og styrket mobilitets-tilbud til de rejsende. Videre har digitaliseringen muliggjort udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der kobler rejse-

planlægning med betaling og billettering på tværs af offentlige og private transportformer. Det er et naturligt led i den digitale udvikling på transportområdet, som skal understøttes og fremmes.

Ved at gøre brug af digitaliseringens muligheder bliver det nemmere at være passager i den kollektive trafik, f.eks. vil rejsen kunne planlægges, bookes og betales i én app. På den måde kan passagerens valgmuligheder øges og koblingen af de forskellige transporttilbud bidrage til et mere sammenhængende transportsystem samt en øget og mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det kunne for eksempel være muligt at starte sin rejse med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætte med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en delecykel eller en delebil frem til destinationen. Alt sammen planlagt, booket og betalt i en enkelt app på smartphonen, hvor der i øvrigt også er realtidsinformation om trafikken undervejs.

Hvad enten man som rejsende foretrækker den hurtigste, den mest komfortable eller den billigste rejse, så kan digitale mobilitetstjenester gøre det nemmere at finde, planlægge og betale rejsen. Mobilitetstjenester forbedrer de rejsendes vilkår og øger passagerernes mobilitetsmuligheder og valgfrihed.

Det fremgår desuden af regeringsgrundlaget fra november 2016, at regeringen blandt andet med udgangspunkt i forsøget i Nordjylland ønsker at fremme digitale løsninger i andre dele af landet, som samtænker det kollektive trafiktilbud med f.eks. taxi og delebiler.

Forsøget i Nordjylland viser, at fordelene ved digitale mobilitetstjenester ikke alene er forbeholdt større byer, men også er til stede i mindre tætbefolkede egne, hvor digitale mobilitetstjenester der samler alle transportmuligheder kan bidrage til øget synlighed og tilgængelighed af transportmuligheder, som f.eks. tilbringer-transport fra hjemmet til den kollektive trafiks knudepunkter, der kan bidrage til øget brug af det samlede kollektive trafiktilbud.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund fået foretaget en analyse af, hvordan digitale mobilitetstjenester kan fremmes i Danmark. Analysen har vist et behov for at genbesøge incitamentsstrukturen for trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB (herefter benævnt de offentlige trafikvirksomheder), i den måde sektoren har indrettet sig på, i forhold til at videreudvikle og optimere sektorens eksisterende løsninger, rejsekort og rejseplanen. Endvidere fremhæves i analysen deling af udvalgte transportdata og videresalg af den offentlige kollektive trafiks billetter som nødvendigt for, at digitale tjenester kan udvikles og drives i privat regi.

Lovforslaget har således til formål at gøre det muligt for den offentligt finansierede kollektive trafik at følge med den teknologiske udvikling og tilbyde passagererne tidssvarende løsninger, og samtidig sikre, at det bliver muligt for marke-

det at udvikle og drive nye og innovative digitale tjenester til gavn for brugerne.

De offentlige trafikvirksomheder bevæger sig allerede i den rigtige retning, og trafikvirksomhederne har med den hidtidige udvikling og drift af rejseplanen og rejsekort formået at skabe en styrkeposition for den kollektive trafik i Danmark og et solidt digitalt udgangspunkt for den videre udvikling til gavn for forbrugerne. Den digitale udvikling har dog muliggjort, at der er mere at hente på dette område for både den enkelte rejsende og mobiliteten i samfundet. Hensigten med lovforslaget er derfor at understøtte de gode takter, der allerede er påbegyndt i sektoren, ved at fremme en videreudvikling af tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste.

Med lovforslaget foreslås det således, at rejsekortets og rejseplanens funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse. Det fælles selskab skal dermed arbejde for en integration af rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester. Formålet hermed er at sikre en målrettet og fælles strategi for en samlet digital tjeneste og en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved at samle opgaverne er det målet, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger. For at understøtte selskabets handlefrihed til at træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag, foreslås der med lovforslaget fastsat nogle overordnede rammevilkår for selskabet samt opgaver, der har til formål at fremme moderne kollektiv trafik og udviklingen af mobilitetstjenester. Implementeringen af selskabets udviklingsopgaver fastsættes af bestyrelsen og nedfældes i en forretningsplan, der skal indeholde en strategi- og tidsplan for implementeringen. Bag forslaget om en forretningsplan ligger hensynet til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan forventes implementeret fra lovens ikrafttrædelsesdato, hvorfor der med forretningsplanen skabes rum for, at selskabets formål som udgangspunkt kan udvikles på et forretningsmæssigt grundlag i takt med den teknologiske og digitale udvikling. Tillige foreslås, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte statiske og dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Dermed lægges der med lovforslaget ikke op til, at personrelaterede oplysninger skal deles, herunder følsomme personoplysninger, rejsemønstre eller lokalisering af den rejsendes position m.v. Såvel den offentligt funderede mobilitetstjeneste som eventuelle nye, privat initierede mobilitetstjenester vil desuden – som øvrige foretagender – være underlagt reglerne fastsat i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Derudover lægges der op til, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, for at muliggøre fremkomsten af private digitale løsninger.

Med lovforslaget foreslås det desuden at give kommunerne mulighed for at finansiere faste anlæg til fjernbusterminaler m.v. og samtidig gives der mulighed for, at driften af en fjernbusterminal kan varetages af et trafikskelskab, der har indgået aftale herom med en kommune.

Med lovforslaget foreslås det endvidere at forenkle og sænke afstandskravene til fjernbuskørsel til 75 km og øge betjeningskravet fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en returrejse fem dage ugentligt.

Samtidig foreslås det, at der indføres grundlag for et intensiveret tilsyn med fjernbusserne samt forslag om højere anbefalede bøder. Formålet er at sikre lige markeds- og brugervilkår for alle operatører og passagerer. Hensigten med kortere afstandskrav og højere betjeningskrav er at skabe de retlige rammer for flere fjernbusruter i Danmark, herunder i yderområder.

Lovforslaget indeholder yderligere forslag om, at private virksomheder efter aftale med et trafikskelskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på en rute til og fra virksomheden.

Derudover har lovforslaget også til formål at sikre fælles buspassagerrettigheder i den offentligt finansierede kollektive trafik, uanset hvor i landet man rejser og med hvilket trafikskelskab.

Endelig foreslås med lovforslaget, at også private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, får mulighed for at inddrive rejsekortfordringer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikskelskab

#### 2.1.1. Gældende ret

I henhold til § 3, stk. 1, i den gældende lov om trafikskelskaber finansieres trafikskelskaberne gennem indtægter fra salg af billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Det er således udelukkende kommuner og regioner, der kan bestille trafik hos et trafikskelskab. Trafikskelskaberne har i dag ikke mulighed for at tilbyde private virksomheder hjælp med at oprette nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter.

En privat virksomhed har i dag mulighed for selv at bestille eller operere forskellige former for rutekørsel, f.eks. speciel rutekørsel med arbejdstagere mellem bopæl og arbejde. En sådan kørsel kræver i henhold til § 20, stk. 1, 2. pkt., tilladelse, hvis kørslen udføres med motorkøretøj indrettet til befordring af mere end 9 personer, inkl. føreren. I forbindelse med vurderingen af, om en ansøgning om rutekørsel kan

imødekommes, tages der hensyn til, om behovet for kørslen allerede er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, jf. § 21, stk. 1, 2. pkt.

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

Det vurderes at være hensigtsmæssigt, hvis trafikskelskaberne får mulighed for at kunne hjælpe de private virksomheder, der retter henvendelse til trafikskelskaberne om mulighederne for en bedre busbetjening til og fra deres virksomhed, mod at virksomhederne finansierer den øgede betjening.

Trafikskelskaberne må i dag henvise virksomhederne til at rette henvendelse til den kommune, hvor virksomheden er beliggende. Det må formodes, at kommunerne som udgangspunkt gerne vil tilrettelægge trafikken, så den så vidt muligt tilgodeser en lokal virksomheds behov.

Det er imidlertid ikke altid, at kørslen er begrænset til én kommune. Kørslen strækker sig måske over flere kommuner eller der kan være tale om en regional rute. I sådanne tilfælde er det ikke sikkert, at en kommune vil kunne imødekomme en virksomheds ønsker, idet andre hensyn og de øvrige kommuners ønsker til trafikken kan medføre, at omfanget af trafik til virksomheden ikke stemmer overens med virksomhedens ønsker.

På den baggrund foreslås det, at der indsættes en ny § 3 b, hvorved private virksomheder gives mulighed for at indgå aftale med et trafikskelskab om at finansiere nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. De ruter eller ekstra afgang, der oprettes i henhold til en aftale mellem en privat virksomhed og et trafikskelskab, vil være en del af den øvrige offentlige servicetrafik, som trafikskelskabet stiller til rådighed for alle mod betaling af de til enhver tid gældende takster. Der vil således gælde de samme rejseregler for disse ruter og ekstra afgang som for trafikskelskabets øvrige trafik.

Den private virksomhed forpligter sig i henhold til den indgåede aftale med trafikskelskabet til at betale den marginale merudgift, som en ny rute eller ekstra afgang på en eksisterende rute medfører for trafikskelskabet.

### 2.2. Fjernbusterminaler - mulighed for kommunal finansiering samt mulighed for at trafikskelskaber kan varetage driften

#### 2.2.1. Gældende ret

En kommune må i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne bidrage til infrastrukturprojekter, herunder etablere og vedligeholde anlæg af betydning for den kollektive trafik. Den kommunale støtte må dog ikke gå længere end kommunens interesse tilsiger, og støtten må ej heller ydes til enkeltvirksomheder.

Trafikskelskaberne kan alene varetage de opgaver, som er nævnt i den gældende § 5 i lov om trafikskelskaber. Det fremgår af § 5, stk. 1, at et trafikskelskab inden for trafiksel-



skabets geografiske område varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, fastsætter takster og billetteringssystemer, koordinerer og planlægger offentlig service- trafik, er ansvarlig for individuel handicapkørsel og opgaver i relation til privatbanerne. Derudover indeholder § 5, stk. 2-15, en lang række specifikke hjemler til at et trafiksselskab kan varetage andre opgaver blandt andet efter aftale med en region, en kommune eller et letbaneselskab. § 5 indeholder ikke hjemmel til, at et trafiksselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal.

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

De kommunale tilsynsmyndigheder har ikke taget stilling til, hvorvidt kommunalfuldmagtsreglerne kan anvendes til at etablere faste anlæg til brug for fjernbuskørsel. For at sikre, at kommunerne får mulighed for at kunne etablere en fjernbusterminal og lignende foreslås det, at der indsættes en hjemmel til dette i lov om trafiksselskaber. Med det foreslåede nye § 3 c får kommunerne mulighed for at finansiere f.eks. en fjernbusterminal eller et stoppested til fjernbusser. Faste anlæg til fjernbusser, der er finansieret af kommunale midler, vil tillige kunne anvendes til offentlig servicetrafik og eventuelt også til turistbusser.

Ved finansiering af faste anlæg forstås tillige omkostninger til at drive en fjernbusterminal. Selvom kommunerne får mulighed for at etablere og drive en fjernbusterminal, er det ikke nødvendigvis kommunen selv, der skal drive terminalen. F.eks. har der i Københavns Kommune været overvejelser om at etablere en fjernbusterminal, men kommunen ønsker ikke selv at drive en sådan terminal, idet kommunen ikke er i besiddelse af den fornødne viden om driften. Stort set al viden om drift af kollektiv trafik er med den nuværende struktur samlet i trafiksselskaberne. Derfor er der et ønske om at kunne overdrage driftsopgaven vedrørende en eventuel fjernbusterminal til et trafiksselskab. Kommunen vil skulle betale trafiksselskabet for at varetage opgaven samt bære de tilhørende driftsrisici, driftsunderskud m.v.

Det foreslås derfor, at der i § 5, stk. 8, indsættes en hjemmel til, at et trafiksselskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en fjernbusterminal. En fjernbusterminal er kendetegnet ved at være en station, hvor vognmænd med fjernbustilladelser afsætter og medtager passagerer. Uagtet at driftsopgaven overdrages til et trafiksselskab, er det ikke ensbetydende med, at selskabet selv vælger at udføre de enkelte driftsopgaver, der er forbundet med driften, men trafiksselskabet vil oftest vælge at udbyde de forskellige driftsopgaver.

## 2.3. *Forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel*

### 2.3.1. *Gældende ret*

I henhold til den gældende § 19, stk. 4, i lov om trafiksselskaber forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafiksselskabers område, over mere end

området for trafiksselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den gældende § 22, stk. 2, i lov om trafiksselskaber, tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafiksselskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommunes område eller mellem to trafiksselskabers områder på betingelse af, at der indgås overenskomst med de berørte trafiksselskaber herom.

I henhold til den gældende § 30 i lov om trafiksselskaber kan et selskab (juridisk person) straffes med bøde, hvis denne kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene for en udstedt tilladelse til rutekørsel. Der er med de gældende regler ikke fastsat vejledende bødestørrelser.

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

Fjernbusmarkedet har gennem det seneste årti oplevet en betydelig vækst i antallet af passagerer. Væksten vurderes at være et udtryk for en stigende efterspørgsel blandt brugerne af kollektiv trafik på en billig transportform.

De gældende afstandsregler på fjernbusområdet fungerer dog som en begrænsning for markedets udvikling regionalt, da fjernbusserne i henhold til gældende bestemmelser skal krydse regionale trafiksselskabsgrænser. Afstands begrænsningen er på den måde til hinder for udviklingen i det samlede mobilitetsudbud i Danmark.

De nuværende bestemmelser om krydsning af en eller flere trafiksselskabsgrænser, afhængigt af hvor i Danmark man befinder sig, forekommer vilkårlige og ulogiske, idet en fjernbus, som starter eller slutter i trafiksselskabet på Sjællands eller Bornholms Regionskommunes områder, kun skal krydse én trafiksselskabsgrænse, mens man for fjernbuskørsel i den øvrige del af landet skal krydse to trafiksselskabsgrænser. En justering af kravene til fjernbuskørsel til et fast landsdækkende kilometerkrav vil forenkle reglerne, og på den måde skabe samme landsdækkende vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus.

Det foreslås at ændre og forenkle de gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel, så fjernbuskørsel fremadrettet vil forstås som rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Med forslaget til nyaffattelse af § 22, stk. 2, foreslås således en forenkling af reglerne for fjernbuskørsel i Danmark.

Forslaget vurderes at ville medføre et øget transportudbud på kortere strækninger, som vil komme brugerne af den landsdækkende og regionale trafik, heraf mange studerende

og pensionister, til gode i form af flere transportmuligheder og lavere billetpriser. Endvidere vurderes det, at forslaget vil gøre det mere attraktivt at udbyde fjernbuskørsel i yderområder, idet det lavere afstandskrav på minimum 75 kilometer gør det muligt at tilbyde kortere ture med mindre risiko for kørsel med tomme busser.

Den foreslåede afstandsgrænse på 75 kilometer er fastsat ud fra et hensyn til at ensarte afstandskravene for fjernbuskørsel på tværs af landet og for at understøtte fjernbusmarkedets videre udvikling og vækst som en del af det regionale mobilitetsudbud til gavn for brugerne.

Forenklingen af afstandskravene for fjernbuskørsel forventes at øge antallet af rejsende med fjernbus. Det foreslås derfor at indføre et forbedret tilsyns-, kontrol- og sanktionsgrundlag, som skal sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer.

## 2.4. Et fælles selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet

### 2.4.1. Gældende ret

Idéen til rejsekort opstod i midten af 1990'erne og var oprindeligt et samarbejde mellem DSB, Ørestadsselskabet I/S (nu Metroselskabet I/S) og HT (nu Movia). Rejsekort A/S blev dog først officielt stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var ved stiftelsen i 2003 DSB, HUR (nu Metroselskabet I/S), Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab.

Aktionærerne bag Rejsekort A/S udgøres i dag af Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Bornholms Trafikselskab, Metroselskabet I/S og DSB. Bestyrelsen består af 13 medlemmer og 12 suppleanter, mens den daglige ledelse varetages af direktøren for Rejsekort A/S.

Rejseplanen blev officielt lanceret 1. oktober 1998, mens Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafikselskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafikselskab. Bestyrelsen i Rejseplanen A/S består af 9 medlemmer, mens den daglige ledelse varetages af en direktør.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet i medfør af lov, men lovgiver gav ved ændringen af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik fra 2005 (lov nr. 580 og lov nr. 581 af 24. juni 2005) hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet. Bestemmelserne blev videreført uændret i §§ 27 og 28 i lov om trafikselskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005).

Rejsekortet fungerer i dag som et elektronisk billetsystem til bus, tog, metro og letbane, der binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetsystem. Rejsekortet virker som både billetmedie og betalingsmiddel.

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

Rejsekortet er i dag en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i den offentlige servicetrafik og er derved med til at understøtte en sammenhængende og tilgængelig offentlig servicetrafik for passagererne.

Rejsekort A/S har siden opstarten udstedt over 2,5 millioner rejsekort, hvilket har medført, at rejsekortet i dag står for knap 10 millioner rejser om måneden og en omsætning i rejsekortsystemet på omkring 3 mia. kr. årligt. Antallet af udstedte rejsekort svarer i dag til, at 7 ud af 10 brugere af den offentlige servicetrafik har et rejsekort til rådighed.

Rejseplanen er i dag en af de mest benyttede services i Danmark og er den fjerde mest populære app til mobiltelefoner i landet. 90 pct. af den danske befolkning kender rejseplanen, og rejseplanen viser dagligt over 1 million rejser til kunderne. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig og til at gøre det lettere og mere overskueligt for passagererne at planlægge en rejse. Endvidere er det i dag muligt på rejseplanen at få vist rejsens pris samt dynamiske oplysninger om rejsens forløb. Derfor lægges der op til at bygge videre på det unikke digitale udgangspunkt, der allerede eksisterer i den kollektive trafik både hvad angår rejseplanen og rejsekortet.

Den digitale udvikling inden for transportområdet bevæger sig imidlertid i en retning, hvor transportsektorens forskellige tilbud til passagererne i højere grad tænkes sammen frem for at være en traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat transporterhverv. Den digitale udvikling muliggør således udviklingen af multimodal rejseplanlægning, -betaling og -billettering på tværs af det samlede offentlige og private transporterhverv, hvilket igen kan bidrage til en mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det foreslås, at samarbejdet om rejseplan- og rejsekortsystemet lovfæstes og samtidig samles i ét selskab, idet rejsekortet og rejseplanen i dag udgør en essentiel del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker således at støtte udviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, så disse produkter også i fremtiden kan levere en troværdig, kundeoptimeret, fuldt integreret og let anvendelig service til gavn for brugerne.

Det er ministeriets opfattelse, at der ligger et stort potentiale i at sammenkæde den videre udvikling af rejseplanen og rejsekortet for på sigt at fremme initiativer, hvor rejseplanlægning, booking, betaling og billettering af forskellige former for transportydelser integreres i én digital mobilitetsservice,

som kan tilgås på tværs af landet, når som helst behovet måtte opstå.

Et centralt mål er således på sigt at etablere en tjeneste, der så vidt muligt fusionerer summen af rejsekortets og rejseplanens nuværende produkter og tjenester samt de kommende produkter og tjenester, der udvikles.

Der foreslås på den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S samles i ét aktieselskab. Selskabet skal ledes under én samlet bestyrelse og direktion. Selskabet foreslås at skulle hedde Rejsekort & Rejseplan A/S, men det står ejerne frit for at ændre selskabets navn.

Der er en lang række forskellige forhold, der skal afklares i forbindelse med sammenlægningen og den videre drift, herunder selskabsretlige og skattemæssige forhold, momsmæssige konsekvenser, statsstøtteretlige og konkurrenceretlige forhold, databeskyttelse osv.

Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S blev begge oprettet i 2003 med nærmest identiske ejerkredse, men med en lille variation i ejerandele. Med tiden er det erfaret, at der er væsentlige snitflader mellem de to selskaber, hvilket blandt andet betyder, at der anvendes unødigt mange ressourcer på eksempelvis mødeaktivitet og koordinering selskaberne imellem. Tilsvarende besværliggøres beslutningsstrukturerne i begge organisationer af overlap organisationerne imellem.

Formålet med forslaget er at oprette et selskab, som fremadrettet skal rumme alle de offentlige trafikvirksomheders aktiviteter relateret til rejseplan- og rejsekortsystemet. Ved at samle opgaverne er det forventningen, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger.

Ved at samle aktiviteterne for hhv. rejseplan og rejsekort i ét selskab er det også forventningen, at der sikres en bedre koordination mellem aktiviteterne, ligesom der etableres et bedre grundlag for en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved en sammenlægning kan der også opnås synergier på tværs af de to nuværende it-driftsorganisationer bag rejseplanen og rejsekortet, herunder ikke mindst i forhold til driftseffektivitet og mere professionel leverandør- og kontraktstyring. Trafikvirksomhederne har hidtil også varetaget en række fælles funktioner i regi af det såkaldte Bus & Tog-samarbejde. Det drejer sig om den løbende koordinering af en række fælles kunderelaterede spørgsmål, forhold omkring indtægtsdeling og sekretariatsbetjening af fælles funktioner som f.eks. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro samt arbejdet med en takstreform i Vestdanmark.

Det har i trafikvirksomhedernes arbejde med at forenkle og effektivisere samarbejdet mellem trafikvirksomhederne været forudsat, at Bus & Tog-samarbejdet nedlægges, og at det

vurderes, hvilke funktioner der fremadrettet bør varetages i regi af et nyt fælles selskab.

Lovforslaget ændrer ikke ved disse overvejelser, men etableringen af Rejsekort & Rejseplan A/S vil understøtte grundlaget for at gå videre i den retning.

Det er også hensigten med forslaget, at rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester i højere grad skal integreres, så det over for brugerne af den samlede kollektive trafik fremstår som et samlet multifunktionelt produkt, der på en og samme tid leverer blandt andet rejserelateret information samt relevant rejsehjemmel og betalingsmulighed.

Det foreslås, at ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S skal fastsætte bestyrelsens størrelse og sammensætning. Desuden får transport-, bygning- og boligministeren ret til at udpege et medlem af bestyrelsen.

Begrundelsen for statens indtræden i bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S er blandt andet, at både rejseplanen og rejsekortet i dag er en integreret del af det at rejse med offentlig servicetrafik. Det er en høj prioritet, at den fremtrædende position, som både rejseplan og rejsekort har, forankres og udbygges i de kommende år, så disse produkter også i fremtiden kan levere en tilfredsstillende, tidssvarende og landsdækkende service, der følger med den teknologiske udvikling og lever op til brugernes forventninger.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der ligger et stort udviklingspotentiale i forhold til udvikling af digitale mobilitetstjenester i Danmark, og at rejseplan- og rejsekortsystemet i dets grundstruktur ikke er langt fra i én samlet løsning at kunne håndtere booking, betaling og billettering af andre former for transporttilbud. Den teknologiske udvikling går stærkt, og nye muligheder for produktudvikling opstår hurtigt.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne at nå til enighed om udviklingstiltag for de fælles løsninger, da disse til tider kan afvige fra de offentlige trafikvirksomheders specielle interesser.

Det er imidlertid af afgørende betydning for brugernes tilfredshed med rejseplan- og rejsekortsystemet, at det løbende overvejes, om og hvordan systemerne kan udvikles i både form og indhold, herunder hvordan rejsekortet – på linje med resten af samfundet – skal gå mod øget digitalisering.

Det er derfor hensigten med forslaget, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen hen imod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for, at flere, nye og private kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med sin bestyrelsespost blandt andet bidrage med en helhedsorienteret tilgang, der understøtter langsigtede og overordnede visioner for transportsektoren. Ministeriet vil således blandt an-

det kunne bidrage med at fokusere på tværs af trafiksselskaber og på tværs af landsdele.

Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal udvikle sig i – uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer. Bestyrelsesposten skal endvidere ses i sammenhæng med bemyndigelsen til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, jf. nedenfor afsnit 2.5.2.

Desuden indføres en pligt for Rejsekort & Rejseplan A/S til at udarbejde en forretningsplan, som selskabet en gang om året skal indsende til transport-, bygnings- og boligministeren.

Forretningsplanen skal indeholde en strategi- og tidsplan for implementeringen af selskabets opgaver, og planen skal forholde sig til de initiativer, der fremgår af transport-, bygnings- og boligministerens udspil fra september 2018 om nemmere kollektiv trafik, herunder hvordan selskabets funktioner mest hensigtsmæssigt samles i én mobilitetstjeneste, hvor der både kan foretages en søgning på en relevant rejse ift. kundens ønsker, foretages en bestilling af rejsen og endelig en betaling af rejsen. Forretningsplanen skal også forholde sig til private og deleøkonomiske transportudbydernes mulighed for at blive tilsluttet den fælles mobilitetstjeneste. Endelig skal forretningsplanen også forholde sig til muligheden for videresalg af billetter. Forretningsplanen skal blandt andet give transport-, bygnings- og boligministeren information til at vurdere, om det er nødvendigt for ministeren at fastsætte nærmere regler for selskabets drift og udvikling, jf. nedenfor afsnit 2.5.2.

Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet invitere KL og Danske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling hen imod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet til borgerne.

## 2.5. Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse

### 2.5.1. Gældende ret

I henhold til § 27 i den gældende lov om trafiksselskaber kan aktionærerne bag Rejsekort A/S indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Endvidere kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Det samme gør sig gældende i § 28 i den gældende lov om trafiksselskaber for så vidt angår aktionærerne bag Rejseplanen A/S, der ligeledes har hjemmel til at indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til syste-

met. Ligeledes kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Baggrunden for bestemmelserne er, at det kræver lovhjemmel, hvis kommuner og regioner skal drive virksomhed med fortjeneste for øje, herunder i kraft af deres deltagelse i et selskab.

Ejerkredsen bag Rejsekort A/S kan således indgå aftaler med private om udnyttelse af rejsekortet til andet end rejsehjemmel, og de kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

Ligeledes kan ejerne bag Rejseplanen A/S indgå samarbejdsaftaler med private om f.eks. integration med andre elektroniske systemer og kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

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

Det overordnede formål med dette forslag er at sikre, at rejseplan- og rejsekortsystemernes landsdækkende og tværgående funktioner følger med udviklingen af digitale og multimodale tjenester, der også rummer private og deleøkonomiske transportformer.

Der lægges derfor med forslaget op til at understøtte en videreudvikling af rejseplanssystemets funktioner med henblik på i forening med rejsekortsystemets funktioner at kunne yde en fælles digital mobilitetstjeneste, hvor rejseplanlægning, booking, billettering og betaling kan tilgås via én samlet tjeneste på tværs af offentlige og private transportformer og -udbydere. Den offentlige servicetrafik udgør rygraden i den kollektive trafik, men med tilkobling af øvrige transporttilbud via den fælles mobilitetstjeneste understøttes den samlede rejse fra dør til dør.

Samtidig har lovforslaget til formål at understøtte udviklingen af digitale mobilitetstjenester generelt, dvs. både offentligt og privat initierede mobilitetstjenester, der muliggør passagerens behov for nemt at kunne planlægge, booke og betale for den samlede rejse. Private aktørers mulighed for at udvikle digitale mobilitetstjenester forudsætter, at dele af rejseplanens og rejsekortets funktioner og transportdata gøres tilgængelige for øvrige aktører i transportsektoren.

I det omfang, at den forudsatte drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et u hensigtsmæssigt lavt tempo, vil transport-, bygnings- og boligministeren med den foreslåede bestemmelse i § 27, stk. 11, kunne pålægge Rejsekort & Rejseplan A/S og/eller ejerkredsen i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S at udføre nærmere bestemte opgaver. Ministeren påser i den forbindelse, at dette sker i overensstemmelse med statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

De ovenfor nævnte formål behandles uddybende nedenfor.

### 2.5.2.1. Videre salg af udvalgte billetter

Blandt de foreslåede initiativer i lovforslaget er formålet blandt andet at understøtte det private markedes mulighed for selvstændigt at udvikle digitale mobilitetstjenester.

Det foreslås derfor, at de offentlige trafikvirksomheder skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videre salg gennem tredjepart. På sigt vil rejsekortbilletter eller tilsvarende ligeledes skulle stilles til rådighed for videre salg gennem tredjepart. I takt med at det fælles selskab arbejder hen imod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel – ud over det fysiske rejsekort – også at kunne tilgås på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen af det offentlige mobilitetstilbud.

Med forslaget til ny § 28, stk. 1, om videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter gennem tredjepart bliver det muligt for private at udvikle digitale mobilitetstjenester, der går på tværs af transporttilbud samtidig med, at de offentlige trafikvirksomheders transporttilbud vil kunne nå bredere ud via større tilgængelighed.

Det foreslås endvidere, at tredjepart skal have adgang til at videre sælge billetter fra offentlige trafikvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt slutkunderne i de offentlige salgskanaler. Krav om videre salg af billetter til tredjepart, til højst samme pris som slutkunderne tilbydes, sikrer, at de offentlige trafikvirksomheder fortsat bevarer eksisterende fortjeneste ved salget, og at der ikke opstilles u hensigtsmæssige barrierer for tredjeparts forretningsmodeller, som vil kunne besvære eller umuliggøre etableringen af private digitale mobilitetstjenester.

Der lægges videre op til med lovforslaget, at tredjeparts videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for billetten solgt i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre gennemsigtighed for forbrugeren, samt at billetter til den offentlige kollektive trafik ikke sælges til overpris og derved reducerer incitamentet hos forbrugeren til at benytte den offentlige kollektive trafik. Lovforslaget forhindrer derved ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetstjenester, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videre sælge billetter.

Endvidere foreslås det, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om minimumskrav til, hvilke kommercielle billetter, trafikvirksomhederne skal stille til rådighed for videre salg gennem tredjepart, som f.eks. DSB's Orangebilletter, der også vil figurere via rejseplanssystemets funktioner, samt i hvilket omfang kommercielle billetter skal stilles til rådighed i forhold til trafikvirksomhedens samlede billetudbud.

### 2.5.2.2. Standardbilletteringsformater

Med muligheden for, at tredjepart kan videre sælge udvalgte billetter til den offentlige kollektive trafik, kan der potentielt opstå nye, forskellige billettertyper.

Det foreslås derfor at give transport-, bygning- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, der lægger sig op ad den offentlige kollektive trafik formater, således at nye billetter udvikles i et maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder, jf. den foreslåede § 28, stk. 4.

Baggrunden for denne bemyndigelse er at sikre, at potentielle nye billettertyper også skal kunne valideres af de offentlige trafikvirksomheders billetkontrollører i den kollektive trafik.

### 2.5.2.3. Videre udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemer

Validering af billetters gyldighed er en blandt flere opgaver, der forudsætter bagvedliggende datasystemer. De enkelte transportudbydere har i dag særskilte interne datasystemer, der er i stand til at validere egne billetters gyldighed. Med muligheden for videre salg af billetter og tilslutning af private aktører på rejsekortets funktioner, er det nødvendigt med et datasystem, der kan validere eksternt udstedte billetter. Dette gør sig ligeledes gældende i tilfælde, hvor én samlen de billet udstedes på tværs af transportformer.

De typer af billetter, der stilles til rådighed for videre salg gennem tredjepart skal gøres disponible gennem en platform med et system, der kan lagre information om f.eks. udstedte og aktive billetter, for at sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan nå bredt ud på tværs af eksterne aktører, der måtte have interesse i at videre sælge de offentlige trafikvirksomheders billetter.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt i forlængelse af, at opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse disse opgaver på sigt samles i selskabet, som f.eks. et fælles datasystem, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med f.eks. oplysninger om tid og sted. I denne forbindelse vil det være essentielt, at selskabet har databeskyttelsesreglerne for øje, jf. afsnit 2.8. om databeskyttelse af personoplysninger.

Rejsekortet har i dag delvist etableret et sådant datasystem, der med fordel vil kunne videre udvikles til et centralt, nationalt datasystem med henblik på at kunne integrere private aktører i rejsekortets funktioner. Det centrale datasystem vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videre sælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet og anvende rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejseplanen har endvidere allerede igangsat et projekt, som skal sikre en fælles landsdækkende prismotor. Det vil sige,

at priserne beregnes ét sted, hvorfra de øvrige salgskanaler trækker priserne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at denne udvikling i overvejende grad skal drives af trafikvirksomhederne bag Rejsekort & Rejseplan A/S selv, da det er forventningen, at sektoren har det bedste udgangspunkt for at udvikle de teknisk mest optimale løsninger for videreudvikling af de allerede eksisterende løsninger.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne at nå til enighed om tiltag, der er foreneligt på tværs af trafikvirksomhedernes særlige interesser og udviklingspotentialer i de fælles løsninger.

Det foreslås derfor med den foreslåede § 27 a, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets datasystem, som vil kunne udmøntes i det tilfælde, at selskabet ikke selv formår at drive videreudviklingen af systemet i en retning, hvor private aktører kan integreres.

#### 2.5.2.4. Tilsutning af private aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet

Det er lovforslagets formål at fremtidssikre både rejseplanen og rejsekortet ved at understøtte en videreudvikling af disse to mod en fælles rejseplan- og rejsekorttjeneste, hvor den offentlige servicetrafik udgør ryggraden i den samlede rejse, hvor brugerne også kan fremsøge, booke og betale for private og deleøkonomiske transporttilbud.

Private og deleøkonomiske aktører skal således også have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det samlede rejseplan- og rejsekortsystem. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at det fælles selskab skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med eksterne aktører samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Det foreslås dog med den foreslåede § 27, stk. 11, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om selskabets krav til tredjepart ved tilslutning, i det tilfælde at tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem set ud fra en samlet betragtning ikke sker eller hindres. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod en offentligt funderet digital mobilitetstjeneste, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes, således at brugerne får flere valgmuligheder og et større samlet mobilitetstilbud samtidig med, at den offentlige kollektive trafik når bredere ud.

#### 2.5.2.5. Integration af rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og andre digitale tjenester

Endvidere lægges der op til at videreudvikle rejsekortsystemets billet- og betalingsfunktioner mod digitaliserede versioner af rejsekortsystemet, der muliggør, at rejsekortsystemet fremadrettet også vil kunne indgå i øvrige digitale løsninger.

Det foreslås derfor, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal kunne indgå aftaler om integration af rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner med andre elektroniske systemer og tjenester, hvor rejsekortsystemet også vil kunne anvendes som betalingskanal og rejsehjemmel, f.eks. på digitale platforme, der kan tilgås via mobiltelefoner.

Muligheden for at kunne være leverandør af en betalingsløsning i digitale mobilitetstjenester, der rækker bredere ud end den offentlige kollektive trafiksektor alene, kan ligeledes bidrage til at øge rejsekortsystemets volumen og give det adgang til nye markeder, hvor flere transportudbydere på tværs af offentlige, deleøkonomiske og private aktører er tilsluttet.

#### 2.5.2.6. Deling af transportdata

Muligheden for at digitale mobilitetstjenester også vil kunne opstå i privat regi, forudsætter tilgængelighed af transportdata for at kunne sammenkoble forskellige transportformer og de dertilhørende digitale infrastrukturer i én samlet løsning. Derfor skal de offentlige trafikvirksomheder stille transportdata til rådighed for tredjepart, og det skal i den forbindelse være muligt at opstille en række minimumskrav til sektoren.

Rejseplanen stiller allerede i dag udvalgte transportoplysninger til rådighed for tredjepart gennem en åben platformsadgang. Det er positivt, at sektoren allerede tænker i de baner, men mere kan gøres på området for at muliggøre fremkomsten af digitale mobilitetstjenester. Formålet er derfor først og fremmest at lovfæste denne allerede eksisterende praksis og dernæst at fremme, at yderligere relevante transportdata gøres tilgængelig for tredjepart, herunder udvalgte dynamiske transportdata. Dette med henblik på at øge de aktuelle muligheder for det private transporterhvervs adkomst til at oprette særskilte digitale løsninger, herunder også uafhængigt af tilkobling til den offentligt initierede digitale mobilitetstjeneste i form af det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Deri ligger således også et ønske om at understøtte en fortsat innovation og nytænkning på området.

Det foreslås derfor med den foreslåede § 27 a, stk. 3, at give ministeren en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om minimumskrav vedrørende deling af transportdata fra rejseplan- og rejsekortsystemet til tredjepart uden for systemet. Der skelnes mellem statiske og dynamiske transportdata, men fælles for de transportdata, der skal gøres tilgængelige for tredjepart, er, at det er oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt for markedet også at udvikle digitale mobilitets-

tjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge og betale for den samlede rejse. Der lægges derved ikke op til, at personhenførbare oplysninger, herunder følsomme personoplysninger, rejsemønstre eller lokalisering af den rejsendes position m.v. skal gøres tilgængelige.

Med statistiske transportdata menes f.eks. køre- og driftsplanner, afgangstavler, linjeføring- og linjebeskrivelser, stoppesteds- og stationsdata, billet- og prisinformationer. Med undtagelse af billet- og prisinformationer stiller rejseplanen allerede disse typer af transportdata til rådighed for tredjepart i dag. Hvad angår dynamiske transportdata menes realtidsinformationer om f.eks. forsinkelser, aflysninger og overblikvisning af afgang- og ankomsttidspunkter. Rejseplanen stiller i dag allerede realtidsinformationer og dynamiske turplaner til rådighed for tredjepart. Derudover menes der med dynamiske transportdata også dynamisk information om udstedte og aktive billetter, idet realtidsinformation om disponible pladser i relevante transportmidler også vil være nødvendigt at stille til rådighed blandt andet for at tredjepart på sigt også kan videresælge de offentlige trafikvirksomheders kommercielle billetprodukter.

Endvidere er et fælles dataformat afgørende for, hvor nemt transportdata er at tilgå for tredjepart, og sikring af et standardformat for datadelingen er dermed også en forudsætning for at kunne understøtte fordelagtige rammevilkår for markedsaktører, der er interesserede i at udvikle særskilte digitale mobilitetstjenester.

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om krav til standardformater for deling af transportdata.

Indeværende forslag stiller alene krav til de offentlige trafikvirksomheder og Rejsekort & Rejseplan A/S om deling af transportdata og udvikling af standardformater, men ikke til private aktører. Dette sker af hensyn til ikke at pålægge det private erhvervsliv unødige byrder. Har private aktører et ønske om at tilslutte sig det fælles rejseplan- og rejsekortsystem og få deres transporttilbud vist på den fælles brugerplatform, vil det være en teknisk forudsætning for en sådan tilslutning, at relevante data deles og kompatible dataformater udvikles. Dette vil fremgå af tilslutningsaftalen, som indgås mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og de private aktører.

## 2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning

### 2.6.1. Gældende ret

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 1, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Trafikselskaberne har i dag på frivillig basis fastsat en række rettigheder for deres kunder, som f.eks. omhandler rejsetidsgaranti, information, erstatning m.v., som gælder for ruter, der er kortere end 250 km.

### 2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I EU-retten er der fastsat regler om rettigheder for passagerer inden for de fleste former for kollektiv trafik, dog med undtagelse af buskørsel på ruter under 250 km. Der findes dog kun relativt få busruter i Danmark, som er over 250 km, og trafikselskaberne har derfor selv fastsat en række konkrete rettigheder for deres passagerer, som primært omhandler rejsetidsgaranti, og som gælder for alle bus- og privatbanerejser (togrejser på privatbanestrækninger) i de enkelte trafikselskaber.

Flere undersøgelser har dog vist, at kendskabet til trafikselskabernes egne rettigheder er lavt, ligesom det skaber forvirring hos passagererne, at rettighederne er forskellige fra selskab til selskab.

Det foreslås at der indsættes en ny § 28 c, stk. 1, der bemyndiger transport-, bygnings- og boligministeren til at kunne fastsætte regler om passagerers ens grundlæggende rettigheder ved kørsel med trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus. Det kan f.eks. være regler om rettigheder ved forsinkelse, billetudstedelse, regler om medtagning af cykler, krav til information om rejsen m.v. De ens grundlæggende rettigheder er ikke til hinder for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder, men hensigten er, at rettighederne som udgangspunkt skal være ens på tværs af trafikselskaberne.

Da trafikselskaberne ligeledes varetager privatbanekørsel flere steder i landet, og da trafikselskabernes egne passagerrettigheder både gælder for deres bus og privatbanekørsel, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren tillige får bemyndigelse til at fastsætte regler om ens grundlæggende rettigheder for passagerer, som benytter privatbanekørsel. Dermed sikres det, at reglerne for trafikselskabernes bus- og togkørsel fortsat kan være ens.

Det er alene i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikselskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ens grundlæggende rettigheder for deres passagerer, at transport-, bygnings- og boligministeren vil benytte bemyndigelsen til at fastsætte regler.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være et supplement til reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

Endvidere foreslås det i § 28 c, stk. 2, at der etableres en mærkningsordning for de fjernbusselskaber, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikskaber. Dette bidrager til at øge gennemsigtigheden hos brugerne af de kollektive transporttilbud, og det øger incitamentet hos de private kollektive transportudbydere til at stille deres kunder på samme vis som på busrejses foretaget med trafikskaberne.

Med forslaget bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren derfor til at fastsætte nærmere regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved kørsel med trafikskabernes almindelige rutekørsel med bus og privatbane, samt fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

## 2.7. Rejsekortfordringer

### 2.7.1. Gældende ret

I henhold til den gældende § 29, stk. 1, i lov om trafikskaber, kan et trafikskab fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet og kort). I henhold til den gældende § 14, stk. 1, i jernbaneloven, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

Af begge ovennævnte bestemmelser følger således også, at passagerer, der benytter sig af bus- og togtransport, skal erhverve sig gyldigt rejsehjemmel. I § 6 i lov om trafikskaber fastlægges det, hvordan takstkompetencen deles mellem trafikskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

For så vidt angår rejsehjemmel, følger det af § 6 b, stk. 4, i lov om trafikskaber, at rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer, samt at trafikskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

Af den gældende lov om trafikskabers § 29, stk. 3, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov bekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer. Af jernbaneloven § 14, stk. 2 fremgår det ligeledes, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er som selvstændig offentlig virksomhed helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse. Det samme gælder for trafikskaberne, som er stiftet af regioner og kommuner og for Rejsekort A/S som ejes af trafikskaberne, DSB og Metroselskabet I/S, dvs. alle selskaber, der er 100 pct. offentligt ejede.

§ 1, stk. 1, 2. pkt., i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige (lov nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer), giver imidlertid mulighed for, at skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven finder anvendelse på fordringer, der er fastsat "ved lov eller i henhold til lov". Af lov om trafikskaber og jernbaneloven fremgår det som nævnt, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Skatteministeren har således fastsat regler om, at "fordringer på kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer fra jernbanevirksomheder og trafikskaber", omfattes af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige. Da fordringer vedrørende rejsekortet ikke er fastsat "ved lov eller i henhold til lov", kan skatteministeren således ikke ved bekendtgørelse fastsætte regler om, at denne type fordringer skal være omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

### 2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at ensrette reguleringen for alle operatører, der udfører offentlig servicetrafik. I dag har DSB, trafikskaberne og Rejsekort A/S mulighed for, at deres fordringer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, herunder rejsekortfordringer, mens private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt ikke har mulighed for at lade fordringer, som opstår i forbindelse med rejsekortet, inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Med lovforslagets § 2, forslaget til ændring af § 14, stk. 2, i jernbaneloven, sikres, at ikke-offentligt ejede jernbanevirksomheder ikke stilles ringere end offentligt ejede operatører, når disse udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, for så vidt angår inddrivelse af fordringer fra rejsekort. Alle jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, uanset om der er tale om togtrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med staten eller en region, eller metrotrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med Metroselskabet I/S, eller letbanetrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med et letbaneselskab, vil blive omfattet af forslaget.

Med de foreslåede justeringer vil eksempelvis fordringer tilhørende jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, der opstår når en rejsekortkunde med automatisk optankning skifter kreditkort uden at opdatere



kreditkortoplysninger hos rejsekort, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige på samme vis, som såvel trafikelskaberne som Rejsekort A/S allerede kan i dag.

### 2.8. Databeskyttelse af personoplysninger

Lovforslaget omhandler ikke deling af personoplysninger i form af rejsedata om de enkelte passagerer, men omhandler alene deling af transportdata i form af statiske og dynamiske data om transportmidler, stoppesteder, afgangstidspunkter osv. Der er således alene tale om deling af oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle og drive digitale mobilitetstjenester, hvor slutbrugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Uagtet dette vil det kommende selskab Rejsekort & Rejseplan A/S i vidt omfang behandle personoplysninger i forbindelse med deres administration af blandt andet rejsekortet, således som det allerede i dag er tilfældet for de to nuværende selskaber. F.eks. behandler Rejsekort A/S allerede i dag personoplysninger i forbindelse med bestilling og brug af rejsekort, blandt andet cpr-numre i forbindelse med bestilling og administration af personlige rejsekort.

I den forbindelse vil Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, EU-Tidende 2016, nr. L 119, side 1 (databeskyttelsesforordningen) og lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven) finde anvendelse.

Personoplysninger skal i henhold til databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede. Desuden skal personoplysninger indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenlig med disse formål. Endvidere skal personoplysningerne være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles, og de skal være korrekte og ajourførte. Yderligere skal personoplysningerne opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende oplysninger behandles. Endelig skal personoplysninger behandles på en sådan måde, der sikrer tilstrækkelig sikkerhed for de pågældende personoplysninger.

Det er den dataansvarlige, der er ansvarlig for og skal kunne påvise, at behandlingen af personoplysninger sker i overensstemmelse med de krav, der følger af databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, jf. artikel 5, stk. 2.

Det kommende selskab Rejsekort & Rejseplan A/S vil således i forbindelse med dets virke i det hele skulle iagttage reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder tage stilling til, hvorvidt sammenlægning af systemerne kræver en konsekvensanalyse i henhold til art. 35 i databeskyttelsesforordningen.

### 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har, ved hjælp af konsulenthuset Incentive, fået foretaget en analyse af de økonomiske og passagermæssige effekter af forslaget om at forenkle reglerne for fjernbuskørsel. Analysens resultater baserer sig delvist på skøn og er derfor behæftet med nogen usikkerhed.

Analysen viser, at en justering af de gældende krav til fjernbuskørsel, så der fremadrettet er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, forventes at vil medføre et årligt bruttobilletindtægtstab for de regionale trafikelskaber og jernbanevirksomheder på kontrakt med staten på i alt ca. 29 mio. kr., fordelt på ca. 25 mio. kr. for jernbanevirksomhederne og ca. 4 mio. kr. for de regionale trafikelskaber.

Det bemærkes, at ovenstående konsekvenser er opgjort i bruttoindtægtstab, som viser trafikelskabernes og jernbanevirksomhedernes estimerede tabte billetindtægter ved en gennemførelse af forslaget, idet det vurderes, at der vil ske en delvis overflytning af passagerer fra disse transportformer til fjernbus med lovforslaget.

Bruttoindtægtstabets afspejler således ikke det forhold, at offentlige trafikudbydere eventuelt kan spare driftsomkostninger ved eksempelvis at dimensionere en betjent bus- eller togrute efter forholdene, hvor en ny fjernbusrute opstår. Det er med andre ord overvejende sandsynligt, at de samlede afledte økonomiske konsekvenser for både jernbanevirksomheder og regionale trafikelskaber ved en gennemførelse af forslaget vil være mindre end de beregnede bruttoindtægtstab.

Staten kompenserer fjernbusoperatørerne mod, at operatørerne yder sociale rabatter til pensionister, studerende og børn. En gennemførelse af forslaget vil, ifølge analysen, medføre en stigning i antallet af fjernbusrejser, hvilket vil påvirke det statslige tilskudsbehov til fjernbussernes kompensation. Den årlige statslige kompensation estimeres at stige med omkring en fjerdedel i forhold til forbruget i 2017, svarende til en stigning i de statslige udgifter til tilskud til fjernbusoperatørerne på ca. 4 mio. kr. Fra den 1. januar 2019 gennemføres en justering af refusionen til fjernbusoperatørerne, hvorved statens forbrug hertil forventes mere end halveret. Derfor forventes ovennævnte stigning i tilskuddet til fjernbusoperatørerne som følge af lovforslaget også at blive mere end halveret i forhold til den gennemførte analyse.

Lovforslagets del om adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet samt datadeling og billetvideresalg er som udgangspunkt tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet. Videreudviklingen vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retning mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i rejsekortet og rejseplanen og en stadig mere udbredt anvendelse af disse, samtidig med at der fastholdes en tidssvarende kvalitet i tilbuddet.

Udviklingen af rejseplanen til at vise stadigt flere transportformer og transportudbydere vil gøre tjenesten endnu mere relevant samtidig med, at det må forventes at brugen af offentlig kollektiv trafik forhøjes.

Udviklingen af integrerede, digitale mobilitetstjenester, der kan etableres som følge af datadeling, gør det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, hvilket vil føre til øget brug af den kollektive trafik. Dertil kommer, at bedre adgang for tredjepart til at videresælge den offentlige kollektive trafiksbilletter vil indebære, at disse når bredere ud, hvorved brugen af den kollektive trafik også stiger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fået foretaget en ekstern analyse af udviklingspotentialerne ved fremme af digitale mobilitetstjenester i en dansk kontekst. Analysen har blandt andet dækket internationale erfaringer med digitale mobilitetstjenester, der viser en markant stigning i brugen af offentlig kollektiv transport. Et pilotprojekt i Finland viste f.eks. en stigning i brugen af den offentlige kollektive trafik på over 25 pct., mens et lignende pilotprojekt i Göteborg viste en stigning i brugen af delebiler og offentlig transport på 50 pct. Den samlede offentlige kollektive trafik i Danmark har årligt billetindtægter for ca. 9,5 mia. kr. Ved et konservativt antaget skøn med en stigning på 5 pct. i brugen af offentlige kollektiv transport, vil de offentlige trafikvirksomheders øgede billetindtægter således kunne beløbe sig til ca. 475 mio. kr. årligt.

Det vurderes på den baggrund rimeligt at antage, at gevinsterne for trafikvirksomhederne mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget. Dette skal videre ses i lyset af, at grundstrukturen i de digitale løsninger allerede eksisterer i Danmark i dag gennem rejsekortet og rejseplanen, herunder grundstrukturen i de bagvedliggende datasystemer, der med lovforslaget lægges op til på sigt at samles i ét selskab, og som i takt med den stigende digitalisering af samfundet forudsættes at skulle videreudvikles som et naturligt led i denne udvikling.

Dertil kommer, at der med forslaget lægges op til, at de offentlige trafikvirksomheder kan gennemføre denne udvikling mod øget digitalisering af den kollektive trafiksektor i fællesskab ved videreudvikling af de eksisterende digitale kanaler – rejseplan og rejsekort – frem for, at de enkelte trafikvirksomheder skulle implementere og vedligeholde hver deres systemer individuelt. Ved at samle ressourcerne i ét selskab, hvor de fælles kræfter arbejder på én løsning, der omhandler den samlede rejse, vil der være besparelser at

hente både for passagerne og for trafikvirksomhederne. Samtidig vil der være økonomiske gevinster at hente for trafikvirksomhederne ved at samle de udviklingstiltag – der uanset nærværende lovforslag ville skulle ske i en digitaliseret verden – i én samlet kanal.

Hvad angår principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at nærværende lovforslag er i overensstemmelse med disse. Særligt hvad angår lovforslagets mål om en fælles rejseplan- og rejsekortløsning, hvor eksisterende infrastruktur anvendes og videreudvikles, vurderes at være i overensstemmelse med princip nr. 6 om brug af fællesoffentlig infrastruktur. Endvidere fremhæves transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte objektive kriterier for tredjeparts tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart ikke sker eller hindres, hvormed princip nr. 3 efterleves. Videre kan lovforslagets bestemmelse om datadeling betones som værende i overensstemmelse med princip nr. 4 om sammenhæng på tværs gennem ensartede begreber og deling af data, eftersom der med bestemmelsen lægges op til en styrket samordning af udstilling af standardiserede data om driften i den kollektive trafik. Ligeledes er der med lovforslaget taget højde for forholdet til beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i overensstemmelse med princip nr. 5 om tryk og sikker datahåndtering, jf. afsnit 2.8 om databeskyttelse af personoplysninger.

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

En ensretning af afstandskravene for fjernbuskørsel vil give mulighed for, at fjernbusoperatører kan forbedre deres indtjening ved at kunne befordre passagerer på strækninger, hvor det hidtil ikke har været tilladt. De estimerede gevinster for fjernbusselskaberne forventes årligt at udgøre ca. 22 mio. kr. som følge af indtægter fra nye passagerer.

Lovforslaget indebærer en regelforenkling for fjernbusoperatørerne, da forslaget vil forenkle afstandskravet til fjernbuskørsel, som fremover bliver mere simpelt. Det vurderes at styrke operatørernes muligheder for at forstå og anvende lovgivningen ved udnyttelsen af de nye muligheder.

Endvidere vurderes ændringsbestemmelserne for fremme af digitale mobilitetstjenester at understøtte anvendelse af nye forretningsmodeller, der muliggøres af deling af udvalgte transportdata og videresalg af den offentlige kollektive trafiksbilletter gennem tredjepart. Ændringerne vurderes også at fremme mulighederne for private og deleøkonomiske transporttilbud, som via digitale mobilitetstjenester synliggøres og gøres tilgængelige for forbrugerne. Videre vurderes disse bestemmelser at være enkle og formålsbestemte.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget vurderes at have positive økonomiske konsekvenser for borgerne, idet en øget konkurrence på markedet for fjernbusser forventes at indebære lavere billetpriser på

berørte ruter. De direkte gevinster for borgerne, i forbindelse med en ensretning af reglerne for fjernbussernes afstands-krav, forventes at udgøre samlet set ca. 23 mio. kr. som følge af lavere billetpriser.

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for borgerne, da der med én samlet rejseplan- og rejsekortløsning etableres én indgang til en samlet mobilitetstjeneste på tværs af transportformer, hvor det både vil være muligt at planlægge, bestille og betale for sin rejse ét sted. Nærmere adgang til flere transportformer på tværs vurderes således at give mere effektiv mobilitet med kortere rejsetid og rejseveje.

Endvidere vil lovforslaget muliggøre det private markeds adgang til at udvikle og drive digitale mobilitetstjenester, med henblik på at markedet kan drive udviklingen af nye og innovative løsninger også til gavn for forbrugerne.

Trafikselskaberne vil som følge af lovforslaget fastlægge fælles grundlæggende buspassagerrettigheder på tværs af landet, således at buspassagerens rettigheder som udgangspunkt er ens, uanset hvor de rejser og med hvilket offentligt trafikselskab. Det gør det nemmere for borgerne at forstå og anvende passagerrettighederne.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Med lovforslagets formål om større tilslutning af private og deleøkonomiske aktører til rejseplan- og rejsekortsystemet ventes forslaget at medføre et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik. En effektivisering af mobiliteten kan samtidig medføre kortere rejsetid og rejseveje. Begge kan nedbringe forurening fra trafik.

## 7. Forholdet til EU-retten

### 7.1. ITS-direktivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (herefter ITS-direktivet) bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter, hvoraf den ene, Kommissionens delegerede forordning nr. 1926/2017/EU af 31. maj om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester, EU-Tidende 2017, nr. L 272, side 1 (herefter Retsakt A). Retsakt A stiller krav om typen og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Retsakten stiller også krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakten samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport der skal deles. Disse krav er direkte gældende og træder i kraft fra 2020. Kravene til datadeling, som fremgår af Retsakt A, vedrører deling af statiske data, såsom stoppesteddata, køreplaner og driftsplaner og billet- og prisinformationer, jf. artikel 4. I retsakten ligger ligeledes en hen-

sigtserklæring om, at medlemslandene skal arbejde for, at der fremadrettet skal ske deling af dynamiske data, som f.eks. forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider, jf. artikel 5.

Da retsaktens krav er direkte gældende, implementeres de i sagens natur ikke med indeværende lovforslag, men det må forventes, at Rejsekort & Rejseplan A/S agerer med rettidig omhu i udviklingen og varetagelsen af både de opgaver der pålægges selskabet med dette lovforslag og øvrige opgaver, således at selskabet ikke udvikler tekniske løsninger, der er uforenelige med EU-retlige fastsatte krav og standarder.

De foreslåede tiltag indebærer ikke i sig selv statsstøtte. Det er forudsat, at Rejsekort & Rejseplan A/S, dets ejerkreds og transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med gennemførelsen af de foreslåede tiltag påser overholdelse af statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

### 7.2. Passagerrettigheder

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Indeværende lovforslag er i overensstemmelse med de nævnte forordninger, da der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

### 8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 25. oktober 2018 til 22. november 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik, Arriva, BAT, Bornholms Regionskommune, Bus & Togsamarbejdet, By- og Pendlercyklen, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Handicapforbund, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Datatilsynet, DI Transport, DSB,

Fynbus, Hovedstadens Letbane I/S, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Passengerpuls, Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, Rigsrevisionen, Rådet

for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sydtrafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	De offentlige trafikvirksomheder ventes at få flere kunder og dermed højere billetindtægter, idet deres billetter vil nå bredere ud som følge af muligheden for, at tredjepart kan videresælge billetter og som følge af videreudviklingen af hhv. rejseplanen og rejsekortet.  Det vurderes, at gevinsterne for de offentlige trafikvirksomheder mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget.	Bruttoindtægtstab for offentlige trafikvirksomheder i form af tabte billetindtægter ved ensretning af fjernbusreglerne.  Stigning af statsligt tilskud til refusion af sociale rabatter ved fjernbuskørsel som følge af ensretning af fjernbusreglerne.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget indtjening fra salg af fjernbusbilletter.  Forbedrede indtjeningsmuligheder for transporttilbud som følge af bedre muligheder for opkobling på digitale mobilitetstjenester.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ensretning af afstandskravene til fjernbusser indebærer mere enkle og gennemskuelige regler for erhvervet.	Virksomhederne skal løbende og systematisk indberette relevante passager- og afgangsplysninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Grundlæggende buspassagerrettigheder indebærer, at buspassagerrettighederne bliver lettere at forstå og anvende for borgerne.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Med lovforslagets formål om større tilslutning af private og deleøkonomiske aktører til rejseplan- og rejsekortsystemet ventes forslaget at medføre et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik. En effektivisering af mobiliteten kan samtidig medføre kortere rejsetid og rejseveje. Begge kan nedbringe forurening fra trafik.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter, hvoraf den ene, Kommissionens delegerede forordning nr. 1926/2017/EU af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådgighedsstillelse af	

	<p>EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester vedrører datadeling på transportområdet med henblik på fremme af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester, EU-tidende 2017 nr. L side 272 (herefter Retsakt A). Kravene i Retsakt A er direkte gældende og træder i kraft fra 2020. Det forventes, at Rejsekort &amp; Rejseplan A/S agerer med rettidig omhu i varetagelsen og udviklingen af deres opgaver, således at selskabet ikke udvikler tekniske løsninger, der er uforenelige med EU-retligt fastsatte krav og standarder.</p> <p>Bemyndigelsen i § 28 c til at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om passagerrettigheder er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, om jernbanepassagerers rettigheder og pligter. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.</p>
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	<p style="text-align: center;">JA</p> <p style="text-align: center;">NEJ</p> <p style="text-align: center;">X</p>

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

I henhold den gældende § 3 i lov om trafikselskaber finansieres et trafikselskab gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 3 b, hvorefter private virksomheder efter aftale med et trafikselskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

Den foreslåede bestemmelse giver private virksomheder mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab om en bedre busbetjening til og fra den pågældende virksomhed, mod at virksomheden yder et tilskud til den øgede busbetjening.

Den private virksomheds tilskud vil skulle dække de ekstra udgifter, der er forbundet med at etablere enten en ny rute til og fra virksomheden eller flere afgang på en eksisterende rute. Tilskuddet skal dække både de direkte udgifter, der er forbundet med den øgede betjening fratrukket passagerindtægterne og en forholdsmæssig andel af trafikselskabets administrationsomkostninger, som er forbundet med indgåelse af den konkrete aftale og administration af denne.

Der er tale om en ny bestemmelse.

De kommunale tilsynsmyndigheder har ikke taget stilling til, hvorvidt kommunalfuldmagtsreglerne kan anvendes til at etablere en fjernbusterminal. For at sikre, at kommunerne får mulighed for at kunne etablere en fjernbusterminal foreslås det, at der indsættes en hjemmel til dette i lov om trafikselskaber.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 3 c, hvorefter kommunerne får mulighed for at finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.

Ved finansiering af faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v., forstås, at kommunen enten helt eller delvist betaler anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne.

Bestemmelsen giver alene kommunerne mulighed for at finansiere anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel. Bestemmelsen foreskriver således ikke en pligt for kommunerne til en sådan finansiering.

Det vil være op til den enkelte kommune at træffe beslutning om, hvorvidt etablering af faste anlæg til fjernbuskørsel er påkrævet i kommunen og ligeledes træffe beslutning om, hvor mange midler kommunen vil afsætte til et sådant projekt. Udformningen af faste anlæg til fjernbuskørsel m.v. skal ikke leve op til bestemte formkrav. Et anlæg til fjernbuskørsel, der er finansieret af kommunale midler, vil også kunne bruges til offentlig servicetrafik og eventuelt også til turistbusser.

Der er tale om en ny bestemmelse.

##### Til nr. 2

Trafikselskabernes opgaver er udtømmende beskrevet i lov om trafikselskaber, idet trafikselskaberne som fælleskom-

munale selskaber ikke kan bruge kommunalfuldmagtsreglerne som hjemmelsgrundlag.

Der er således ikke i dag hjemmel til, at et trafikselskab kan varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 5, stk. 8, hvorefter et trafikselskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel. En kommune vil således kunne indgå en aftale med et trafikselskab om at varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel, mod at kommunen afholder de udgifter, der er forbundet med opgaven.

Det er vurderingen, at i de tilfælde, hvor en kommune vælger at anlægge en ny busterminal til betjening af bl.a. fjernbuskørsel, jf. den foreslåede nye § 3 c, vil kommunen oftest ikke være interesseret i selv at skulle stå for driften af terminalen og derfor vil det være nærliggende at indgå en aftale med trafikselskabet om at varetage denne opgave, idet trafikselskaberne har erfaringer med drift af andre busterminaler og lignende. På denne måde udnyttes eksisterende kompetencer bedst muligt.

Trafikselskabet vil ikke nødvendigvis selv skulle varetage alle driftsopgaverne, men vil oftest vælge at udbyde diverse driftsopgaver til private. Denne mulighed hindres ikke med den foreslåede ordning.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 3

I henhold til den gældende § 19, stk. 4, i lov om trafikselskaber, forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Det foreslås, at § 19, stk. 4, nyaffattes, således at der ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning.

Det foreslås endvidere, at hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, så skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder.

Det faste landsdækkende kilometerkrav på mindst 75 kilometer medfører, at der skabes ens vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus overalt i Danmark, idet kravet om at krydse to trafikselskabsgrænser, eller at kørslen overskrider enten trafikselskabet på Sjælland eller Bornholms Regionskommunes område, fjernes.

Den foreslåede grænse på 75 kilometer er fastlagt på baggrund af forslag fra busbranchen og er udtryk for, at en kørsel skal strække sig over en vis distance, for at den kan betegnes som fjernbuskørsel. Almindelig rutekørsel på afstande, der er kortere end 75 kilometer er som udgangspunkt forbeholdt trafikselskaberne. Andre end trafikselskaberne har mulighed for at få tilladelse til almindelig rutekørsel, der er kortere end 75 kilometer, men i givet fald foretages der en behovsvurdering i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen, jf. § 21, stk. 1, i lov om trafikselskaber.

Kravet om mindst en daglig returrejse 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder foreslås af hensyn til, at offentligheden skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der afvikles med en fast frekvens og at ruten vil blive opretholdt igennem en længere periode. Samtidig fastholdes de regionale trafikselskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation, som ville være hæmmet, hvis private operatører frit kunne etablere og lukke ruter.

Det foreslås, at fjernbussen skal tilbagelægge de 75 km via rutens naturlige og effektive forløb. Hermed tilsigtes det, at den pågældende rute skal være mindst 75 km. Fjernbussen må således ikke køre væsentlige omveje for at leve op til det nye afstandskrav, men skal derimod køre de 75 km naturligt og effektivt. Ved opgørelsen af afstandskravet og i udstedelse af tilladelsen skal der ikke tages udgangspunkt i opmåling via en direkte luftlinje, men i et naturligt forløb ad de oplagte veje. Såfremt fjernbussen benytter sig af en færgerute medregnes færgens sejlroute i opgørelsen af, hvorvidt fjernbussen har kørt minimum 75 kilometer mellem passagerens på- og afstigning.

Med den foreslåede bestemmelse bliver der således alene mulighed for kunne købe fjernbusbilletter til rejser på 75 km og derover.

Den foreslåede ændring af, hvornår der er tale om fjernbuskørsel til et afstandskriterium på minimum 75 kilometer forventes at øge udbuddet af fjernbusser til gavn for passagerne i den kollektive trafik.

Til nr. 4

I henhold til den gældende § 22, stk. 2, i lov om trafikskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Som en konsekvens af den foreslåede ændring af § 19, stk. 4, foreslås § 22, stk. 2, ændret således, at transport-, bygnings- og boligministeren fremadrettet vil kunne tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de direkte berørte trafikskaber, Bornholms Regionkommune eller udmeldte økommuner. En fjernbusoperatør skal således indgå en aftale med det eller de berørte trafikskaber, Bornholms Regionkommune eller berørte udmeldte økommuner for at kunne befordre passagerer på ruter med mindre end 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Transport-, bygnings- og boligministeren kan ved udstedelse af tilladelser til fjernbuskørsel på mindre end 75 kilometers afstand mellem den enkelte passagers på- og afstigning inddrage hensynet til øvrig offentlig servicetrafik, herunder jernbanetrafik.

Til nr. 5

I henhold til den gældende § 23 i lov om trafikskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse, varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten, pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt. Hjemlen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel.

Der foreslås en nyaffattelse af § 23 i lov om trafikskaber, således at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af tilladelse, skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.

Der er tale om en skærpelse i forhold til den gældende bestemmelse. Det bliver obligatorisk for transport-, bygnings- og boligministeren at fastsætte regler i henhold til den foreslåede bestemmelse.

I henhold til bestemmelsen vil der blive fastsat regler, der forpligter indehaveren af en tilladelse til at afgive relevante oplysninger om antal afgang, antal passagerer og øvrige oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse. Det kan f.eks. være oplysninger om fordelingen af forskellige passagertyper såsom pensionister, voksne, studerende og børn.

Forpligtelsen vil blive pålagt indehavere af tilladelser til fjernbuskørsel, idet tilladelser til trafikskabernes rutekørsel ikke vil blive underlagt samme indberetningskrav, da det er trafikskaberne, der fører kontrol med den kørsel, trafikskaberne indkøber eller selv udfører.

Der vil også blive fastsat regler om øvrige vilkår for fjernbustilladelser, f.eks. bestemmelser om, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med udformning af tilladelser kan fastsætte vilkår om, hvor tilladelsesindehaveren må holde for at afsætte og medtage passagerer. I forbindelse med den konkrete fastlæggelse af på- og afstigningssteder vil transport-, bygnings- og boligministeren skulle høre den pågældende kommune om, hvorvidt kommunen er enig i de foreslåede stoppesteder. En kommune kan i den forbindelse foreslå, at på- og afstigning skal finde sted på en kommunalt finansieret busterminal og lignende, der anvendes til fjernbuskørsel, jf. den foreslåede nye § 3 c. Kommunens mulighed for at foreslå, at på- og afstigning kan ske på en busterminal, der er helt eller delvist kommunalt finansieret, vil være uafhængig af, at såvel busterminalen er beliggende på privat grund som det forhold, at der opkræves betaling for benyttelse af terminalen.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er således at forbedre tilsyns-, kontrol- og sanktionsmuligheder over for fjernbusbranchen med det sigte at sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og dermed sikre passagererne de bedste muligheder for et godt udbud af fjernbusruter.

Til nr. 6

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var dengang DSB, HUR, Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafikskab, Storstrøms Trafikskab, Vejle Amts Trafikskab og Nordjyllands Trafikskab.

Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafikskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafikskab.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er således ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture samarbejde.

Det foreslås i § 27, stk. 1, at trafikskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S skal samarbejde om at drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes det, at parterne skal samarbejde om at drive og udvikle et fælles rejseplan-

og rejsekortsystem i ét selskab. Rejseplanen og rejsekortet har vundet bredt indpas hos passagerne i den offentlige servicetrafik på tværs af landet, og det er forventningen, at man ved at samle aktiviteterne i ét fælles selskab bedre kan fastholde og udvikle systemerne i takt med den teknologiske udvikling.

Med betegnelsen "rejseplansystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et rejseplanlægningssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejseplansystem, som Rejseplan A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med betegnelsen "rejsekortsystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et billetteringssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejsekortsystem, som Rejsekort A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes, at de to systemer skal udvikles og drives i ét fælles selskab.

Rejsekort & Rejseplan A/S oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S. Hvordan sammenlægningen skal ske, er op til parterne i de to nuværende selskaber at bestemme. Det er afgørende at finde den bedst mulige model for etableringen af selskabet, herunder at ejerfordelingen parterne imellem i selskabet samlet set svarer til summen af ejerandelene i de to nuværende selskaber, medmindre parterne aftaler noget andet.

Ved valg af model for sammenlægningen af de to selskaber er der en lang række forskellige forhold, der skal afklares, herunder momsmæssige konsekvenser, selskabsretlige, skattemæssige, dataretlige, statsstøtteretlige og konkurrenceretlige forhold osv. Det er trafikelskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB, der skal sørge for afklaring af de forskellige forhold i forbindelse med sammenlægningen.

En mulig model kunne være, at Rejseplanen A/S indskydes i Rejsekort A/S. Rejseplanen A/S opløses således uden likvidation ved overdragelse af selskabets aktiver og forpligtelser som helhed til Rejsekort A/S. I forbindelse med fusionen skal der foretages en værdiansættelse af de to nuværende aktieselskaber med henblik på fastlæggelsen af ejerandelene i det fortsættende selskab. Den foreslåede fusion berører således ikke de deltagende parter værdier, idet disse tildeles aktier i det fortsættende selskab i forhold til den beregnede ejerandel i det fortsættende selskab. Det modtagende selskab, som her er Rejsekortet A/S, indtræder således i samtlige af det indskydende/ophørende selskab – her Rejseplanen A/S' – aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

Civilretligt indebærer en fusion den fordel, at der – medmindre andet specifikt er aftalt – gælder såkaldt universalsuccession både i forhold til medarbejdere og øvrige aftalparter. Det betyder, at det modtagende/fortsættende selskab i fusionen automatisk indtræder i samtlige af det indskydende/ophørende selskabs aktiver og forpligtelser. Overdragelserne kan således gennemføres uden kreditorernes samtykke.

Formålet med at samle rejsekortet og rejseplanen i ét selskab er en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter og på sigt at skabe en samlet digital tjeneste. Ved at samle opgaverne er det målet, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger. Det fælles selskab skal således arbejde for en øget integration af rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I den gældende lov om trafikelskaber er oprettelse af et selskab for rejseplan - og rejsekortsystem ikke et krav.

I § 27, stk. 2 foreslås, at stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S i regnskabs- og skattemæssig henseende kan ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret. Det foreslås, at stiftelsen kan ske med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar i det år, hvor stiftelsen finder sted. Dette foreslås af hensyn til, at værdiansættelser fra årsrapporterne vil kunne danne udgangspunkt for sammenlægningen og af hensyn til at lette den skatte- og momsmæssige behandling. Dog vil det være værdierne på tidspunktet for sammenlægningen, der bruges til at beregne den enkelte ejers forholdsmæssige ejerandel i selskabet.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er oprettet af de deltagende trafikvirksomheder, som selv har besluttet navnene på de to selskaber.

I § 27, stk. 3 foreslås det, at ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn. Det foreslåede navn Rejsekort & Rejseplan A/S er dækkende for selskabets formål nemlig at drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem samt et elektronisk rejseplansystem, men såfremt ejerne af selskabet ønsker, at selskabet skal have et andet navn, kan de, uanset at selskabets navn fremgår af nærværende lovfor-slag, beslutte at ændre det.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture-samar-



bejde. Derfor er sammensætningen af de to selskabers bestyrelse fastsat ved en ejeraftale.

I Rejsekort A/S er der 13 bestyrelsesmedlemmer og 12 suppleanter, og i Rejseplanen A/S er der 9 bestyrelsesmedlemmer.

Det foreslås i § 27, stk. 4, 1. pkt., at Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB skal således selv beslutte hvor mange medlemmer der skal være i bestyrelsen, og hvor mange medlemmer hver enkelt ejer skal udpege.

Det foreslås endvidere i § 27, stk. 4, 2. pkt., at transport-, bygnings- og boligministeren udpeger et bestyrelsesmedlem. Det er forventningen, at ministeren vil udpege en embedsmand til bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S. I dag har ministeren udpeget en embedsmand til en observatørpost i Rejsekort A/S' bestyrelse.

Desuden foreslås det i § 27, stk. 4, 3. pkt., at ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab udpeger et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen. Bestyrelsesformanden skal således være en professionel erhvervsmand/kvinde, der har de fornødne kompetencer til at påtage sig hvervet som bestyrelsesformand for det fælles selskab.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, og som følge heraf er der ikke i den gældende lov om trafik-selskaber angivet noget om bestyrelsernes sammensætning.

Det foreslås i § 27, stk. 5, at kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer, og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege. Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes, såfremt det ikke er muligt for ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S at blive enige om bestyrelsens størrelse og sammensætning. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved fastsættelsen af bestyrelsens størrelse og sammensætning tage udgangspunkt i den nuværende sammensætning af Rejsekort A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, og som følge heraf er der ikke i den gældende lov om trafik-selskaber angivet noget om udpegnings af bestyrelsesformanden.

Det foreslås i § 27, stk. 6, at kan der ikke opnås enighed om udpegnings af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3. pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes, såfremt det ikke er muligt at blive enige om udpegnings af bestyrelsesformanden. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved udpegnings vælge en kandidat, der har de rette kompetencer og den fornødne erfaring til at bestride formandsposten for Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I dag har Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S indgået tilslutningsaftaler med andre operatører af offentlig servicetrafik på frivillig basis.

Det foreslås i § 27, stk. 7, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

Det er op til parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S at bestemme, hvordan et samarbejde med jernbanevirksomheder og udmeldte ø-kommuner skal foregå, f.eks. i form af tilslutningsaftaler og lignende, men parterne i selskabet har pligt til at finde en løsning således, at de nævnte parter kan tilgå det landsdækkende system for rejsekort og rejseplanen, såfremt de ønsker en sådan aftale.

Det er en forudsætning for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller regioner, at de kan tilsluttes det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem for at kunne efterleve kravet om tilrådighedsstillelse af transportdata i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, jf. § 27 a, stk. 2. Såfremt parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S vil pålægge aftaleindgåelsen en tilslutningsafgift, må denne højst være omkostningsbaseret, da Rejsekort & Rejseplan A/S ellers indirekte vil medfinansieres af stat eller regioner gennem de offentlig servicekontrakter, der er indgået med disse jernbanevirksomheder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I dag stilles der ikke krav til, at Rejseplanen A/S skal give tredjepart mulighed for at få vist transportdata på rejseplanen, selvom det i en vis udstrækning allerede er tilfældet i dag.

Det foreslås i § 27, stk. 8, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet. Det kan f.eks. være fjernbusoperatører, rederier, deleøkonomiske platforme, kørselskontorer m.fl., der ønsker, at deres transportdata også skal fremgå af rejseplan- og rejsekortsystemet, således at oplysninger om disse transporttilbud når ud til flest mulige potentielle kunder. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå tilslutningsaftaler med tredjepart mod betaling.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, stilles der ikke i dag krav til selskabet.

Det foreslås i § 27, *stk. 9*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

For det første skal planen indeholde en strategi for at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, samt arbejde hen imod digitaliserede versioner af funktionerne. Strategien skal indeholde milepæle for arbejdet med at implementere de to nuværende systemer – rejsekort og rejseplan – til én samlet løsning, hvor passagerne kun skal have én indgang.

For det andet skal forretningsplanen indeholde en strategi for selskabets arbejde med at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester. Der skal blandt andet tages stilling til, hvordan de konkrete vilkår skal være for at blive tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet m.v.

For det tredje skal selskabets forretningsplan forholde sig til, hvorledes der skabes bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter. Der skal blandt andet tages stilling til, hvordan eventuelle barrierer for videresalget fjernes, hvilke vilkår, der skal være for tilslutningsaftaler osv.

Bag forslaget om en forretningsplan ligger hensynet til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan forventes implementeret fra lovens ikrafttrædelsesdato. Der skabes med forretningsplanen rum for, at selskabets formål som udgangspunkt kan udvikles på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt grundlag i takt med den teknologiske og digitale udvikling.

De opstillede krav til forretningsplanen er mindstekrav, som planen skal indeholde. Derudover kan den indeholde andre punkter, som selskabet bestemmer.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, stilles der ikke i dag krav til selskabet.

Det foreslås i § 27, *stk. 10*, at Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt skal indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. *stk. 9*, nr. 1-3.

Selskabet skal således over for transport- bygnings- og boligministeren skriftligt redegøre for, hvordan det arbejder hen imod én samlet mobilitetstjeneste for rejseplanlægning, booking, betaling og billettering, hvordan det arbejder med at skabe bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og hvordan det arbejder hen imod at skabe bedst mulige rammer for tredjeparts videresalg af billetter. Redegørelsen skal indeholde en tidsplan for de milepæle, som selskabet har besluttet i forhold til de tre punkter, som redegørelsen skal forholde sig til.

Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet invitere KL og Danske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling hen imod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet til borgerne.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, er der i den gældende lov ikke mulighed for at fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet.

Det foreslås i § 27, *stk. 11*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

Bestemmelsen er tænkt anvendt i det tilfælde, at den med lovforslaget forudsatte drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et u hensigtsmæssigt lavt tempo.

Bestemmelsen vil endvidere f.eks. kunne anvendes, hvis tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem ikke sker eller hindres. Ministeren vil således med den foreslåede bemyndigelse kunne fastsætte objektive betingelser for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem, vilkår for tilslutningen m.v. Hensigten vil i en sådan situation være at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et fælles digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetsstilbud tilknyttes. Såfremt bemyndigelse måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Transport-, bygnings- og boligministeren skal sikre, at eventuelle nærmere regler fastsat i medfør af bestemmelsen overholder statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I den gældende lov om trafiksselskaber er der ikke pligt for trafiksselskaberne til at stille transportdata til rådighed for deling med andre. Der sker imidlertid i vidt omfang en deling af data via rejseplanen.

Med transportdata i lovforslaget menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Rejseplanen har i dag en åben data-politik og stiller allerede data til rådighed for tredjepart. Den type af data, som i praksis allerede er gjort tilgængeligt til ekstern brug er primært statistisk data, som f.eks. køreplans- og stoppesteddata, afgangstavler- og stationsdata, men rejseplanen stiller også allerede udvalgte dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart, såsom realtidsinformationer og turplaner.

Det foreslås i § 27 a, stk. 1, at trafiksselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Tilrådgighedsstillelsen over for tredjepart skal ske vederlagsfrit, således at tredjepart får fri mulighed for at trække på transportdata fra rejseplan - og rejsekorts datalager med henblik på, at tredjepart f.eks. kan skabe sin egen mobilitetstjeneste.

Med den foreslåede bestemmelse lægges der op til at lovfæste den allerede anvendte praksis i rejseplansystemet om deling af statiske transportdata. Hensigten med dette forslag er – under hensynstagen til blandt andet beskyttelse af følsomme personoplysninger – at sikre, at der også i privat regi på baggrund af tilgængelighed af førnævnte relevante transportdata kan udvikles digitale mobilitetstjenester til gavn for passagerer og samfund.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.2.4.

I den gældende lov om trafiksselskaber er der ikke pligt for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, til at stille transportdata til rådighed for deling med andre.

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i § 27 a, stk. 2, som pålægger jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt at stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Bestemmelsen er begrundet i, at alle, der udfører offentlig servicetrafik i Danmark, skal være forpligtet til at stille transportdata til rådighed for tredjepart.

Der er i dag ikke mulighed for at fastsætte regler om deling af transportdata.

Det foreslås i § 27 a, stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille vederlagsfrit til rådighed for tredjepart og standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Der vil blive stillet krav om, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal dele såvel statiske som dynamiske transportdata. Det kunne f.eks. være oplysning om, hvilke stoppesteder der er på en given busrute, og oplysning om flytning af stoppesteder i tilfælde af f.eks. vejarbejde.

Bestemmelsen er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke stiller relevant statistisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Der er i dag ikke mulighed for at fastsætte regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystem.

Det foreslås i § 27 a, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystem.

Validering af billetters gyldighed er en blandt flere opgaver, der foruden anvendelsen af standardiserede billetformater, også forudsætter et bagvedliggende datasystem. Et datasystem kan være centreret om de enkelte transportudbyderes eget billetudbud. Det kan også udvikles som et samlet system, der kan integrere billetterelaterede informationer - som f.eks. udstedte billetter og dynamisk information om aktive billetter - fra øvrige transportudbydere tilknyttet rejsekortsystemets funktioner.

I forlængelse af, at de kundeventde funktioner og opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, ventes det, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse disse opgaver samles i selskabet, som f.eks. et fælles datasystem, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med f.eks. oplysninger om tid og sted. Et samlet datasystem vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videresælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejsekortsystemet eller skal bruge rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejsekortet har i dag delvist etableret et datasystem, der potentielt vil kunne videreudvikles til et centralt, nationalt datasystem med henblik på at kunne integrere private aktører i rejsekortets funktioner.

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets eksisterende datasystem.

Bemyndigelsen ventes udmøntet i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse ikke selv formår at drive videreudviklingen af datasystemet i retning mod et centralt system, hvor private aktører kan integreres. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortssystem.

Transport-, bygnings- og boligministeren skal sikre, at eventuelle nærmere regler fastsat i medfør af bestemmelsen, overholder statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

Der er tale om en ny bestemmelse.

§§ 27 og 28 i den gældende lov om trafikkselskaber giver hjemmel til, at ejerne kan indgå aftaler om kommerciel adgang til billetterings- og rejseplanssystemet samt hjemmel til at udbetale udbytte til sine ejere. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at der bør gælde tilsvarende regler for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Det foreslås i § 27 b, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, således at selskabet får mulighed for at tjene penge på, at andre ønsker at benytte systemet. Dog skal selskabets ejere stille transportdata til rådighed vederlagsfrit, jf. den foreslåede § 27 a, stk. 1, og ejerne må ligeledes ikke opkræve betaling for at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, jf. den foreslåede § 28, stk. 1.

Den kommercielle udnyttelse skal have en tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, dvs. at der skal være tale om salg af ydelser eller tjenester, der har en eller anden form for tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet i bred forstand. Det kunne f.eks. være private udbydere af transport, der ønsker at anvende systemet til salg af ydelser eller tjenester i tilknytning til udbud af deres trafik. Det kunne f.eks. være salg af eller reklame for en samlet

billet til både transport og en tilknyttet ydelse, f.eks. entre til et museum eller andre attraktioner, eller det kunne være en transportydelse kombineret med f.eks. et restaurantbesøg. Den foreslåede kommercielle anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet skal forstås i bredest mulige forstand, idet aktionærerne bag Rejsekort & Rejseplan A/S får mulighed for at benytte det samlede system kommercielt i en fremtidig digitaliseret verden.

Det foreslås i § 27 c, at overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Overskud kan stamme fra kommerciel anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, jf. den foreslåede § 27 b. Overskud kan ligeledes være genereret af den almindelige drift af selskabet. Udbetaling af udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S følger således de normale regler for udbetaling af udbytte i selskabsloven. Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S træffer selv beslutning om udlodning af udbytte og en sådan beslutning kan være begrænset af eventuelle ejeraftaler.

I den gældende lov er der ikke fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart.

Det foreslås i § 28, stk. 1, at trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Bestemmelsen skal sikre markedets mulighed for at udvikle digitale mobilitetstjenester på tværs af det offentlige, deleøkonomiske og private transporterhverv til gavn for passagererne. Samtidig skal bestemmelsen sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan indgå i sådanne løsninger og derved nå bredere ud gennem flere salgskanaler. Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetstjenester, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videresælge billetter.

Det foreslås, at videresalget skal ske ved, at tredjepart får adgang til at købe de udvalgte billetter fra offentlige transportvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt til slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Slutkunderne i de offentlige salgskanaler er de personer, der køber billet(ter) til en rejse. Ofte vil der være personsammenfald mellem den person, der køber en billet og den person, der efterfølgende foretager en rejse (passageren), men der kan naturligvis også købes billetter til andre passagerer.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom der i den gældende lov ikke er fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, er der ikke mulighed for at fastsætte regler om et sådant videresalg og regler om hvilken pris, der må tages for disse billetter.

Det foreslås i § 28, *stk. 2*, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Hensigten med denne bestemmelse er på den ene side at sikre gennemsigtighed for forbrugeren samt på den anden side at afbøde, at billetter til den offentlige kollektive trafik sælges til overpris og derved risikoen for, at det offentlige kollektive transporttilbud bliver mindre attraktivt at benytte for forbrugeren. Lovforslaget forhindrer dog derved ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.

I henhold til den gældende lov er der ikke mulighed for at fastsætte regler om krav til standarder for billetteringsformater.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom der i den gældende lov ikke er fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, er der ikke mulighed for at fastsætte regler om et sådant videresalg.

Det foreslås i § 28, *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart, til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Eksempler på kommercielle billetter er f.eks. DSB's Orangebilletter, festivalbilletter og lignende.

I takt med, at det nye rejseplan- og rejsekortselskab arbejder hen imod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel at købes på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen.

Med bestemmelsen bemyndiges ministeren til i en bekendtgørelse at fastsætte minimumskrav til, hvilke typer af kommercielle billetter, og ligeledes i hvilket omfang kommerci-

elle billetter skal stilles rådighed i forhold til de offentlige trafikvirksomheders samlede billetudbud. Såfremt bemyndigelse måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.

Med forslaget om bestemmelserne § 28, *stk. 1 og 2*, om videresalg af billetter fra de offentlige trafikvirksomheder til tredjepart kan der potentielt opstå et marked af unikke billettertyper og billetterformater, som kan være vanskelige at validere for de enkelte transportudbydere billetkontrollører.

Det foreslås derfor at give ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, således at nye billetter udvikles i et tidssvarende og maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Af hensyn til at sikre, at reglerne for standardbilletteringsformater er tidssvarende i forhold til den løbende teknologiske udvikling på området, foreslås det, at bestemmelsen i lov om trafikselskaber giver mulighed for, at reglerne herfor kan fastsættes ved bekendtgørelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 7

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark an-

vendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Med forslaget til § 28 c, stk. 1, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikskaberne almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger (togrejser på privatbanestrækninger).

Rutekørsel, som udføres som speciel rutekørsel, samt individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede eller kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, er ikke omfattet af bemyndigelsen.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved f.eks. forsinkelse, krav til billetudstedelse, medtagning af cykler og krav til information om rejsen. Der kan endvidere fastsættes en række definitioner, f.eks. hvornår der tidsmæssigt anses at være oprådt forsinkelse, samt i hvilke tilfælde rettighederne ikke finder anvendelse, herunder force majeure.

Bemyndigelsen tænkes alene anvendt i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ens grundlæggende rettigheder for deres passagerer. Det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren at vurdere, hvornår det ikke længere vurderes muligt for trafikskaberne at opnå enighed om ensartede grundlæggende rettigheder, samt hvornår rettighederne har et passende indhold. De ens grundlæggende rettigheder er ikke til hinder for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder end de ens grundlæggende rettigheder, men hensigten er, at rettighederne som udgangspunkt skal være indholdsmæssig ens på tværs af trafikskaberne.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF om buspassagerers rettigheder og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Der er i henhold til den gældende lov ikke mulighed for at fastsætte regler om en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

Med forslaget til § 28 c, stk. 2, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

Bemyndigelsen forventes anvendt til at etablere en frivillig mærkningsordning, som giver fjernbusselskaberne mulighed for i deres markedsføring at anvende et mærke, som viser, at de tilbyder deres kunder de samme passagerrettigheder, som trafikskaberne tilbyder deres kunder.

Såfremt der fastsættes rettigheder efter § 28 c, stk. 1, er det hensigten, at disse rettigheder også skal indeholdes i mærkningsordningen. Såfremt trafikskaberne selv fastsætter et ensartet niveau af en grundlæggende rettigheder for deres passagerer, så vil ordningen blive tilpasset disse rettigheder.

Med bemyndigelsen kan transport-, bygnings- og boligministeren endvidere fastsætte regler om mærkets grafiske udtryk og vilkår, administration af ordningen, regulering og afskæring af klageadgang, tilsyn med anvendelse af mærket m.v.

Det forventes, at ministerens bemyndigelse efter § 28 c, stk. 2, delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 8

Af § 29, stk. 1, i lov om trafikskaber fremgår, at et trafikskab kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet eller kort). I henhold til § 29, stk. 3, kan kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Det foreslås, at § 29, stk. 3, ophæves, idet hjemlen til at inddrive fordringer vedrørende kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer allerede findes i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, lovbekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015. Inddrivelsesloven gælder for opkrævning og inddrivelse af fordringer med tillæg af renter, gebyrer og andre omkostninger, der opkræves eller inddrives af det offentlige. Skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven desuden finder anvendelse på fordringer, der er fastsat ved lov eller i henhold til lov.

Det er ikke alene kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, men også fordringer, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, i lov om trafikskaber, som trafikskaberne kan inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

SKAT har udtalt, at såvel trafikskaberne som Rejsekort A/S er at betragte som hørende under "det offentlige", og de

har derfor allerede i dag mulighed for at inddrive f.eks. ubetalte kontrolafgifter og ubetalte rejsekortfordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Rejsekort & Rejseplan A/S, som oprettes i medfør af den foreslåede § 27, stk. 1, vil på tilsvarende vis som det nuværende Rejsekort A/S, udelukkende være ejet af trafikelskaber, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB, som alle er 100 pct. offentlige ejede selskaber, og selskabet vil derfor i relation til inddrivelse af fordringer hører under det offentlige og kunne inddrive dets fordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Til nr. 9

Efter den gældende lovs § 30, stk. 1, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

Det foreslås i § 30, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1, overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.

Der er tale om en nyaffattelse af bestemmelsen. Formålet med forslaget er, udover en sproglig præcisering, at komme med anbefalede bødeniveauer for overtrædelse af bestemmelsen på samme måde som det er sket i henholdsvis bus- og godskørselsloven samt i taxiloven, jf. lov om buskørsel, lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 med senere ændringer, lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 med senere ændringer, samt taxiloven, lov nr. 1538 af 19. december 2017.

Det foreslås således at fastsætte så betydelige bøder for overtrædelse af reglerne, at det forventes, at det ikke kan betale sig at bryde reglerne.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 1, om at udføre rutekørsel uden tilladelse som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet påbuddet om, at det kræver tilladelse at udføre almindelig rutekørsel er vigtigt at overholde, fordi myndighederne inden udstedelsen af en tilladelse undersøger, om ansøger lever op til de krav, der stilles for at få en tilladelse. Overtrædelse af bestemmelsen vil således påføre de virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 2, om regler om kørsel i henhold til en kontrakt om rutekørsel som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet opfyldelse af kravet om en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen er et grundlæggende krav til udførelse af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. Overtrædelse heraf vil påføre de virksomheder, der har oprettet en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at udføre kørsel, der er undtaget kravet om tilladelse, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller en kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i henhold til loven som udgangspunkt straffes med en bøde på 15.000 kr. Det kunne f.eks. være tilfælde, hvor en fjernbusoperatør befordrer passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer. Overtrædelsen anses som en alvorlig overtrædelse, idet befordring af passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, vil kunne give trafikelskaber en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved at optage og afsætte passagerer ved et stoppested, der ikke fremgår af tilladelsen, udgangspunkt straffes med en bøde på 15.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en alvorlig overtrædelse, idet det vil påføre de virksomheder, der har tilladelse til at optage og afsætte passagerer ved det pågældende stoppested, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved på en eller flere afgang ikke at betjene alle de stoppested, der fremgår af tilladelsen, som udgangspunkt straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til fjernbuskørsel ved ikke at udføre mindst én daglig returrejse fem dage ugentligt på ruten som udgangspunkt som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er et grundlæggende krav for at få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel. Overtrædelse heraf vil påføre virksomheder med tilladelse til fjernbuskørsel, som følger kravet om at udføre mindst én daglig returrejse fem dage ugentligt, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel om, at kørsel på ruten ikke må stoppes uden godkendelse som udgangspunkt straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan

overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder ulige konkurrence.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpene omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpene omstændigheder, f.eks. hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser, vil kunne fordobles eller tredobles.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

Fastsættelsen af straffen beror på domstolens konkrete vurdering. Det anbefalede angivne strafniveau kan således fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 10

Det fremgår ikke af den gældende lov, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

Det foreslås i § 30, stk. 3, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. Der kan således ske en graduering af bødens størrelse i op- eller nedadgående retning i forhold de økonomiske forhold, der gør sig gældende ved en konkret overtrædelse. Hvis overtrædelsen er foregået over længere tid vil den økonomiske gevinst kunne være tilsvarende større eller hvis en overtrædelse er sket på en strækning og på tidspunkter, hvor der er mange passagerer, vil gevinsten ligeledes være tilsvarende større.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 11

Af den gældende lovs § 30, stk. 3, fremgår at i regler, der er fastsat i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold fastsat af denne lov.

Denne bestemmelse flyttes til § 30, stk. 5, hvor det foreslås, at for overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

Bestemmelsen skaber hjemmel til, at der også kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikskabers område, på linje med de regler som transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte om andre forhold, med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold § 28 b.

Det fremgår ikke af den gældende lov, at der er mulighed for at indsætte strafbestemmelser i regler, der udstedes i medfør af loven.

Det foreslås i § 30, stk. 6, at for overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde. Bestemmelsen forventes anvendt i bekendtgørelse om rutekørsel, således at overtrædelser af regler, der fastsættes i bekendtgørelsen kan strafpålægges.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til § 2

Det følger af den gældende § 14, stk. 1, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer, at jernbaneverksamheder kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig billet. Af § 14, stk. 2, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer. I henhold til § 14, stk. 4, i jernbaneloven kan transportministeren fastsætte nærmere regler om jernbaneverksamhedens adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr. Det følger således af bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010, at det kun er jernbaneverksamheder, der ifølge kontrakter udfører offentlig servicetrafik, som har adgang til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er som selvstændig offentlig virksomhed helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor told og skatteforvaltningen skal inddrive disse, hvis de overdrages til told og skatteforvaltningen til inddrivelse.

Derimod er private jernbaneverksamheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Derfor kan kun private jernbaneverksamheders fordringer, der har hjemmel i lov, dvs. kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1, 2. pkt.

Det foreslås, at § 14, stk. 1, affattes således, at jernbaneverksamheder, der via kontrakt udfører trafik som offentlig service, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.



Kontrolafgifter kan udstedes til passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel, dvs. at en passager, ikke kan fremvise en billet, der er gyldig til den konkrete rejserelation, som pågældende agter at foretage. Det kan f.eks. være i tilfælde, hvor en passager i en billetkontrolsituation ikke kan fremvise en gyldig enkeltbillet, en gyldig mobilbillet, et gyldigt periodekort eller et korrekt indtjekket rejsekort eller anden form for gyldig rejsehjemmel til den konkrete rejserelation.

Ekspeditionsgebyrer er gebyrer, der kan pålægges i forbindelse med selve oprævningen.

Rejsekortfordringer kan f.eks. opstå i situationer, hvor en passager optanker sit rejsekort, men hvor betalingen efterfølgende fejler, eller hvor en passager foretager en dyrere rejse, end det beløb, der er dækning for på vedkommendes rejsekort. Eller f.eks. fordringer, der opstår ved, at en kunde tilmelder sig rejsekort med et betalingskort, for derefter at deaktivere betalingskortet og herefter anvende rejsekortet i perioden indtil rejsekortkontoen bliver lukket.

Eftersom jernbanevirksomheders fordringer er fastsat ved lov, vil skatteministeren kunne fastsætte regler om, at lov om inddrivelse af gæld til det offentlige finder anvendelse på disse fordringer, jf. lovens § 1, stk. 1, 2 pkt. Bemyndigelsen er i dag allerede udnyttet for så vidt angår kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, jf. § 1, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige. Med den foreslåede justering af § 14, stk. 1, vil skatteministeren kunne inddrage rejsekortfordringer i bekendtgørelsen om inddrivelse af fordringer, således at jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører trafik som offentlig service, vil kunne få inddrevet disse fordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Det foreslås, at § 14, stk. 2 og 4, i jernbaneloven ophæves.

Ophævelsen af § 14, stk. 2 er en konsekvens af, at hjemlen til at inddrive fordringer vedrørende kontrolafgifter og eks-

peditionsgebyrer allerede findes i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, hvorefter skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven finder anvendelse på fordringer, der er fastsat ved lov eller i henhold til lov.

Ophævelsen af § 14, stk. 4, er en konsekvens af forslaget om nyaffattelse af § 14, stk. 1, i jernbaneloven, idet bestemmelsen herefter vurderes at være overflødig. Med den foreslåede affattelse af § 14, stk. 1, i jernbaneloven vil den gældende bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. skulle ændres i overensstemmelse hermed.

### Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet lov om trafikskaber og jernbaneloven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 2*, at allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Det foreslås endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at indehavere af allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel kan vælge at få ombyttet deres gamle tilladelse til en ny tilladelse, baseret på indeværende lovforslags nye foreslåede afstandsregler, frekvensbetingelser, afgivelse af oplysninger m.v.

Den foreslåede overgangsordning skal fremme, at fjernbuskørsel udføres ensartet, således at passagererne og virksomhederne har lige markeds- og brugervilkår.

## 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, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017, lov nr. 315 af 25. april 2018 og lov nr. 1565 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

## 1. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

§ 3 c. Kommuner kan finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.«

§ 5. ---

2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

Stk. 2-7. ---

»Stk. 8. Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-15. ---

Stk. 8-15 bliver herefter stk. 9-16.

§ 19. ---

3. § 19, stk. 4, affattes således:

Stk. 1-3. ---

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 må-

»Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Udføres fjernbuskørsel som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

neder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

**§ 22. ---**

*Stk. 1. ---*

*Stk. 2.* Transportministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuners, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikskabs områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

*Stk. 3. ---*

**§ 23.** Transportministeren kan fastsætte regler om

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørslens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt
- 4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

**4.** § 22, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner.«

**5.** § 23 affattes således:

»**§ 23.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af en tilladelse skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørslens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.«

§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

6. §§ 27 og 28 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

*Stk. 2.* Stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

*Stk. 3.* Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn.

*Stk. 4.* Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

*Stk. 5.* Kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

*Stk. 6.* Kan der ikke opnås enighed om udpegning af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

*Stk. 7.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

*Stk. 8.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet.

*Stk. 9.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for:

- 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
- 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
- 3) at skabe bedst mulig adgang for tredje-parts videresalg af billetter.

*Stk. 10.* Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. stk. 9, nr. 1-3.

*Stk. 11.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

**§ 27 a.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionsskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart, samt standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystemer.

**§ 27 b.** Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet

og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

**§ 27 c.** Overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.

**§ 28.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 2.* Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.«

**§ 28 b. ---**

7. Efter § 28 b indsættes i *kapitel 4*:

»**§ 28 c.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

**§ 29. ----***Stk. 1-2. ----*

*Stk. 3.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinndrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat.

**§ 30.** Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* I regler, der er udstedt i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov

*Stk. 4. ----***8.** § 29, *stk. 3*, ophæves.**9.** § 30, *stk. 1*, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1,

2) overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller

3) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.«

**10.** § 30, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse og karakteren af den begåede overtrædelse.«

**11.** I § 30 indsættes som *stk. 5 og 6*:

»*Stk. 5.* For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

*Stk. 6.* For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.«

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1558 af 19. december 2017 og lov nr. 1562 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

**§ 14.** Jernbanevirksomheder kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

*Stk. 2.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer som nævnt i stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

*Stk. 3.* —

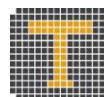
*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr, jf. stk. 1.

**1.** § 14, *stk. 1*, affattes således:

»Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.«

**2.** § 14, *stk. 2* og *4*, ophæves.





## Høringssvar: Ændring af lov om trafikselskaber

## Høringssvar

Det bemærkes indledningsvist, at:

22. november 2018

- Trafikselskaberne ønsker naturligvis at arbejde for en bedre kollektiv transport – og en god driftssikker digital infrastruktur kan understøtte dette og sikre god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger med udgangspunkt i den kollektive trafik
- Udvikling af nye tekniske løsninger er ganske dyre, og det er vigtigt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver. Trafikselskaberne anbefaler, at der etableres et samarbejde mellem staten, KL og Danske Regioner i lighed med beslutninger om Nem-ID mv. om, hvilke nye opgaver det samlede Rejsekort- og Rejseplanselskab skal løfte
- Det er en stor udfordring at sikre god mobilitet både på landet og i byerne. Trafikselskaberne anbefaler derfor, at der med nærværende lovforslag sikres fokus på både sammenhængende mobilitet på landet og i byerne.

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

### Overordnede bemærkninger

Finansiering: At samle og udvikle funktionerne i Rejsekort og Rejseplanen i ét system samt at åbne for 3. part fordrer en større IT udviklingsopgave. Trafikselskaberne har på baggrund af lovforslaget ikke mulighed for at konkretisere de afledte omkostninger af sammenlægning og videreudvikling. Der skønnes at være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne. Midler, som trafikvirksomhederne, der finansierer Rejsekort

og Rejseplanen, ikke besidder. Trafikselskaberne vil opfordre til, at en analyse nærmere afdækker omfanget af og udgifter ved regeringens mål, samt at målfastsættelsen suppleres af en tilsvarende finansieringsvilje.

Organisering: Trafikselskaberne vil opfordre til, at der gives størst mulig hand-  
lefrihed til den mest hensigtsmæssige organisering af det fælles selskab, her-  
under at der ikke nødvendigvis skal etableres et nyt selskab endside at det  
skal være et aktieselskab, jf. bemærkninger hvoraf fremgår, at 'det foreslås på  
den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og  
Rejsekort A/S samlet i ét nyt aktieselskab.'

Governance: Der opfordres til at hente inspiration fra den fællesoffentlige digi-  
taliseringsstrategi indgået af stat, kommuner og regioner. Governancemodel-  
len betoner, at "realiseringen af strategien handler både om at udvikle nye it-  
løsninger, arkitektur og datamodeller samt om at sikre en mere konsekvent og  
systematisk udbredelse af de fælles løsninger, men ikke mindst om at igang-  
sætte analyser, så vi ved, om det er den rigtige vej at gå."<sup>1</sup>

I dag fungerer Rejseplanen og Rejsekort efter to forskellige governance-  
modeller, hvor beslutninger træffes efter hhv. konsensus og indtægtsandel.  
Trafikselskaberne vil henlede opmærksomheden på, at man i en ny governan-  
cestruktur bør sikre mindretalsbeskyttelse. 90 pct. af rejserne i den kollektive  
trafik ligger lokalt, og kundernes rejsemønstre og -behov kan i tyndt befolkede  
områder være væsensforskellige fra storbyområderne.

Formålsbeskrivelse – og mobilitet uden for de større byer: Trafikselskaberne  
vil opfordre til, at der udarbejdes en samlet formålsbeskrivelse for det nye sel-  
skab – samt at denne klargør, hvilke drifts- og kerneopgaver der er meget vig-  
tige for en velfungerende kollektiv trafik og derfor skal videreføres af det sam-

---

<sup>1</sup> <https://digst.dk/strategier/digitaliseringsstrategien/governance/>

lede Rejsekort- og Rejseplanselskab, og hvad karakteren af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af MaaS og data er.

Formålsbeskrivelsen kunne tydeliggøre, at det er en særlig opgave at sikre mobiliteten uden for de større byer. Det kunne prioriteres, at Rejsekort/en fælles app-løsning bliver et betalingsmiddel for kollektiv trafik, der frigøres fra den fysiske infrastruktur og som kan finde anvendelse som betalingsmiddel for kollektiv trafik hos kunden i tyndt befolkede områder, der anvender Flextur, Plustur, Teletaxi el.lign.

Buspassagerrettigheder: Trafikselskaberne finder, at det er en god ide, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder. Trafikselskaberne forventer at have sådanne minimumsrettigheder i drift primo januar 2019.

Fjernbusser er en del af det samlede kollektive mobilitetsudbud og har med den nuværende lovgivning vundet stor udbredelse. Yderligere liberaliseringer kan imidlertid medføre udfordringer for den lokale og regionale kollektive trafik. En min. rejselængde på 75 km, kan medføre risiko for:

- At fjernbusser kører på attraktive ruter/tidspunkter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter.
- Manglende helhedssyn: Fjernbusser er ikke begrænset af et helhedssyn og overordnet ansvar for en sammenhængende kollektiv trafikservice og fx transport til ungdomsuddannelser el.lign.

På denne baggrund opfordrer trafikselskaberne til, at:

- Grænsen ændres til 100 km
- Der kræves tre dobbeltture pr. dag
- Afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte kørsel mellem rutens start og slut destinationer, ekskl. evt. omveje. Dermed hindres det, at en privat aktør kan køre en omvej for at leve op til afstandskravet.

- Fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort mhp. øget integrationen med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

De jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en evt. liberalisering med en 75 km grænse. Alene for rute 912X (Aarhus-Billund) forventer Midttrafik et indtægtstab større end det, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget på 4 mio. kr., samt at rutens eksistens bringes i fare. Øvrige ruter med risiko for indtægtstab som følge af den foreslåede liberalisering er 900X (Sønderborg-Vejle), 952X (Ringkøbing-Aarhus), 960X (Silkeborg-Viborg-Aalborg) og 970X (Aalborg-Viborg-Silkeborg).

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at en grænse på 75 km kan betyde ændret adfærd, hvor lange pendlerrejser overflyttes til fjernbusser, hvilket vil øge indtægtstabet yderligere.

Salgskanaler: Rejsekort blev med gennemførelsen af Takst Sjælland og Takst Vest defineret som standardprodukt. Det blev samtidigt fastslået, at selskaberne kan vælge billetmedier – dog således at Rejsekortet altid er billigere end enkeltbilletter, mens pendlerkort kan være billigst ved mange rejser på samme strækning. Trafikselskaberne betoner, at muligheden for fortsat at kunne vælge regionale billetmedier opretholdes.

## **Juridiske bemærkninger**

Persondata: Afsnittet i pkt. 2.8 opfordres ajourført, så der henvises til gældende lovgivning.

Det fremgår videre, at der skal indhentes samtykke fra kunden til udveksling af oplysninger i forbindelse med billetkøb. Trafikselskaberne gør opmærksom på, at hjemmelsgrundlaget for denne udveksling ofte ikke vil være kundens samtykke, men andre hjemler i Databeskyttelsesforordningens artikel 6, herunder f.eks. litra b) eller litra e). Under alle omstændigheder bør der ikke henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger. Dette beror på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

Videre fremgår, at oplysninger om billetkøb skal slettes så snart rejsen er foretaget. Dette er vi ikke enige i, da både trafikvirksomhederne og eventuelle tredjeparter er underlagt regler, der medfører, at sådanne oplysninger i vidt omfang *skal* opbevares, bl.a. af hensyn til overholdelse af krav om opbevaring af regnskabsmateriale, ligesom der kan være andre saglige hensyn, der begrundet opbevaring. Det er den enkelte dataansvarlige, der fastsætter opbevaringstidens længde. Bemærkningen om sletning bør derfor udgå.

Gældsinddrivelse: Det fremgår, at trafikselskaber og Rejsekort A/S i dag ikke anses for omfattet af definitionen "det offentlige" i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige ("gældsinddrivelsesloven").

Trafikvirksomhederne er ikke enige i denne opfattelse. Trafikselskaberne anser sig og Rejsekort A/S for omfattet af definitionen "det offentlige" i lovens § 1, stk. 1. For så vidt angår Rejsekort A/S, er dette bekræftet af SKAT i et skriftligt svar til selskabet. Det er på den baggrund trafikselskabernes opfattelse, at trafikselskaberne og Rejsekort A/S i dag er forpligtede til at sende alle typer fordringer til inddrivelse hos SKAT. Bemærkningerne bør derfor tilpasses.

Vi er enige i, at bestemmelsen kommer til at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik.

Pakkerejselov: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på, at staten må tage stilling til aktørernes ansvar for rejsen. Trafikselskaberne forstår, at Transportministeriet vil afdække, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

## **Øvrige bemærkninger**

Tredjepart - entre, betaling og provision: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på en branchenorm om, at der tages 5-10 pct. i kommission ved videresalg af billetter. Af § 28 stk. 3 følger, at 3. parts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. På denne baggrund forekommer det tvivlsomt, at 3. partsudbydere ønsker at gøre entre på markedet og gøre brug af den public service, som det fælles selskab skal stille til rådighed.

Trafikselskaberne er enige i, at data skal stilles til rådighed i videst muligt omfang. Imidlertid bør der være mulighed for, at trafikvirksomhederne kan få dækket omkostninger, der direkte måtte være forbundet med tilrådighedsstillelse af data. De gældende regler i Lov om videreanvendelse af det offentlige informationer (PSI-loven), stiller allerede krav til det offentlige deling af data, og der er heri fastsat bestemmelser, der giver mulighed for at få dækket eventuelle omkostninger ved at stille data til rådighed. Der henvises til PSI-lovens § 8. Det er vores opfattelse, at trafikvirksomhederne – og det nye selskab – skal følge reglerne i PSI-loven, når de stiller data til rådighed, herunder at man kan anvende reglerne om opkrævning af omkostninger.

Trafikselskaberne finder, at det er tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til 3. part for salg af billetter.

Varetagelse af valideringsfunktion: I bemærkningerne til § 27a, stk. 4 lægges op til, at det fælles selskab skal udvikle det fælles system til at sætte data til rådighed og give tredjeparter muligheder for at validere deres billetter gennem det fælles system.

Det bør afklares, om denne facilitet nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. Det foreslås at opgaven med varetagelse af valideringsfunktionen pålægges trafikselskaberne, der dog ikke nødvendigvis behøver at løse den via det fælles kommende selskab.

Videresalg af billetter: Der kan være en udfordring i, at kunder og chauffører skal forholde sig til flere leverandørers forskellige billetter. Et øget behov for at kontrollere billetter – eller krav om at fx kontantbilletter kontrolleres maskinelt – kan få negativ indflydelse på den kollektive trafiks kvalitet. Dertil kommer nye administrative opgaver i forhold til indgåelse af aftaler, afregning og kontrol af brugen af 3. parts billetter, som vil medføre større administrative udgifter i trafikskaberne, som ikke antages af kunne finansieres gennem øget billetsalg.

Kommunal hjemmel til at varetage mindre opgaver for trafikskaberne: Der opfordres til, at etablere/præcisere en hjemmel til, at kommuner kan varetage mindre opgaver efter aftale med trafikskaberne, herunder udstedelse og op-tankning af Rejsekort til gavn for bl.a. ældre og IT-svage borgere. Tanken er at forenkle, effektivisere og samle opgaveløsningen sammen med andre kommunale opgaver i fx Borgerservice eller på biblioteket. Der vil være tale om en kommunal udgift om det sker i regi af trafikskabet eller kommunen. I det kommunale regi vil opgaveløsningen kræve færre ressourcer, idet der vil kunne drages nytte af de ansatte, som i forvejen yder service på mange andre områder. Derudover vil det være en hjælp og støtte til de borgere, der ikke er selvhjulpne og derfor har brug for personlig betjening.

Hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder: Af lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at private virksomheder kan efter aftale med et trafikskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det foreslås, at denne hjemmel udvides til også at omfatte en tilsvarende hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder – som fx forsvaret. Ved at indarbejde denne kørsel i trafikskabernes øvrige opgaveløsning gives potentiale for yderligere stordriftsfordele, koordinationsmuligheder og effektiviseringer.



**Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

22/11/2018

## Høringsvar: Ændring af lov om trafikelskaber

Det bemærkes indledningsvist, at:

- Trafikelskaberne i Vestdanmark støtter ordlyden og budskaberne i det fælles høringssvar afgivet af foreningen Trafikelskaberne i Danmark. I tillæg hertil, har de vstdanske trafikelskaber nedenstående særskilte bemærkning til den foreslåede ændring af lov om trafikelskaber.

I lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at "private virksomheder kan efter aftale med et trafikelskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden".

I forlængelse af ovenstående foreslår de vstdanske trafikelskaber, at der gives hjemmel til, at trafikelskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebiltskaber, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikelskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik. Trafikelskabet kunne eksempelvis medfinansiere en borgers rejse med en samkørselstjeneste eller i en opstartsperiode give incitament til etablering af tjenesten i lokalsamfund. Internationalt er der stadig flere eksempler på, at trafikelskaber har denne mulighed, som anvendes i områder/tidspunkter, hvor traditionelle kollektive transportløsninger ikke er økonomisk bæredygtige. En betingelse for subsidiering kunne være, at rejsen er fremsøgt og betalt via tjenesten fra det kommende fælles Rejsekort- og Rejseplanselskab.

Med venlig hilsen

Jens Erik Sørensen

**Midttrafik**

jes@midttrafik.dk

87 40 82 02

Carsten Hyldborg Jensen

**Fynbus**

ch@fynbus.dk

30 67 11 53

Lars Berg

**Sydtrafik**

lab@sydtrafik.dk

21 67 72 31

Thomas Øster

**Nordjyllands Trafikelskab**

to@ntmail.dk

22 19 50 73



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K.

Dokumentnummer

556971

Dato

20.11.2018

Sagsbehandler:

MLL

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

## Movias hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber

Movia fremsender hermed bemærkninger til udkast til Forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber.

Movia ser forslaget om at etablere et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet som lovforslagets centrale og mest vidtgående element. Forslaget ligger, som det også antydes i bemærkningerne, i tråd med trafikvirksomhedernes allerede igangværende arbejde med at samle aktiviteterne i Rejsekort, Rejseplanen og Bus &Tog i et selskab under én fælles ledelse. Movia er enig i, at der i forslaget ligger et stort potentiale for den videre udvikling af tilgængeligheden af den offentlige transport til gavn for både passagerer og trafikvirksomheder. Den offentlige transport vil dermed bedre kunne bidrage til at håndtere den forventede store trafikvækst i de kommende år.

Rejsekortet og Rejseplanen er to unikke landsdækkende digitale løsninger. 32 pct. af befolkningen på over 11 år har på landsplan i dag et rejsekort, og 66 pct. er tilfredse med løsningen. Ser man på Sjælland alene har 51 pct. af befolkningen over 11 år et rejsekort. Rejseplanen er downloadet over 3,7 mio. gange, og har over 1 mio. opslag pr. dag. Trafik selskaberne på Sjælland, hvor 70 pct. af den kollektive transport afvikles, satser i vores fælles paraplyorganisation DOT på Rejsekortet, som den bærende rejsehjemmel, og på Rejseplanen, som den bærende platform for trafikinformation.

Gennemførelsen af de store reformer af priserne i den kollektive transport i Østdanmark fra januar 2017 og i Vestdanmark fra marts 2018 har haft rejsekortet som centralt omdrejningspunkt. Movia bruger allerede rejsekortdata aktivt til at tilrettelægge erstatningskørsel ved større infrastrukturarbejder, som f.eks. sporarbejder på Frederikssundsbanen, og vi forventer også at gøre det i forbindelse med anlæggelsen af den kommende letbane i Ring 3. De større infrastrukturarbejder vil præge den kollektive transport de næste 5-10 år. Gode data er sammen med god sammenhængende planlægning afgørende for at reducere generne for passagerer og trafikanter i øvrigt, mens anlægsarbejderne pågår.

Det er således to offentlige digitale succeser, som udgør ryggraden i den digitale infrastruktur i den kollektive transport i hele Danmark, der med lovforslaget lægges sammen i et selskab med henblik på, at de to løsninger på sigt også kan smelte sammen til en fælles it-løsning. I den proces er det afgørende, at driftsstabilitet, forsyningssikkerhed og ansvaret for kundeløftet til forbrugerne af den kollektive transport tilgodeses i forbindelse med den teknologiudvikling, der også vil være behov for.

Med lovforslaget gøres det obligatorisk for kollektiv trafikvirksomhederne i sektoren at være en del af

systemet, og Rejsekort og Rejseplanen defineres som en "essentiell del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes".

Det betyder, at det fælles selskab derfor i realiteten er et public service data-infrastrukturselskab, der på grundlag af statsligt fastsatte rammer skal stille ydelser til rådighed for private parter på et ikke-diskriminerende grundlag. Alt med henblik på at øge serviceudbuddet i markedet over for borgerne. Hermed ændrer selskabet grundlæggende karakter i forhold til Rejsekortets og Rejseplanens nuværende roller som leverandører af kommercielle støttefunktioner, som parterne kan vælge at løse på anden vis end via de to selskaber. Movia finder, at dette skift med fordel kan præciseres i lovforslaget.

Det kalder samtidig på, at det kunne være hensigtsmæssigt, at lovforslaget angiver en samlet formålsbeskrivelse for det nye selskab, som også Trafikselskaberne i Danmark, TiD, bemærker i deres høringssvar.

Movia konstaterer, at det nye selskab med den skitserede forretningsplan forventes at inddrage strategiske samfundshensyn, som vil kunne ligge ud over, hvad der forretningsmæssigt ligger til grund for driften af den offentlige servicetrafik. Det finder Movia er positivt, da trafikselskaberne som led i den generelle digitalisering af servicen i den offentlige sektor, også er optaget af at styrke den kollektive transport med god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger, der både vil kunne bidrage til at øge serviceniveauet der, hvor der ikke er megen service i forvejen, og reducere trængsel ind mod de større byer.

Den samlede digitalisering af den offentlige sektor er imidlertid et fælles kommunalt, regionalt og statsligt anliggende, og Movia foreslår derfor, at de overordnede samfundsmæssige hensyn fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten jf. ovenstående bemærkning om en samlet formålsbeskrivelse.

Heri bør tages højde for de afgørende drifts- og kerneopgaver, der skal til for at sikre en velfungerende kollektiv transport, og derfor skal videreføres af det samlede nye selskab, og hvad karakteren er af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af multimodale løsninger og data-delning. Der kan med fordel hentes inspiration fra den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi, der ledes i samarbejde mellem de relevante ministerier, KL og Danske Regioner, f.eks. om udviklingen af NemID.

Tilsvarende bemærkes, at udvikling af nye tekniske løsninger er særdeles omkostningstunge, hvorfor det er centralt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver.

Movia bemærker i den forbindelse, at lovforslaget ikke er videre specifikt, hvad angår finansieringen af de betydelige udviklingsomkostninger og afledte driftsomkostninger, der følger af ambitionen om at integrere Rejsekortets og Rejseplanens funktioner og videreudvikle systemet til også at kunne håndtere tredjeparter. Det bemærkes i den sammenhæng, at der internationalt endnu ikke er udviklet en sådan samlet MaaS-løsning, som har kunne finde et tilstrækkeligt bæredygtigt kommercielt grundlag, herunder idet der ikke har været en tilstrækkelig brugertilslutning.

Movia noterer, at det i det sammenfattede skema i afsnit 9 angives, at der vil være implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer. Movia er enig i vurderingerne fra TiD, Danske Regioner og KL, hvori der redegøres for, at der vil være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret million-

beløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne, og at trafikvirksomhederne ikke har de krævede midler. Movia støtter tillige TiDs opfordring til at iværksætte en analyse, som nærmere afdækker omfanget af og udgifter til realisering af lovforslagets ambitioner.

#### *Bemærkninger til lovforslagets øvrige dele*

Movia finder, at behovet for, at private virksomheder skal kunne yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter, også kan være til stede for ikke-private virksomheder, som derfor bør have lignende mulighed for at tilkøbe offentlig servicetrafik.

Vedrørende liberalisering af regler for fjernbusser henviser Movia til høringssvaret fra TiD.

Movia finder det positivt, at lovforslaget lægger op til, at ejerne selv fastlægger sammensætningen af bestyrelsen, men bemærker samtidig det usædvanlige forhold, at ministeren de facto får vetoret i forhold til udpegning af bestyrelsens formand uden i øvrigt selv at være medejer af selskabet.

#### *Andre forhold*

Movia opfordrer til at præcisere en hjemmel til, at trafikselskaber kan indgå aftale med kommuner om at varetage mindre opgaver mod betaling, herunder udstedelse og optankning af Rejsekort til gavn for blandt andet digitalt svage borgere. I mange dele af Movias område kan der forventes behov for at etablere nye muligheder for at servicere kunder i den kollektive transport, f.eks. med optankning på deres rejsekort, svarende til det nogle salgssteder tilbyder kunderne efter aftale med f.eks. Movia.

Movia støtter, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder og bemærker, at et sådant harmoniseringsarbejde mellem trafikselskaberne pågår med forventet færdiggørelse i januar 2019. Reglerne vil sikre, at kunderne i den kollektive bustransport i hele Danmark får ens minimumsstandarder og dermed får klarhed over, hvad de som minimum har ret til ved større forsinkelser eller udeblivelser. Det betyder, at alle buskunder som minimum vil have mulighed for at få kompenseret udgifter til en taxi til nærmeste stoppested på 300 kr. ved forsinkelser på over 20 minutter. Samtidig vil det være muligt for de enkelte trafikselskaber at give kunderne inden for deres område en bedre stilling, hvor dette måtte ønskes.

Movia skal endelig bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklamesalg. Dels undgås konkurrence med andre private rejseplanlæggere. Dels er den faktiske indtægt allerede i dag meget begrænset, fordi trafikselskaberne har besluttet, at trafikinformation – og ikke f.eks. reklamer - bør være i fokus i forbindelse med kundernes brug af rejseplanens app.

Venlig hilsen

Camilla Struckmann



NOTAT

Dato 19. december 2018  
J. nr. 2018-956

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber (Fremme af digitale mobilitets-tjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.)

#### 1. Høringen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 25. oktober 2018 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber (Fremme af digitale mobilitets-tjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.). Høringen udløb den 22. november 2018.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Arriva, Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Industri og Branche foreningen Kollektiv Trafik Danmark, DSB, , Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls), Fynbus, Hovedstadens Letbane, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafik selskab, Rejsekort A/S, , Sydtrafik og Trafik selskaberne i Danmark (TiD).

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejderforeningen for Kollektiv Trafik, BAT, Bornholms Regionskommune, Bus & Tog-samarbejdet, By- og Pendlercyklen, Dansk Erhverv, Dansk Handicapforbund, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Rejseplanen A/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker trafik, Trafikforbundet.



#### 4. Øvrige høringssvar

Side 2/24

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssvarpart, som ikke er angivet på lovforslagets høeringsliste:

Din offentlige transport (DOT), SMFCON.

Udkast til lovforslag har desuden været offentligt tilgængeligt på [www.hoeringspotalen.dk](http://www.hoeringspotalen.dk) i høringsperioden.

## 2. Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Høringsnotatet er udarbejdet efter en tematisk inddeling af de modtagne høringssvar. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

### Private virksomheders finansiering af øget betjening

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Movia, Trafikselskaberne i Danmark og Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): er positive over for forslaget om, at private virksomheder skal have mulighed for at indgå aftale med trafikselskaberne om at etablere nye ruter eller ekstra afgang, når der er behov for hyppig frekvens. Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, at det er vigtigt, at forslaget ikke opfattes som en spare-mulighed i kommuner og regioner, men som en mulighed for at etablere betjening, der ellers ikke ville være mulig.

Danske Busvognmænd: bemærker, at der mangler klarhed omkring, hvad der menes med, at der skal betales for 'den marginale merudgift'.

Danske Regioner: foreslår, at trafikselskabets aftaler skal godkendes af relevante kommuner og regioner, da det kan have indflydelse på det samlede bussystem. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at behovet for at yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter, også kan være til stede for ikke-private virksomheder, som derfor bør have lignende mulighed for at tilkøbe offentlig servicetrafik. Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen):



anfører, at varetagelsen af behovene hos en enkelt virksomhed ikke må komme til at styre trafikskabets øvrige ruter, afgang og påvirke øvrige passagerer negativt.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at bestemmelsen kun forventes anvendt i begrænset omfang og primært i tilfælde, hvor der er tale om en rute, der strækker sig over flere kommuner. Bestemmelsen bør kun anvendes af private virksomheder, idet der er tale om en særlig mulighed for at sikre private virksomheders mulighed for at understøtte, at dets medarbejdere kan bruge offentlig servicetrafik til og fra arbejdspladser, som er placeret steder, hvor kommunen ikke finder grundlag for at øge trafikbetjeningen. Bestemmelsen bør kun gælde private virksomheder, idet offentlige institutioner og virksomheders behov bør kunne dækkes af den almindelige offentlige servicetrafik, som kommuner og regioner bestiller og betaler. I modsat fald vil fx en offentlig myndighed skulle have materiel og bevillingsmæssig hjemmel til at betale for offentlig servicetrafik. Samtidig vil planlægningen af trafikken blive skævvredet af flere bestillere.*

*Betalingen for de ekstra afgang eller ruter vil som det fremgår af lovforslaget skulle dække den marginale merudgift, hvormed menes, at alle udgifter i forbindelse med at efterkomme en privat virksomheds ønsker skal betales af virksomheden, men betalingen skal ikke give anledning til et provenu for trafikskabet.*

Trafikskaberne i Vestdanmark (Fynbus, Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab og Sydtrafik): forslår i forlængelse af § 3 b, at der gives hjemmel til at trafikskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå i samarbejde med leverandører af delebilstjenester, samkørsel eller anden form for privat mobilitetsydelse. Det påpeges, at dette kunne være et supplement til rutekørsel og Flextrafik.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at forslaget falder uden for lovforslagets formål. Forslaget bryder med et grundelement i lov om trafikskaber, at det er trafikskaberne, der stiller den offentlige servicetrafik til rådighed for borgerne. Forslaget vil derfor skulle vurderes nærmere og det kunne på sigt eventuelt overvejes at lave et forsøg i et trafikskab med henblik på at vurdere virkningerne af et konkret tiltag.*

### **Trafikskabers drift af fjernbusterminaler**

Danske Busvognmænd, Danske Regioner og KL: støtter ændringen og påpeger, at den understøtter muligheden for, at driften af en eventuel kommende fjernbusterminal i København varetages på en hensigtsmæssig måde. KL: påpeger, at selskabsregler og momsbestemmelser kan gøre initiativet unødigt dyrere. Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls): forholder sig umiddelbart positivt over for forslaget, men påpeger, at en eventuel beslutning om at varetage driften af en fjernbusterminal, sker under hensyn til de øvrige opgaver hos trafikskaba-



bet samt passagerernes behov og ønsker bredt set. Hertil påpeges det, at ekstra omkostninger til etablering og drift af fjernbusterminalen ikke bør betales af trafikskabet, da dette kan få negative konsekvenser for selskabets øvrige passagerer.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ministeriet lægger vægt på, at der ved et trafikskabs drift af en busterminal, som benyttes af fjernbustrafik, skal være en aftale mellem de(n) pågældende kommune(r) og trafikskabet, som sikrer, at de øvrige medejere af trafikskabet ikke hæfter for eventuelle risici eller underskud ifbm. driften af terminalen.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har taget Passagerpulsens svar til efterretning og præciseret lovforslagets bemærkninger, således at det tydeligt fremgår, at det udelukkende er kommuner, som er involveret i fjernbusterminalen, som skal dække eventuelle risici eller underskud i forbindelse med trafikskabets drift af terminalen. Trafikskabet og øvrige kommuner, som ikke er involveret i fjernbusterminalen, skal således ikke dække eventuelle driftsrisici eller driftsunderskud.*

*Ministeriet skal endvidere bemærke, at der på nuværende tidspunkt pågår en endnu ikke afsluttet afklaring af momsbestemmelsernes anvendelse i forhold til en eventuel drift af en fjernbusterminal i København ved Dybbølsbro. Det er forventningen, at denne afklaring vil være afsluttet forud for en eventuel beslutning om at etablere en fjernbusterminal i København.*

## **Forenkling af afstandskrav til fjernbusser**

Arriva, Trafikskaberne i Danmark, KL, Danske Regioner og Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls): bemærker, at en minimumsrejselængde på 75 km kan medføre, at fjernbusser kører på attraktive tidspunkter og ruter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik, grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter. Desuden er det en risiko, at det medfører et begrænset helhedssyn og en manglende sammenhæng i den kollektive trafik. Arriva: påpeger videre, at det giver anledning til en skæv konkurrencesituation. I det tilfælde at dette ændrer forudsætningerne i Arrivas kontraktforhold, mener Arriva, at virksomheden bør kompenseres herfor.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at fjernbussen udgør en fleksibel og billig tilføjelse til den øvrige kollektive trafik, og at ministeriet lægger vægt på, at der er en god sammenhæng mellem transportformerne i Danmark. I forhold til muligheden for forringelse af økonomien for den resterende offentlige kollektive trafik, vil ministeriet bemærke, at den øgede konkurrence mellem transportmidlerne i den regionale kollektive trafik vil kunne betyde et billetbruttoindtægtstab for dele af de kollektive trafikudbydere. Ministeriet vurderer dog, at dette er et kendt vilkår på et brugerdrevet mobilitetsmarked, og at de mulige billetindtægtstab, som vil kunne opleves,*





*mere end opvejes af øget brug af offentlig kollektiv trafik som lovforslaget samlet set potentielt vil indebære. Dertil kommer de samlede mobilitet- og brugergevinster, som ensretningen og forenklingen af afstandskravet til fjernbusser forventes at medføre for det samlede transportmarked i Danmark.*

*Ministeriet skal til Arrivas svar om ændrede forudsætninger for deres kontrakt med ministeriet bemærke, at såfremt Arriva mener, at være berettiget til kompensation fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet jf. kontrakten om passagertrafik i Midt- og Vestjylland, så må Arriva tage kontakt til ministeriet herom.*

Trafikselskaberne i Danmark: opfordrer til, at minimumsgrænsen ændres til 100 km, at der kræves 3 dobbeltture pr. dag, samt at afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte vej, således at det undgås, at private aktører kører omveje for at leve op til de 75 km.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det foreslåede afstandskrav på 75 kilometer, og de ændrede krav til fjernbussernes kørselsfrekvens, er fastlagt med det sigte at skabe et øget udbud af transportformer på den ene side, samtidig med at den økonomiske balance i de kollektive servicekontrakter for den kollektive bus- og togtrafik fastholdes på et fornuftigt niveau.*

*Ministeriet skal over for Trafikselskaberne i Danmarks ønske om en kilometergrænse på 100 kilometer bemærke, at dette vil påvirke det samlede mobilitetsudbud i Danmark betydeligt mindre i forhold til dette forslags forventede mobilitetseffekter. Dette forslags kilometergrænse på 75 kilometer forventes at skabe ca. 580.000 yderligere rejsende med fjernbus om året, hvoraf ca. 290.000 forventes at være helt nye rejsende. En kilometergrænse på 100 kilometer skønnes alene at skabe ca. 280.000 yderligere fjernbusrejser, heraf ca. 140.000 vil være nye rejser. En kilometergrænse, som foreslået af Trafikselskaberne i Danmark, vil med andre ord forventes at føre til ca. 300.000 færre yderligere fjernbusrejser og heraf ca. 150.000 færre helt nye rejser sammenlignet med dette forslags afstandskrav på 75 kilometer.*

*Ministeriet skal til Trafikselskaberne i Danmarks svar om det ønskede antal afgang på 3 dobbeltture pr. dag bemærke, at der med dette forslag allerede lægges op til en betydelig skærpelse af frekvenskravet for fjernbusserne fra én fjernbusafgang fire dage ugentlig i dag til en daglig dobbelttur fem dage ugentligt. De skærpede krav til antallet af afgang er foretaget med den hensigt at sikre, at de rejsende med fjernbus kan forvente en vis regelmæssighed i det transporttilbud, som fjernbussen udgør. En yderligere markant skærpelse af frekvenskravet, som Trafikselskaberne i Danmark lægger op til i sit høringssvar, vurderes at ville mindske fjernbusoperatørernes tilskyndelse til at betjene ruter i yderområder, hvor passagergrundlaget er begrænset. Med forslaget ændres ikke på kravet om, at fjernbusserne skal køre i en periode på*



seks måneder. Herved fastholdes de regionale trafikselskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation, som ville være hæmmet, hvis private operatører frit kunne etablere og lukke ruter. Samtidig skal borgerne kunne regne med, at en fjernbusrute opretholdes i en vis periode, og ikke vil kunne lukke fra den ene dag til den anden.

Arriva: bemærker, at ministeriet i december 2017 forholdt sig kritisk overfor EU-Kommissionens forslag om en liberalisering af fjernbusserne i sit nærhedsnotat til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Det bemærkes derfor, at regeringen har skiftet holdning til spørgsmålet om afstandskravet, og der ønskes en belysning af, hvilke elementer der har været gældende, siden holdningen til spørgsmålet har ændret sig.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at Kommissionens forslag til ændring af forordning 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, er modtaget den 16. november 2017. Kommissionen ændringsforslag afviger fra udspillet Nemmere kollektiv trafik og lovforslaget, der implementerer dette, da Kommissionens ændringsforslag er mere omfattende.

Med lovforslaget 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 og lovforslaget 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 og lovforslaget er fastlagt for, at sikre, at borgere fortsat kan 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 Kommissio-



nens forslag. Med ministerens udspil og lovforslaget 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 holdnings skift fra regeringens side, idet det bemærkes, at man skal være påpasselig med at sammenligne indholdet og virkemidlerne i Kommissionens forslag med udspillet Nærmere 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 indsigt i lokale og regionale forhold. Samtidig kan medlemsstaterne også bedre og hurtigere reagere over for u hensigtsmæssige lokale og regionale forhold ved at justere de lovgivningsmæssige rammer, end hvad der kan opnås på EU-plan.

Arriva, Dansk Industri og Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, at analysen der ligger til grund for ændringen af afstandskravet, mangler at undersøge pendlernes rejsemønstre, hvorfor analysen tegner et ufuldstændigt billede af konsekvenserne for den udbudte og ikke-kommercielle kollektive trafik. Der opfordres derfor til, at sådan en analyse gennemføres med henblik på at vurdere, hvilken effekt det vil have for den offentlige servicetrafik rundt om i landet. Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at lovforslaget vil betyde, at pendlerrejser kan blive overflyttet til fjernbusserne, ligeledes med det resultat, at billetindtægts tabet for den kollektive trafik øges.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at den foreslåede ændring af afstandskravet for fjernbusser forventes at få marginale konsekvenser for pendlernes rejsemønstre. Den gennemsnitlige pendlingsafstand var i 2016 i Danmark ifølge Danmarks Statistik 21,5 kilometer. De fleste pendlere rejser således over langt kortere afstande end de 75 kilometer, der lægges op til med indeværende forslag. Det vurderes, at de rejsendes opfattelse af fjernbussen som pendlerprodukt er forholdsvist begrænset i forhold til øvrige og mere højklassede kollektive trafikløsninger, som eksempelvis tog, da disse ofte har en kortere rejsetid, bedre rejsefrekvens og tilbyder rejsehjemmel til tilbringertrafik sammenlignet med fjernbusserne.

Dansk Jernbaneforbund: mener, at prioriteringen af fjernbusser frem for jernbanetransport er forkert. Ifølge Dansk Jernbaneforbund betyder denne prioritering højere CO<sub>2</sub> udslip, mere trængsel på vejene, spild af investeringer i spor og signaler på jernbanen, samt at dette ændrer i forudsætninger for prognoserne for indkøb af nye tog samt investeringer i infrastruktur og materiel. DSB:



bemærker ligeledes i forhold til lovforslagets bemærkninger, at det er usandsynligt, at de ændrede fjernbusregler vil kunne reducere omkostningerne for togoperatørerne som følge af en mindre dimensionering af togmateriellet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ensretningen og forenklingen af afstandskravet til fjernbuskørsel ikke har til formål at fremme fjernbuskørsel på bekostning af jernbanen, men har til formål at fremme de samlede mobilitetsmuligheder i landet. Forslaget om at ensrette og forenkle afstandskravet er således med henblik på at muliggøre yderligere billige og fleksible transporttilbud. Ministeriet vurderer endvidere, at klimapåvirkningen fra en dieselbus og et dieseltog opgjort pr. passager befinder sig på omtrent samme niveau, og at udviklingen af mere klimavenlige busser fremadrettet vil betyde, at busser i den kollektive trafik vil have et betydelig mindre negativt aftryk på miljøet end i dag.*

*Ministeriet har taget Dansk Jernbaneforbunds og DSB's bemærkning om forudsætninger om prognoser for indkøb af togmateriel til efterretning og tilrettet lovforslaget således, at denne del ikke længere indgår særskilt i lovforslagets bemærkninger.*

Danske Busvognmænd: støtter forslaget om et nyt og forenklet afstandskrav på 75 km for buskørsel, og støtter op om at bibeholde det nuværende niveau af lokal og regional offentlig servicetrafik. Danske busvognmænd støtter endvidere op om de supplerende forslag i § 19 stk. 4, § 22 stk. 2, § 23 og § 30.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig Danske Busvognmænds svar om at forenkle afstandskravet til 75 kilometer for fjernbuskørsel. Ministeriet skal til Danske Busvognmænds svar om at bibeholde serviceniveauet i den lokale og regionale offentlige servicetrafik bemærke, at serviceniveauet i den lokale og regionale kollektive trafik planlægges og prioriteres frit fra trafikskabernes side med afsæt i kommunernes og regionernes ønsker og finansiering.*

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: opfordrer til, at der i lighed med jernbaneanrådet bliver mulighed for at få prøvning af fjernbusruters eventuelle skadesvirkning på den offentlige servicetrafiks økonomi.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig ønsket om, at der fremadrettet gennemføres behovsprøvelser af fjernbusruters påvirkning af offentlige servicekontrakter. Behovsprøvelsen ved udstedelse af fjernbustilladelser blev afskaffet med den daværende ændring af lov om buskørsel (2001/2 LSV 165 af 23. maj 2002). Ministeriet bemærker, at der med lovforslagets § 22, stk. 2. vil være mulighed for at kunne inddrage hensynet til øvrige udbydere af kollektiv trafik, herunder jernbanetrafik, såfremt en fjernbusoperatør ansøger om at køre fjernbuskørsel på under 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning.*



Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at de jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en eventuel liberalisering med en 75 km grænse. Midttrafik forventer alene for ruten 912X (Aarhus-Billund) et indtægtstab på 4 millioner.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der, forud for indeværende lovforslag af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og konsulenthuset Incentive, har været foretaget en række følsomhedsberegninger af, hvad et ændret kilometerkrav til fjernbuskørsel vil betyde for trafikselskabernes økonomi. Analysen baserer sig på data fra fjernbusmarkedet i dag og de muligheder lovforslaget åbner for, og viser et forventet bruttobilletindtægtstab for trafikselskaberne samlet set i alt ca. 4 millioner kroner årligt. Det bemærkes, at billetindtægtstabet er forbundet med en vis usikkerhed, idet lovforslagets udmøntning i forhold til hvilke konkrete fjernbusruter, som fjernbusoperatørerne vil oprette, selvsagt ikke er kendt. Analysen er offentligt tilgængelig på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.*

*Trafikselskaberne Movia og Midttrafik vurderes i analysen at være omfattet af de største bruttobilletindtægtstab. For at estimere konsekvensen af et fjernbusmarked, med et ændret afstandskrav i forhold til i dag, er der i analysen først identificeret de tilladte relationer under den nuværende lovgivning. Herefter er det undersøgt, hvilke faktorer der kan forklare, hvilke relationer der bliver betjent af fjernbusser i dag, samt fjernbussernes markedsandele på de udbudte relationer. Dernæst er det identificeret, hvilke nye relationer der bliver tilladt, og det antages, at de samme forklaringsfaktorer vil gøre sig gældende for de nye relationer, og på den baggrund estimeres sandsynlighedsvægtede markedsandele på hver af de nye relationer samt antallet af rejser med fjernbus.*

*I analysen er det antaget, at 45 pct. af de ekstra rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik, at 5 pct. er overflyttet fra bil, og at 50 pct. er helt nye rejser. Der er gennemført følsomhedsberegninger, hvor det forudsættes, at en markant større andel rejser er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik (80 pct.). Resultatet af følsomhedsberegningerne viser, at en overflytning på 80 pct. fra øvrig kollektiv vil medføre et samlet tab i billetindtægter for trafikselskaberne samlet set på i alt ca. 7 mio. kr.*

*Det er derfor med afsæt i den udarbejdede analyserapport, Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de af Trafikselskaberne i Danmark oplyste indtægtstab er vurderet noget højt.*

Arriva: bemærker, at der i lovforslaget ikke stilles reelle værktøjer til kontrol af fjernbusoperatørernes brug af overenskomster og påpeger i den forbindelse muligheden for at der i stigende grad benyttes udenlandske chauffører, hvilket vurderes at åbne op for social dumping. Arriva: mener, at det vil undergrave den øvrige kollektive trafik og den danske model i transportbranchen, hvis



fjernbuschaufførerne ikke sikres ordentlige vilkår. Danske Busvognmænd: er ligeledes i deres høringsvar optaget af, at de gældende overenskomstkrav vedrørende løn- og arbejdsmarkedsvilkår for chaufførerne overholdes.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at der med forslaget ikke lægges op til at justere løn- og arbejdsmarkedsvilkårene for chaufførerne på fjernbusmarkedet. Ministeriet skal herudover bemærke, at overenskomstforhold for buschauffører ansat hos danske busvognmænd er reguleret i buskørselsloven (LBK nr. 1050 af 12. november 2012). Det fremgår heri, at busvognmænd, der er etableret i Danmark og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj, skal have en tilladelse. Det følger endvidere af loven, at indehaveren af tilladelsen skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Kravet gælder uanset, om chaufføren, der er ansat hos den danske busvognmand, er dansk eller udenlandsk.*

*Overenskomstkravet i buskørselsloven er knyttet op på de danske myndigheders udstedelse af tilladelser til danske busvognmænd og finder således ikke anvendelse for udenlandske busvognmænd, der eventuelt måtte køre i Danmark.*

*For så vidt angår forholdet om danske lønvilkår og udenlandske busvognmænd, der kører i Danmark, skal følgende bemærkes: Reglerne i EU's udstationeringsdirektiv om sikring af mindsteløn er af hensyn til den danske arbejdsmarkedsmodel ikke implementeret i dansk ret. Danske lønvilkår sikres i stedet via kollektiv overenskomst med de udenlandske arbejdsgivere. Opgaven med at sikre og håndhæve danske lønvilkår for udstationerede arbejdstagere som fx buschauffører, der kører i Danmark for udenlandske busvognmænd, påhviler dermed arbejdsmarkedets parter. Spørgsmålet om lønforhold for udstationerede arbejdstagere og den danske arbejdsmarkedsmodel hører under Beskæftigelsesministeriet.*

*Det bemærkes endvidere, at udenlandske busvognmænd, der opererer i Danmark, er underlagt buscabotagereglernes begrænsninger, og at fjernbuskørsel i Danmark, udført af en udenlandsk busvognmand, udelukkende er muligt, når buscabotagekørslen udføres som en del af en international busrute.*

Arriva: bemærker, at der i forslaget ikke gjort sig nogen overvejelser vedrørende realistiske kontrolforanstaltninger, der kan håndhæve kravet om at passagerer skal køre minimum 75 km med fjernbusser.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget lægges op til, at fjernbusoperatører skal afkræves bedre dataindberetninger vedrørende f.eks. busafgange, kørselsomfang og fordeling af passagertyper. Dette tiltag skal styrke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens muligheder for at administrere og følge med i fjernbusmarkedets udvikling. Med lovforslaget foreslås også, at sanktionsmulighederne over for branchen skærpes.*



*Dette sker via fastsættelse af anbefalede bødestørrelser, som politi- og anklagemyndigheder – bl.a. med afsæt i bedre data fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen – skal kunne anvende overfor fjernbusoperatører, som eventuelt måtte vælge at overtræde reglerne.*

*Størrelserne på bøderne er fastsat efter regelovertrædelsens karakter. Det bemærkes, at der i dag ikke er anbefalede bødesatser for overtrædelser af reglerne for fjernbuskørsel, ligesom der ikke er fast praksis for sanktionering ved regelbrud.*

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: opfordrer til, at der afsættes ressourcer til at gennemføre tilsyn med skatter, afgifter og ulovlig afstigning af passagerer før den fastsatte kilometergrænse.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at tilsyn, administration og dialog med fjernbusbranchen varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det vil være politi- og anklagemyndighedernes opgave, bl.a. med afsæt i relevante oplysninger fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at føre sag mod og sanktionere eventuelle fjernbusoperatører, som ikke overholder de rammer og regler, der fastsættes i loven og de udstedte fjernbustilladelser. Sanktionsmulighederne og de anbefalede bødestørrelserne ved overtrædelser fremgår af lovforslagets særlige bemærkninger.*

Dansk Handicapforening: bemærker, at det er vigtigt at sikre, at fjernbusruterne også kan benyttes af mennesker med handicap, samt at der kan benyttes ledsagerkort i fjernbusserne.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det ikke er hensigten med forslaget at pålægge fjernbusoperatørerne nye forpligtelser ud over, hvad de allerede er forpligtet til efter forordningen om buspassageretigheder, hvoraf der bl.a. fremgår ret til gratis assistance til handicappede og pligt til handicaprelateret uddannelse af personale m.v. på ruter over 250 km.*

Danske Regioner: støtter forslaget om sanktioner og tilsyn, der skal forhindre misbrug af ordningen, og håber at de konkrete forslag er tilstrækkelige. Det anbefales, at afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte afstand mellem start- og slutdestination og ikke medtager omvejskørsel.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det foreslåede afstandskrav til fjernbuskørsel skal forstås således, at der som minimum skal være 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, samt at rutens forløb skal strække sig via den naturlige og effektive vej mellem rutens destinationer. Dette skal sikre, at der ikke kan spekuleres i eventuelt i omvejskørsel.*

## **Dispensation til fjernbuskørsel under 75 km**



KL: finder, at det kan være aktuelt for kommuner i visse tilfælde at kunne tilbyde borgere bustransport med en fjernrute. Denne mulighed ønskes indført i loven.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at formålet med ændringsforslaget er at øge borgernes mobilitetsmuligheder, og det er således uden for forslagets rammer at forholde sig til kommunernes befordringsordninger. Dette vurderes at hidrøre anden lovgivning.*

Arriva og DSB: bemærker, for så vidt angår § 22, stk. 2 om aftaler vedrørende dispensation fra afstandskravet på 75 km, at bestemmelsen bør sikre hensyn til togtrafikken, samt de trafikvirksomheder hvis konkurrencesituation kan blive påvirket af dispensationen.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at høringssvaret fra Arriva og DSB tages til efterretning. Ministeriet har på den baggrund justeret lovforslagets således, at transport-, bygnings- og boligministerens i sin vurdering af, hvorvidt der kan ydes dispensation efter lovforslagets § 22, stk. 2 kan inddrage hensynet til øvrig offentlig servicetrafik, herunder jernbanetrafik. Ministeriet lægger vægt på, at det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren konkret at vurdere hvorvidt et sådan hensyn er relevant.*

## **Fremme af digitale mobilitetstjenester**

Danske Handicaporganisationer: bemærker, at det er vigtigt at sikre, at det foreslåede samarbejde om rejseplan- og rejsekortsystemet lever op til krav om tilgængelighed for mennesker med handicap, jf. lov om tilgængelighed til offentlige organers websteder og mobilapplikationer, og ligeledes tager højde for informationer, der er relevante for mennesker med handicap.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning. Det er ministeriets forventning, at Rejsekort & Rejseplan A/S – på linje med øvrig lovgivning – overholder reglerne fastsat med lov om tilgængelighed til offentlige organers websteder og mobilapplikationer.*

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): bemærker, at udviklingen mod en fælles digital planlægnings- og billettjeneste ikke må betyde, at andre billet- og informationsformer afskaffes.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af udspillet Nemmere kollektiv trafik, som transport-, bygnings- og boligministeren lancerede den 20. september 2018 og som lovforslaget implementerer, at muligheden for at bruge den offentlige kollektive trafik ikke må afhænge af, hvorvidt den rejsende er i besiddelse af en smartphone. Endvidere fremgår det af udspillet, at digitaliseringens muliggørelse af nye og innovative billet-*





*medier ikke må ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende.*

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at Qvartz i MaaS-rapporten til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet peger på, at der skal tages stilling til, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder ikke, at lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer er relevant i relation til lovforslaget, da loven ikke gælder for pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer med en varighed på under 24 timer, medmindre de omfatter overnatning.*

### **Etablering af Rejsekort & Rejseplan A/S**

Hovedstadens Letbane: bemærker, at Hovedstadens Letbane ser frem til implementeringen af lovforslagets vision for mobilitetsmarkedet. Selskabet bemærker videre, at når letbanen åbner for drift med passagerer, skal der tages stilling til, hvilken position selskabet får i relation til Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget ikke lægges op til, at ejerkredsen bag de eksisterende selskaber skal ændres. Dermed lægges der heller ikke med lovforslaget op til, at det ved lov skal fastsættes, hvilken position letbaneselskaberne i Aarhus, Odense eller København skal have i relation til Rejsekort & Rejseplan A/S.*

KL bemærker, at KL ønsker en forhandling om udformning og kommissorium for selskabets opgaver, finansiering og sammensætning af bestyrelse, såfremt Rejsekort & Rejseplan A/S etableres med statslig deltagelse. Danske Regioner: foreslår, at den nye bestyrelse udvides med direkte repræsentation ikke kun fra staten, men at Danske Regioner og KL tilbydes at gå ind i bestyrelsen. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: foreslår, at de nye opgaver, der skal løftes i Rejsekort & Rejseplan A/S, fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde en strategi- og tidsplan for, hvordan selskabets nye opgaver skal implementeres, herunder hvordan det elektroniske rejseplan- og rejsekortssystem skal samles i én mobilitetstjeneste, hvordan de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester skabes, og hvordan der skabes bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter, jf. lovforslagets § 27, stk. 9. Videre skal Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor der redegøres for implementeringen af de nye opgaver i selskabets forretningsplan, jf. § 27, stk. 10. Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil ministeriet invitere KL og Dan-*



*ske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling henimod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet for borgerne.*

*Dette er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.*

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, det er positivt, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ved at gå ind i den nye bestyrelse for Rejsekort & Rejseplan A/S, påtager sig et medansvar for, at der er sammenhæng mellem rejsekort og rejseplanen samt innovation og udvikling inden for den kollektive trafik. Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker videre, at der i høj grad er behov for at se den kollektive trafik som et samlet system og ikke kun et system for busser eller for tog. KL: efterspørger en uddybende begrundelse for, at der med lovforslaget lægges op til en statslig repræsentant i bestyrelsen bag Rejsekort & Rejseplan A/S.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at digitale mobilitetstjenester, der sammentænker og tilgængeliggør både offentlige og private transporttilbud for brugerne, bidrager til en mere sammenhængende mobilitet og gør det lettere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse med kollektiv trafik.*

*Det er ministeriets vurdering, at der ligger et stort udviklingspotentiale i de eksisterende tjenester i form af rejseplan- og rejsekortsystemet, og at dette i sin grundstruktur ikke er langt fra at kunne håndtere booking, betaling og billettering af andre former for transporttilbud. Det er således ikke teknologien, der er årsag til, at brugerne af den kollektive trafik i Danmark ikke allerede i dag får stillet fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester til rådighed. Det har i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne i den offentlige kollektive trafiksektor at nå til enighed om udviklingstiltag for de fælles løsninger.*

*Det er derfor hensigten, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen henimod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for at flere, nye og private kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Ministeriet vil med en post i bestyrelsen ligeledes kunne bidrage med at fokusere udviklingen på tværs af trafikvirksomheders specielle interesser og på tværs af landsdele. Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal udvikle sig i – dog uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer og dermed ejerne af selskabet.*

Trafikselskaber i Danmark og Movia: finder det hensigtsmæssigt, at lovforslaget angiver en samlet formålsbeskrivelse for Rejsekort & Rejseplan A/S. Metro



selskabet I/S: bemærker, at det er fornuftigt, at formålene for Rejsekort & Rejseplan A/S, som fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, ikke er udtømmende, da der over tid bør være rum for, at selskabets formål kan udvikles i takt med den teknologiske og digitale udvikling. Metroselskabet I/S: finder det dog hensigtsmæssigt, at det af loven fremgår, at selskabets formål skal ske på et forretningsmæssigt grundlag.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at formålet med Rejsekort & Rejseplan A/S er at sikre en målrettet og fælles strategi for en samlet digital tjeneste og en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved at samle opgaverne er det målet, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger. Ligeledes skal det fælles selskab arbejde for en øget integration af rejsekortet og rejseplanen som produkter og tjenester.*

*For at understøtte selskabets handlefrihed til at træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag, foreslås der med lovforslaget fastsat nogle overordnede rammevilkår for selskabet samt opgaver, der har til formål at fremme den samlede kollektive trafik og udviklingen af mobilitetstjenester. Implementeringen af selskabets udviklingsopgaver fastsættes af bestyrelsen og nedfældes i en forretningsplan, der skal indeholde en strategi- og tidsplan for implementeringen. Bag forslaget om en forretningsplan ligger hensynet til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan forventes implementeret fra lovens ikrafttrædelsesdato, hvorfor der med forretningsplanen skabes rum for, at selskabets formål som udgangspunkt kan udvikles på et forretningsmæssigt grundlag i takt med den teknologiske og digitale udvikling.*

*Lovforslagets overordnede og rammesættende beskrivelse af formålet med selskabet, og de opgaver det pålægges, er også indarbejdet i lovforslagets indledning.*

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at det af hensyn til at sikre handlefrihed i forhold til organiseringen af det fælles selskab ikke af lovforslagets særlige bemærkninger til § 27 bør foreslås, at aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekortet A/S samles i et nyt selskab.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning for så vidt, at lovforslaget ikke har til hensigt at fastsætte, at sammenlægningen af rejseplan- og rejsekortsystemet nødvendigvis skal ske ved oprettelse af et nyt selskab.*

*Bemærkningerne til lovforslaget er tilpasset således, at det af disse fremgår, at selskabet oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber*



*Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. Hvordan fusioneringen i øvrigt tilrettelægges er en beslutning, der overlades til parterne bag selskabet.*

DSB: bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt at fastlægge som et pejlemærke for sammenlægningen af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, at ingen ejere set i langtidsprognoseperspektiv skal stilles økonomisk ringere end i dag.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget ikke lægges op til, at ejerkredsen bag de eksisterende selskaber skal ændres. Hvordan fusioneringen i øvrigt tilrettelægges er en beslutning, der overlades til parterne bag selskabet.*

DSB: bemærker, at Rejsekort & Rejseplan A/S bør drives kommercielt, og at selskabets aktiviteter som udgangspunkt bør være baseret på et markedsinvestor-princip, hvorfor DSB foreslår, at det i § 27 b stk. 1 -2 bør gøres klart, at udbetaling af udbytte ikke er indskrænket til særskilte aktiviteter i selskabet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med lovforslaget er at understøtte, at selskabet som udgangspunkt skal kunne træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag. Med lovforslaget foreslås der fastsat nogle overordnede rammevilkår for selskabet samt krav om enkelte særskilte opgaver, der forudsættes nødvendige for at fremme udviklingen af mobilitetstjenester, herunder tilrådighedsstillelse af transportdata og udvalgte billetter for videresalg gennem tredjepart uden fortjeneste.*

*Ministeriet har tilrettet lovforslaget således, at der nu er tilføjet en særskilt § 27 c, hvoraf det fremgår, at overskud kan udbetales til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Overskuddet knytter sig således ikke nødvendigvis til særskilte aktiviteter, men kan f.eks. stamme fra både kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet samt være genereret af den almindelige drift af selskabet. Udbetaling af udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S følger således de normale regler for udbetaling af udbytte i selskabsloven, og ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S træffer derved selv beslutning om udlodning af udbytte.*

DSB og Movia: bemærker, at videreførelsen af den gældende rets § 27, hvormed Rejseplanen A/S har mulighed for drive kommercielt aktivitet eksemplificeret ved salg af annoncer, er en aktivitet der i dag kun anvendes i begrænset omfang på rejseplanens hjemmeside, og at der ikke er planer om at udvide denne aktivitet til rejseplanens app, da det er ejernes opfattelse, at det vil forringe brugeroplevelsen. Movia: anfører videre, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklame- eller annoncesalg.



*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noterer sig, at ejerkredsen ikke har planer om at udvide denne aktivitet, men ministeriet finder ikke anledning til ved lov særskilt at indskrænke muligheden for denne kommercielle aktivitet for selskabet, der samlet set forudsættes drevet ud fra et forretningsmæssigt grundlag.*

### **Tilslutning til Rejsekort & Rejseplan A/S**

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bakker op om, at det skal være muligt for private aktører at tilslutte sig rejseplan- og rejsekortsystemet, men fremhæver i den forbindelse, at det er vigtigt, at omkostningerne ved at tilslutte sig systemet ikke bliver en barriere, og at en aftale kan indgås på fair, ensartede og transparente vilkår. Danske Busvognmænd: noterer sig med tilfredshed, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det rejseplan- og rejsekortsystem.

*Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forventning, at parterne bag Rejsekort & Rejseplan A/S vil kunne formulere og indgå tilslutningsaftaler baseret på rimelige vilkår. Ligeledes er det ministeriets forventning, at parterne bag selskabet vil have en naturlig interesse i at lade eksterne transportudbydere tilslutte sig systemet, da dette vil gøre selskabets tjenester og produkter mere attraktivt for brugerne.*

*Ministeriet er dog enig i, at tilslutningsaftalerne skal ske på rimelige vilkår, hvorfor transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet i tilfælde af, at parterne bag selskabet ikke selv formår dette, jf. § 27. stk. 11. Hensigten vil i en sådan situation være at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et fælles digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske transportformer tilknyttes. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende denne fleksibelt og under hensyntagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortssystem.*

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: foreslår, at Rejsekort & Rejseplan A/S bør pålægges at høre deres forskellige aftaleparter regelmæssigt og særdeleshed i forhold til ændringer, der kan ændre økonomien.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at selskaber i al almindelighed holder sine aftaleparter underrettet om eventuelle større ændringer, herunder ændringer af økonomisk karakter. Ministeriet finder imidlertid, at dette er et ansvar og en opgave, der påhviler Rejsekort & Rejseplan A/S og dennes bestyrelse at varetage, hvorfor der med lovforslaget ikke lægges op til ved lov at fastsætte nærmere regler herfor.*



Trafikselskaberne i Danmark: foreslår videre, at fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort med henblik på øget integration med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at tilslutning af private transporttilbud på rejseplan- og rejsekortssystemet, herunder blandt andre fjernbus-tilbuddet, vil bidrage til at styrke et samlet mobilitetstilbud. Ministeriet skal i den forbindelse bemærke, at lovforslaget netop muliggør dette, såfremt transportudbydere måtte have et ønske om at tilslutte sig systemet, jf. § 27, stk. 8.*

Passagerpuls bemærker, at der af hensyn til passagerernes tryghed bør stilles passende krav til nye aktører, der vil benytte den fælles mobilitetstjeneste, om rimelige rejseregler, forsikringsforhold, m.v., således at passagererne ikke kommer i klemme i tilfælde af mistede korrespondancer eller ulykker.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at tilslutning af nye aktører skal ske med afsæt i rimelige betingelser. Det er ministeriets forventning, at parterne bag Rejsekort & Rejseplan A/S vil kunne formulere og indgå tilslutningsaftaler baseret på såvel rimelige vilkår for de tilsluttede som rimelige krav til de tilsluttedes modtydelser.*

DSB: bemærker, at § 27, stk.7 bør præcisere, at ø-kommuner og jernbanevirksomheder, der ønsker at tilslutte sig Rejsekort & Rejseplan A/S, skal have mulighed herfor på samme vilkår som andre tilsluttede trafikvirksomheder.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at tilslutningen af udmeldte ø-kommuner og jernbaneoperatører, der udfører offentlig servicekontrakt på kontrakt med staten eller regioner og tilslutningsaftaler, som Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå med private aktører er to særskilte bestemmelser i forslaget, hvilket blandt andet skal ses i lyset af, at førstnævnte er pålagt opgaver i kraft af en offentlig servicetrafik-kontraktforpligtelse.*

*Endvidere er det en forudsætning for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller regioner, at de kan tilsluttes det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem for at kunne efterleve kravet om tilrådighedsstillelse af transportdata i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, jf. § 27 a, stk. 2. Såfremt parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S vil tillægge aftaleindgåelsen med disse en tilslutningsafgift, må denne højst være omkostningsbaseret, dersom der ellers vil ske en uhensigtsmæssig og indirekte statslig eller regional medfinansiering af Rejsekort & Rejseplan A/S gennem de offentlige servicekontrakter, der er indgået med disse jernbanevirksomheder.*

*Til gengæld finder ministeriet, at der ikke er noget til hinder for, at tilslutningsaftaler med tredjepart kan indgås på forretningsmæssige vilkår, dersom det står tredjepart frit for, om tredjepart ønsker adgang til at få vist sine*



transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet. Der lægges derfor med lovforslaget op til, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå tilslutningsaftaler med tredjepart mod betaling, jf. § 27, stk. 8.

### Videresalg af billetter gennem tredjepart

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsens): bemærker, at det af hensyn til prisgennemsigtigheden for passagerne i den kollektive trafik er godt, at lovforslaget sikrer, at tredjeparts videresalg af billetter til den kollektive trafik ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. Trafikselskaberne i Danmark: finder det tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til tredjepart for videresalg af billetter. Metroselskabet I/S: anfører, at det bør være muligt for et fusioneret selskab at opkræve omkostningsdækning for de udviklingsomkostninger, der er forbundet gøre det muligt for tredjepart at videresælge billetter. Arriva, Trafikselskaberne i Danmark og SFMCON: bemærker, at tredjepart bør gives mulighed for at opnå provision ved videresalg af billetter til den kollektive trafik. SFMCON: bemærker videre, at tredjepart skal kunne skabe abonnementsløsninger, hvor den enkle billetpris ikke fremgår. Din Offentlige Transport (DOT): bemærker, at tredjeparts videresalg af billetter bør bidrage til, at den kollektive transports service fremstår tydelig og attraktiv over for de potentielle kunder, så en fremtidig MaaS-løsning m.v. i videst muligt omfang bidrager til vækst i brugen af den offentlige transport i DOT's område.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at formålet med lovforslagets bestemmelser i § 28, stk. 1 – 4, om videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter gennem tredjepart, er at gøre det muligt for private aktører at udvikle digitale mobilitetstjenester samtidig med, at de offentlige trafikvirksomheders billetter vil kunne nå bredere ud, hvorved de rejsende opnår flere muligheder og brugen af den kollektive trafik kan øges.*

*Ministeriet finder det i den forbindelse hensigtsmæssigt, at tredjeparts adgang til at købe billetter fra offentlige trafikvirksomheder skal ske til en pris, som modsvarer prisen tilbudt slutkunderne i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre, at der ikke opstilles uhensigtsmæssige barrierer for tredjeparts forretningsmodeller, som vil kunne besvære eller umuliggøre etableringen af private digitale mobilitetstjenester.*

*Med lovforslaget sikres det dog samtidig, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter ligeledes skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for billetten solgt i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre at billetter til den offentlige kollektive trafik ikke sælges til overpris og derved reducerer incitamentet hos forbrugeren til at benytte den offentligt kollektive trafik. Lovforslaget forhindrer imidlertid ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.*



Metroselskabet I/S: bemærker, at der vil blive opkrævet et kvalitetstillæg for metroens kunder, når Cityringen åbner. Metroselskabet I/S: foreslår, at det præciseres, at billetter solgt af tredjepart med gyldighed i de zoner, hvor metroen har stationer, som standard skal have gyldighed til metroen, og at kunder, der ikke ønsker gyldighed til metroen, skal aktivt foretage et fravalg i købsituationen.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer det hensigtsmæssigt, at kunder, der køber billetter solgt af tredjepart med gyldighed i de zoner, hvor metroen har stationer, bliver præsenteret for en billet, der har gyldighed til metroen. Kunder, der ikke ønsker en billet med gyldighed til metroen, skal kunne vælge metroen fra.*

### **Deling af transportdata**

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik og Arriva: bemærker, at det alene er de offentlige aktører, der pålægges at dele transportdata, og foreslår, at også de private aktører skal pålægges at dele transportdata for at sikre, at potentialet indfries og for at sikre fair konkurrence.

*Muligheden for at tværgående digitale mobilitetstjenester også kan opstå i privat regi, forudsætter blandt andet tilgængelighed af transportdata. Derfor skal de offentlige trafikvirksomheder stille transportdata til rådighed for tredjepart, og det skal i den forbindelse være muligt at opstille en række minimumskrav til sektoren.*

*Indeværende forslag stiller alene krav til de offentlige trafikselskaber og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, da lovforslaget ikke har til hensigt at pålægge det private erhvervsliv ekstra byrder.*

DSB: bemærker, at bemærkningerne til lovforslaget § 27 a, stk. 3, nr. 1 bør specificeres, hvad der er omfattet af dynamiske transportdata.

*Med lovforslagets § 27 a, stk. 3, nr. 1, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille vederlagsfrit til rådighed for tredjepart, herunder udvalgte dynamiske transportdata.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen alene er tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke af egen drift stiller relevant statisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart. Såfremt bemyndigelse måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.*

*Hensigten med krav om deling af transportdata er at muliggøre, at det private erhvervsliv også kan udvikle tværgående digitale mobilitetstjenester til*





*gavn for brugerne af kollektiv trafik. Fælles for de såvel statistiske som dynamiske transportdata, der påtænkes tilgængeliggjort for tredjepart, er således, at det er oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt for markedet også at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge og betale for den samlede rejse.*

*Med udvalgte dynamiske transportdata menes dermed realtidsinformationer om f.eks. forsinkelser, aflysninger og overblikvisning af afgang- og ankomst-tidspunkter i realtid. Derudover menes der også dynamisk information om udstedte og aktive billetter, idet realtidsinformation om disponible pladser i relevante transportmidler forudsættes nødvendigt at stille til rådighed for, at tredjepart på sigt også kan videresælge de offentlige trafikvirksomheders kommercielle billetprodukter.*

*Dette er præciseret yderligere i lovforslagets bemærkninger.*

DSB og Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det i forhold til § 27 a, stk. 4 bør præciseres, hvad begrebet datastyresystem dækker, herunder om funktionen med validering af billetter nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. I den forbindelse bemærker DSB, at der for så vidt angår elektronisk validering af digitale billetter allerede i dag findes et af DSB udviklet system hertil, samt at DSB er i proces med at stille systemet til rådighed for de øvrige trafikselskaber.

*Det er ikke hensigten med lovforslaget at detailregulere videreudviklingen af de tekniske løsninger bag det fælles rejseplan- og rejsekortsystem, idet det vurderes, at dette bør drives af parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S.*

*Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det i forlængelse af, at de kundeorienterede funktioner og opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, vil være hensigtsmæssigt, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse opgaverne relateret til selskabet opgaver på sigt samles i selskabet.*

*Den med lovforslagets § 27 a, stk. 4 foreslåede bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om videreudvikling af rejsekort- og rejseplanssystemets eksisterende datasystemer er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at den med lovforslaget forudsatte udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et uhen-sigtsmæssigt lavt tempo. Videre skal det bemærkes, at såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren anvende den fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.*

## **Passagerrettigheder**



Dansk Industri, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen), Arriva og KL: finder det positivt, at der sikres en ensretning af de grundlæggende passagerrettigheder, men opfordrer til, at det bliver gjort obligatorisk for fjernbusoperatørerne at tilslutte sig disse passagerrettigheder. Hertil bemærkes det, at dette skaber ulige vilkår for operatører af fjernbusser og den øvrige offentlige transport, da dette skaber mulighed for, at operatører kan gøre sig priskonkurrencedygtige ved at tilsidesætte basale passagerrettigheder.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at fjernbusoperatørerne agerer på busmarkedet under andre vilkår end den offentlige servicetrafik, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at det er frivilligt for fjernbusoperatørerne om de vil deltage i mærkningsordningen.*

Movia: noterer, at det vil være muligt for de enkelte trafikkselskaber at give kunderne inden for deres område en bedre stilling, hvor dette måtte ønskes.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten er, at de ens grundlæggende rettigheder som udgangspunkt skal være ens på tværs af selskaberne, men at der er mulighed for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder.*

*For at understrege udgangspunktet om, at de ens grundlæggende rettigheder skal være ens på tværs af selskaberne, tilføjes der en bemærkning om dette i de almindelige og særlige bemærkninger til den foreslåede § 28 c.*

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): bemærker, at arbejdet med at ensrette passagerrettigheder bør gå videre ved at etablere regler, der går på tværs af selskaber og transportformer. Der opfordres derfor til, at der etableres en fælles rejsetidsgaranti for bus, tog og metro.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ikke for nuværende overvejelser i den retning, men tager opfordringen til efterretning.*

Dansk Handicapforening: ser positivt på forslaget om passagerrettigheder og mener, at disse også skal omfatte buspassagerer med handicap.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at rettighederne forventes udformet, således at alle passagerer som udgangspunkt skal kunne anvende dem, men tager bemærkningen til efterretning.*

## **Inddrivelse af gæld og fordringer via det offentlige**

Arriva og Danske Regioner: støtter den del af forslaget, der omhandler, at fordringer som opstår i forbindelse med rejsekortet, lader sig inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Metroselskabet I/S: bemærker, at det er



relevant at præcisere, at den hjemmel som offentligt ejede trafikvirksomheder har til at inddrive kontrolafgifter og gæld efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, også gælder for de operatører, som trafikvirksomhederne har kontrakt med om udførelse af offentlig service. Rejsekort A/S og Trafikselskaberne i Danmark: noterer sig, at det fejlagtigt fremgår af lovforslaget, at trafikskaber og Rejsekort A/S ikke anses for omfattet af definitionen ”det offentlige” i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslaget, således at alle fordringer, der relaterer sig til udførelse af offentlig servicetrafik, fremover inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden.*

### **Øvrige bemærkninger**

Movia, Trafikselskaberne i Danmark, KL og Danske Regioner: bemærker, at der vil være implementeringsomkostninger forbundet med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, og vurderer, at der vil være udviklingsomkostninger for et mindre trecifret millionbeløb og driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: anfører samtidig, at der bør foretages en analyse af omfanget af udgifterne til realisering af lovforslaget.

*Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at lovforslagets del om adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet samt datadeling og billetvideresalg er som udgangspunkt tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet. Videreudviklingen vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retningen mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i rejsekortet og rejseplanen, samt mod en stadig mere udbredt anvendelse af disse, samtidig med at der fastholdes en tidssvarende kvalitet i tilbuddet.*

*Udviklingen af rejseplanen til at vise stadigt flere transportformer og transportudbydere vil gøre tjenesten endnu mere relevant samtidig med, at det må forventes at brugen af offentlig kollektiv trafik forhøjes. Udviklingen af integrerede, digitale mobilitetstjenester, der kan etableres som følge af datadeling, gør det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, hvilket vil føre til øget brug af den kollektive trafik. Dertil kommer, at bedre adgang for tredjepart til at videresælge den offentlige kollektive trafiks billetter vil indebære, at disse når bredere ud, hvorved brugen af den kollektive trafik også stiger.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fået foretaget en ekstern analyse af udviklingspotentialerne ved fremme af digitale mobilitetstjenester i en dansk kontekst. Analysen har bl.a. dækket internationale erfaringer med digitale mobilitetstjenester, der viser en markant stigning i brugen af offentlig kollektiv transport. Et pilotprojekt i Finland viste f.eks. en stigning i brugen af*



den offentlige kollektive trafik på over 25 pct., mens et lignende pilotprojekt i Gøteborg viste en stigning i brugen af delebiler og offentlig transport på 50 pct. Den samlede offentlige kollektive trafik i Danmark har årligt billetindtægter for ca. 9,5 mia. kr. Ved et konservativt antaget skøn med en stigning på 5 pct. som følge af øget brug af offentlig kollektiv transport, vil de offentlige trafikvirksomheders øgede billetindtægter således kunne beløbe sig til ca. 475 mio. kr. årligt.

Det vurderes på den baggrund rimeligt at antage, at gevinsterne for trafikvirksomhederne mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget. Dette skal videre ses i lyset af, at grundstrukturen i de digitale løsninger allerede eksisterer i Danmark i dag gennem rejsekortet og rejseplanen, herunder grundstrukturen i de bagvedliggende datasystemer, der med lovforslaget lægges op til på sigt at samles i ét selskab, og som i takt med den stigende digitalisering af samfundet forudsættes at skulle videreudvikles som et naturligt led i denne udvikling.

Dertil kommer, at der med forslaget lægges op til, at de offentlige trafikvirksomheder kan gennemføre denne udvikling mod øget digitalisering af den kollektive trafiksektor i fællesskab ved videreudvikling af de eksisterende digitale kanaler – rejseplan og rejsekort - frem for, at de enkelte trafikvirksomheder skulle implementere og vedligeholde hver deres system individuelt. Ved at samle ressourcerne i ét selskab, hvor de fælles kræfter arbejder på én løsning, der omhandler den samlede rejse, vil der være besparelser at hente både for passagerne og for trafikvirksomhederne. Samtidig vil der være økonomiske gevinster at hente for trafikvirksomhederne ved at samle de udviklingstiltag, der uanset nærværende lovforslag ville skulle ske i en digitaliseret verden, i én samlet kanal.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal videre bemærke, at lovforslaget ligeledes har været sendt i økonomisk høring, og at den videre afklaring af de økonomiske forhold ved lovforslaget vil ske i regi af den økonomiske høring.

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at lovforslagets afsnit 2.8 om forholdet til persondataloven bør ajourføres efter gældende lovgivning. Trafikselskaberne i Danmark og Rejsekort A/S: bemærker, at det som følge af, at det nye selskab bliver lovbestemt, bliver muligt at anvende artikel 6, stk. 1 i databeskyttelsesforordningen som hjemmel til behandling af personoplysninger, frem for det nuværende samtykke. Trafikselskaberne i Danmark: anfører videre, at der derfor ikke bør henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger, da det vil kunne bero på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

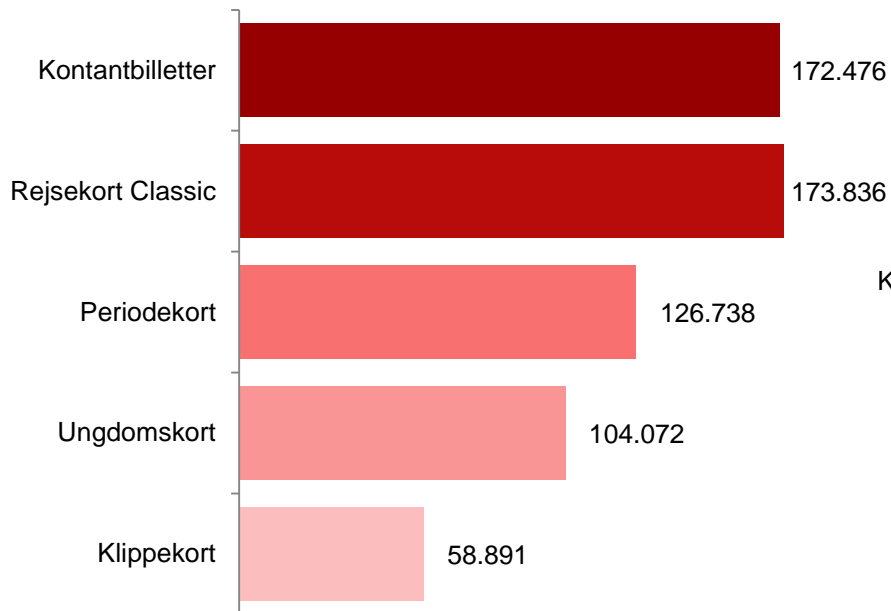
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ajourført lovforslagets afsnit om databeskyttelse af personoplysninger.

01-02-2019

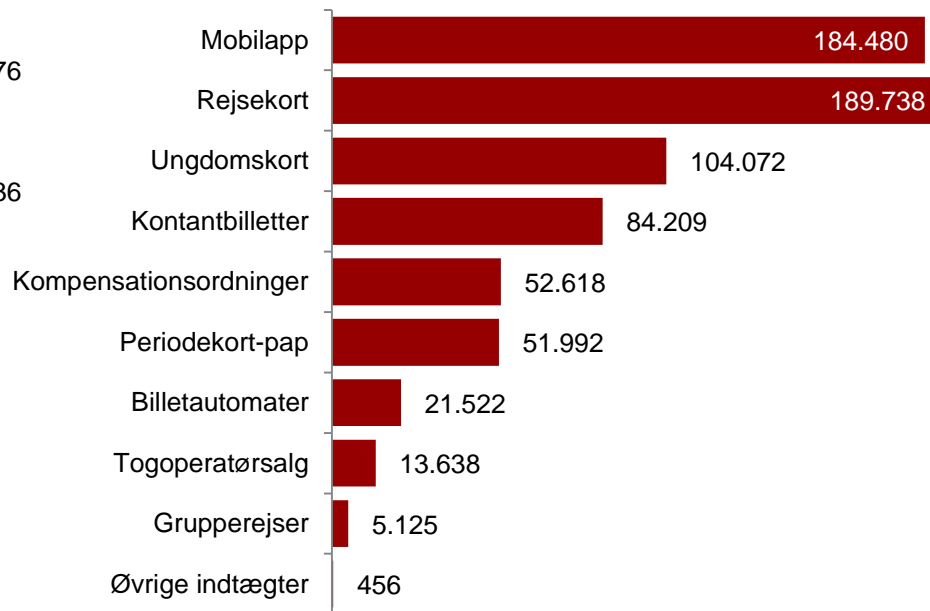
# NØGLETAL I MIDTTTRAFIK 2018

# INDTÆGTER

## Salg af billetter mm. (tkr.)

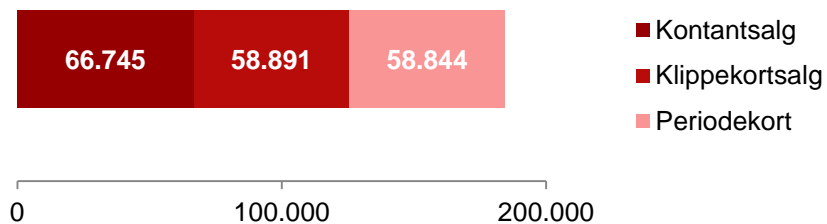


## Indtægter pr. billetmedie (tkr.)

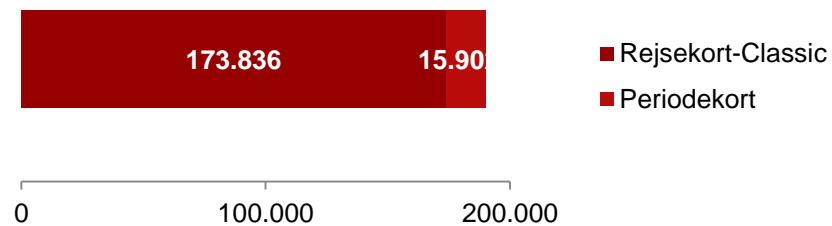


# INDTÆGTER

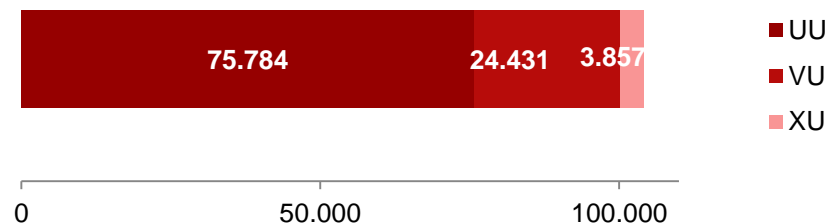
## Mobilapp (tkr.)



## Rejsekort (tkr.)

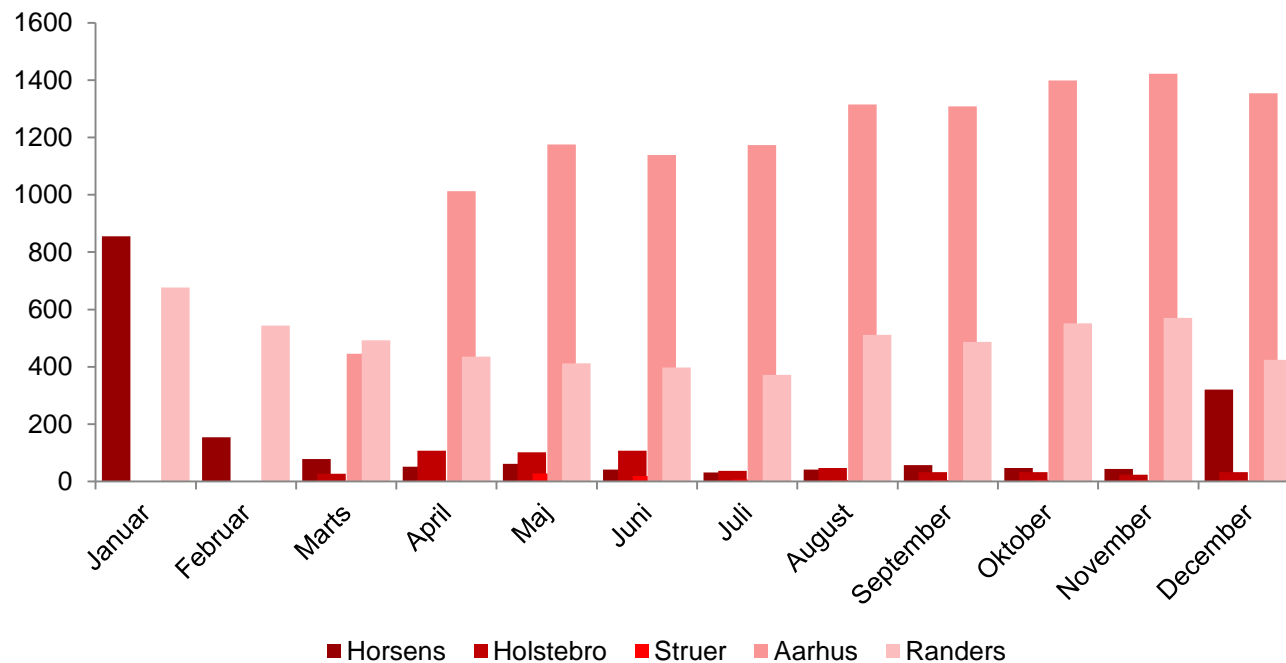


## Ungdomskort (tkr.)



# PENSIONISTKORT

## Salg af pensionistkort

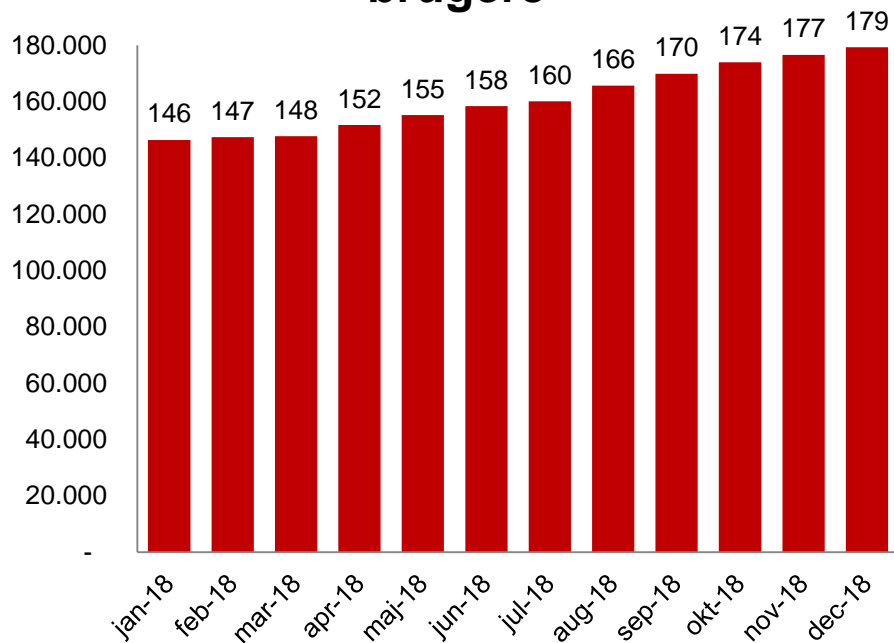


<b>Pensionistkort</b>
<u>Solgte kort i 2018</u>
<b>20.001</b>
<u>Omsætning i 2018</u>
<b>5.360.248</b>

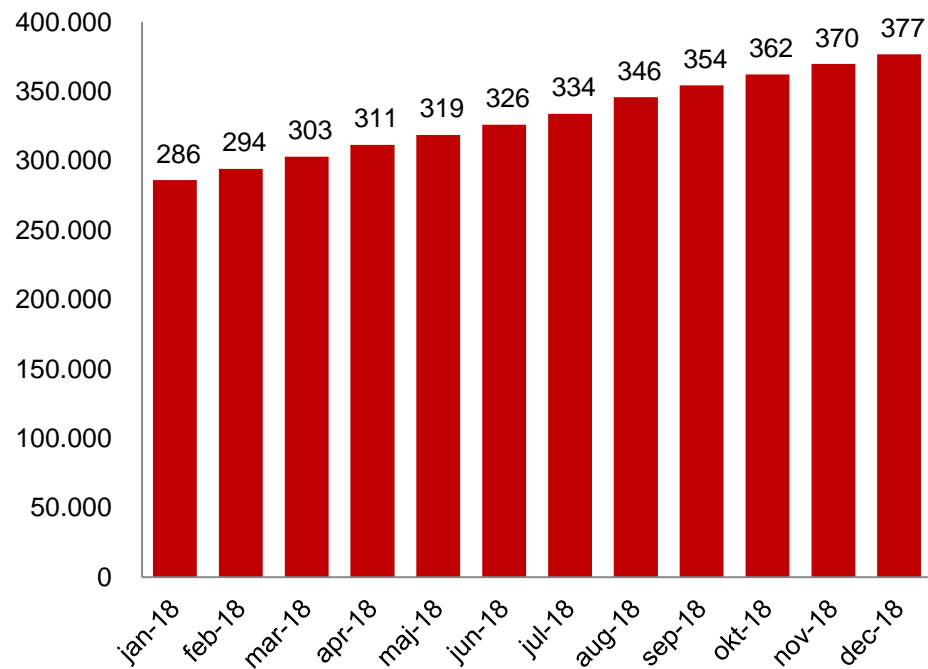


# REJSEKORT OG APP

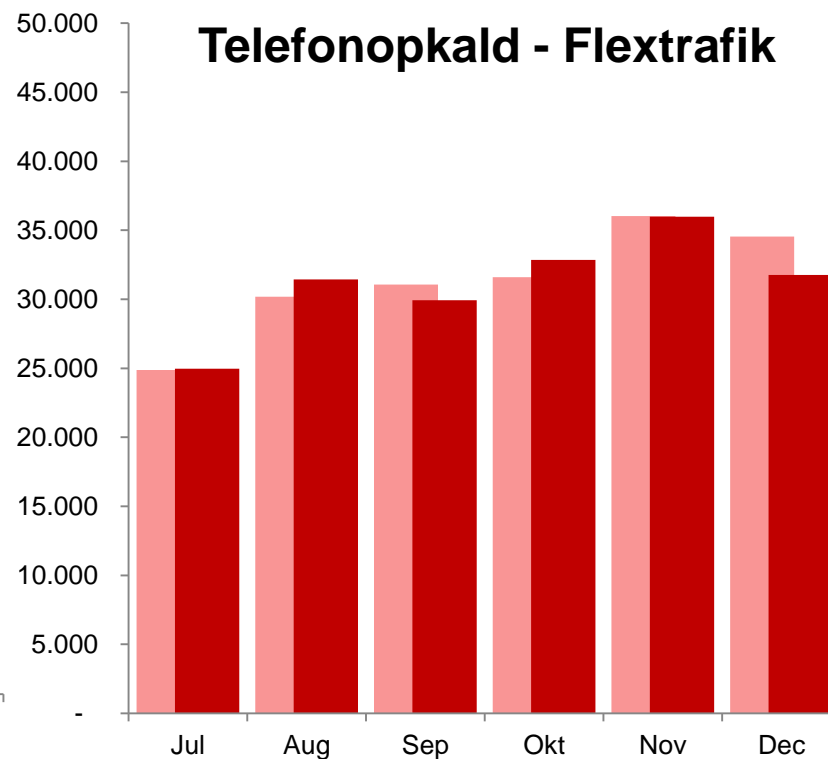
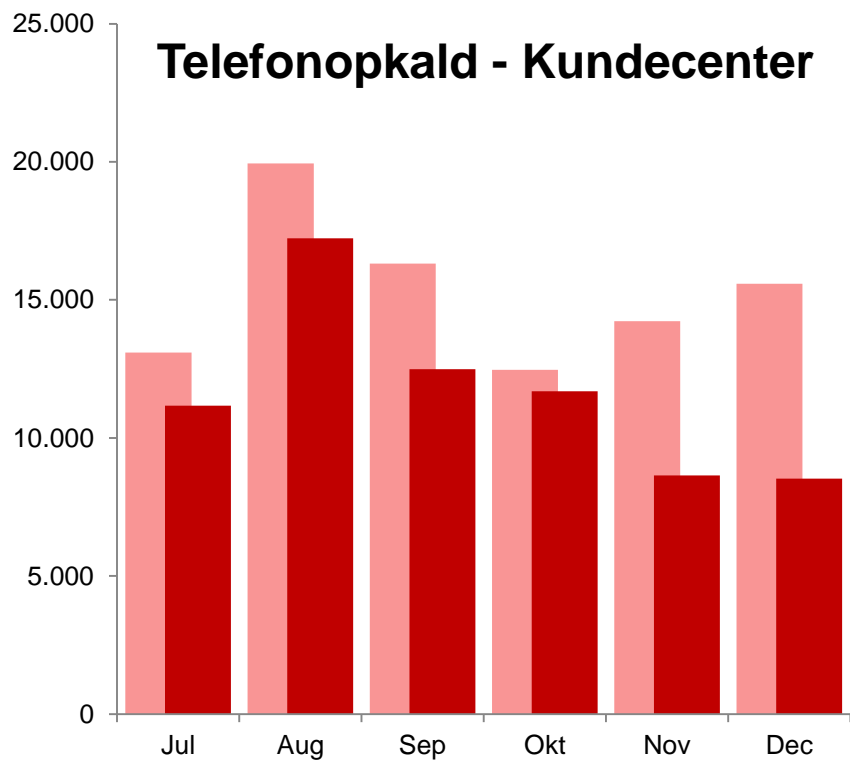
## Udvikling i antal rejsekort-brugere



## Udvikling i antal app-brugere

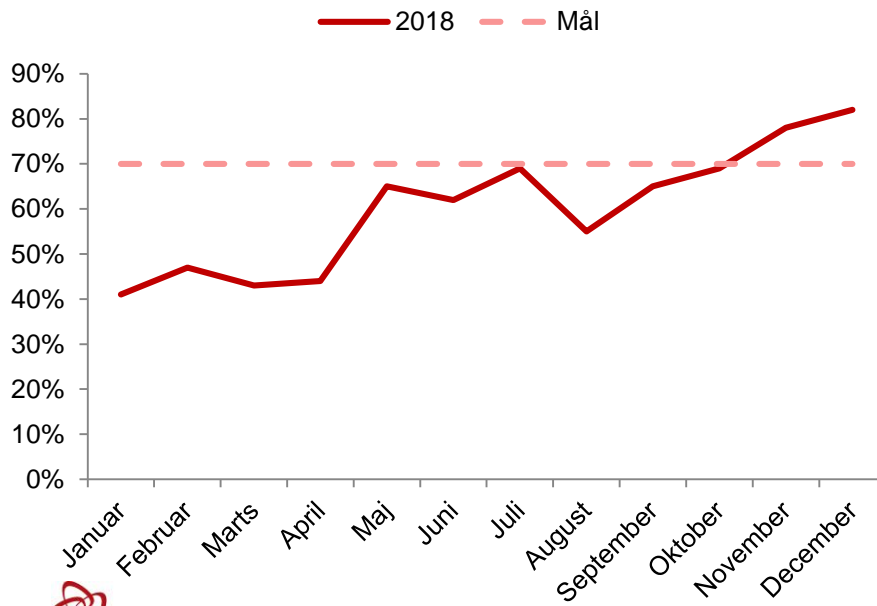


# TELEFONOPKALD

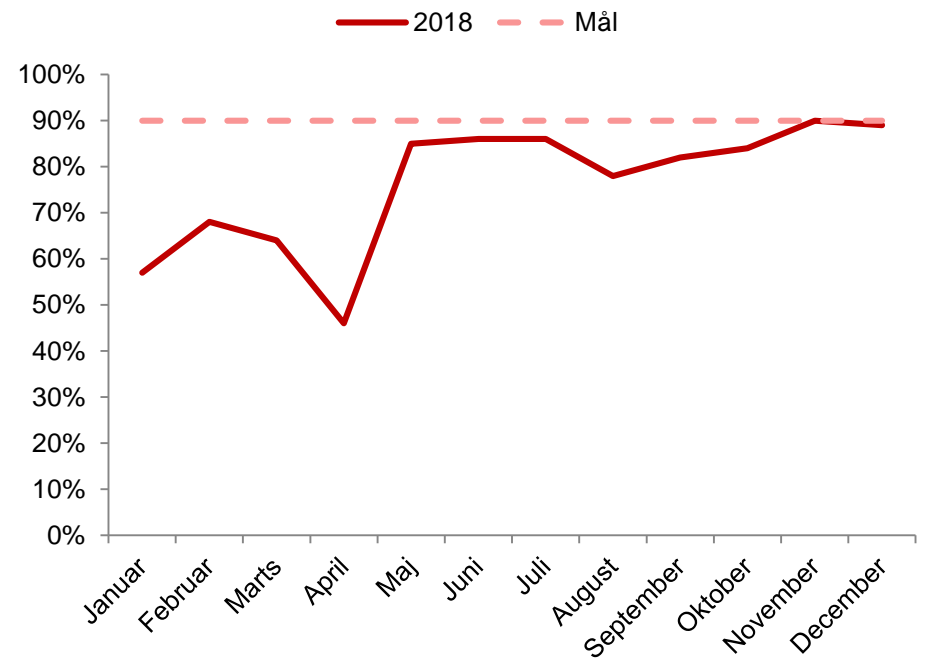


# TELEFONOPKALD - SERVICEMÅL

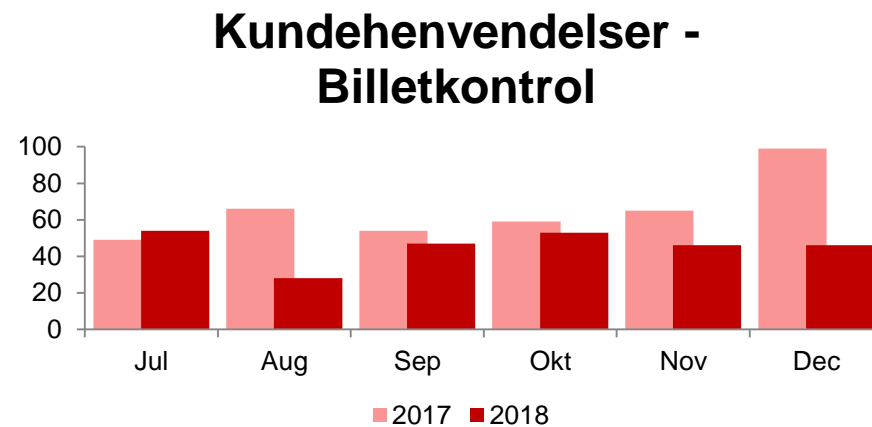
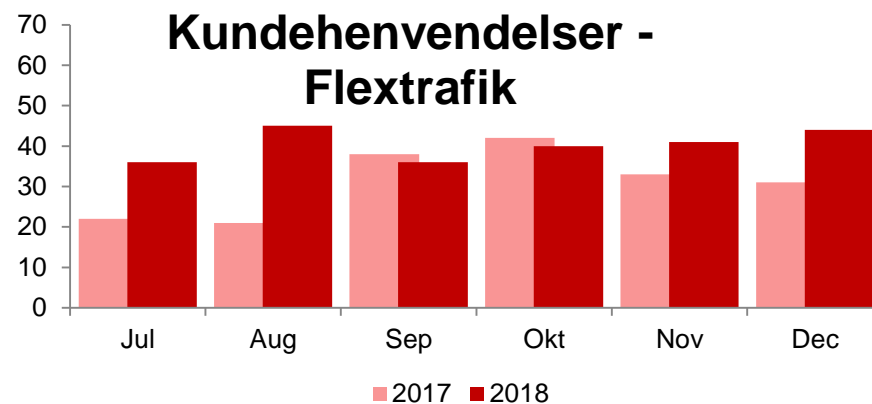
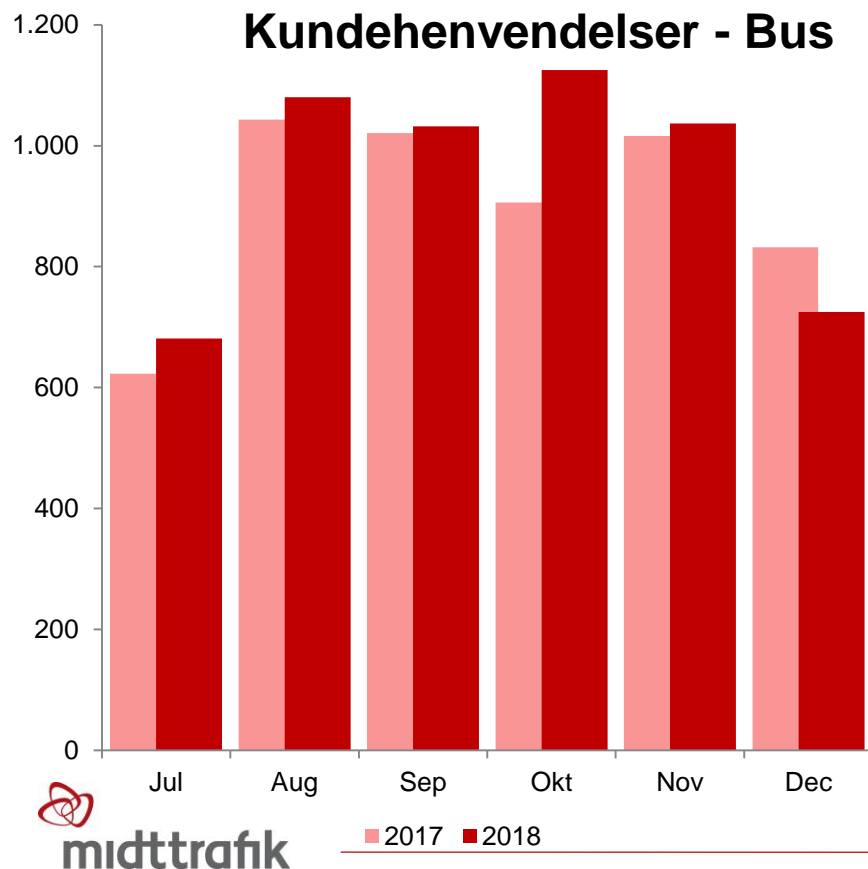
## Besvarelse af kald inden 60 sek. - KC



## Besvarelsesprocent - KC

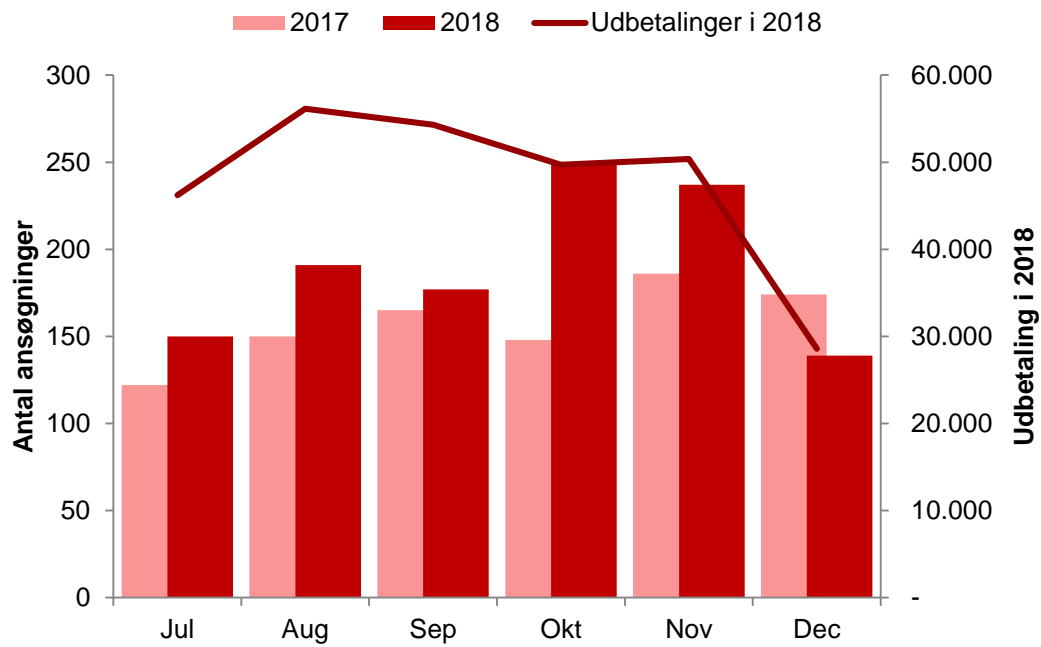


# KUNDEHENVENDELSER

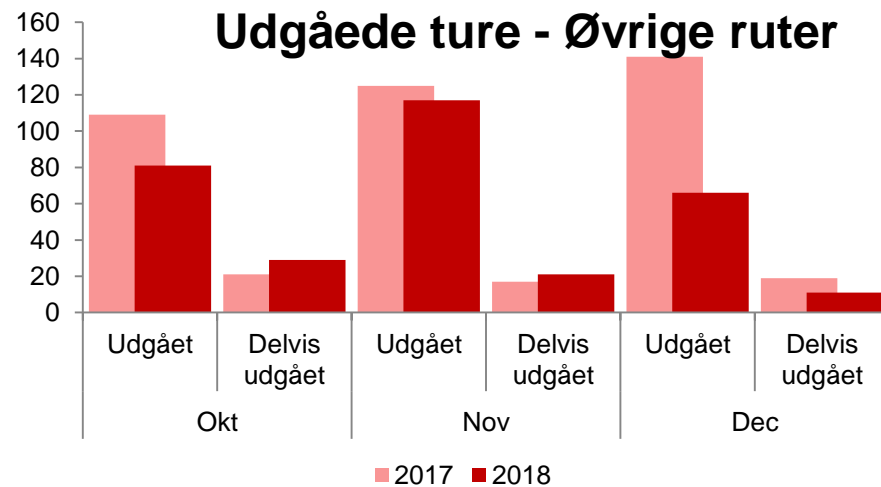
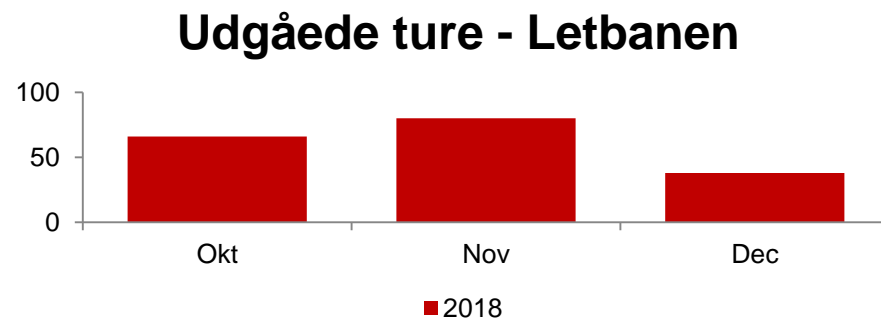
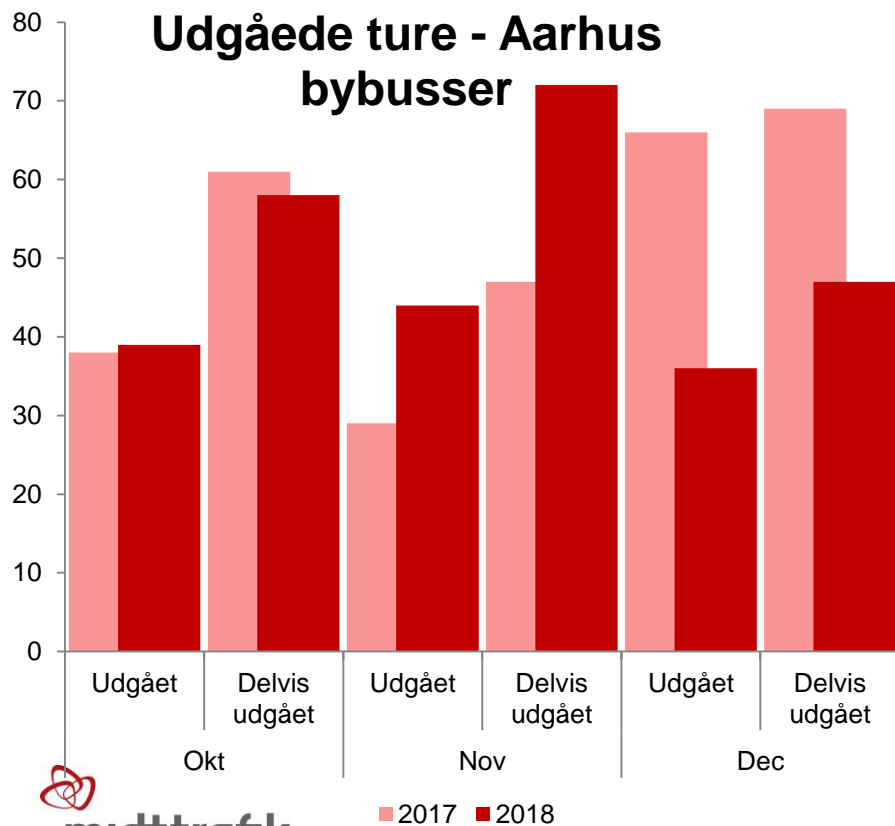


# REJSEGARANTI

## Rejsegarantiansøgninger - Bus

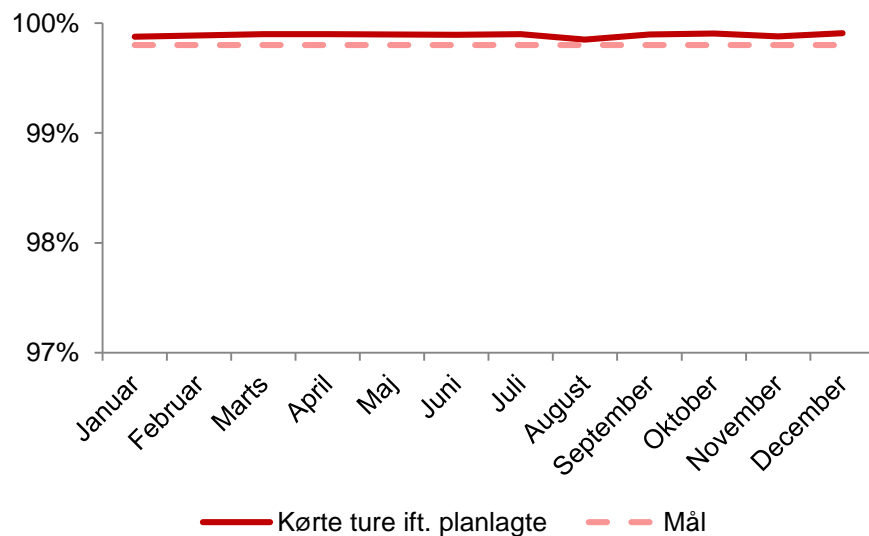


# UDGÅEDE TURE

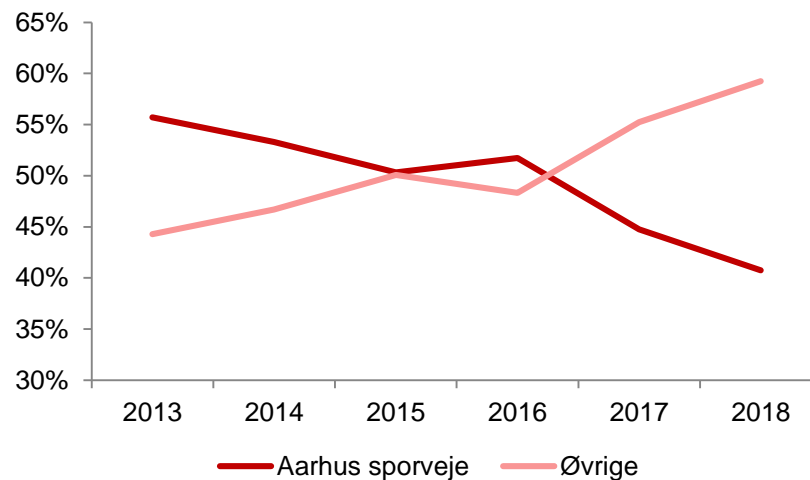


# UDGÅEDE TURE

## Kørte ture ift. planlagte

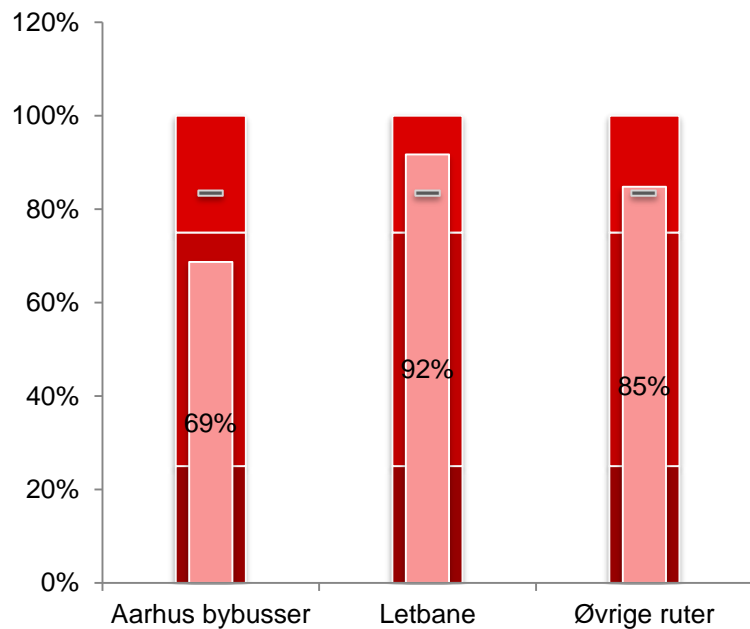


## Gns. udgåede/delvist udgåede ture

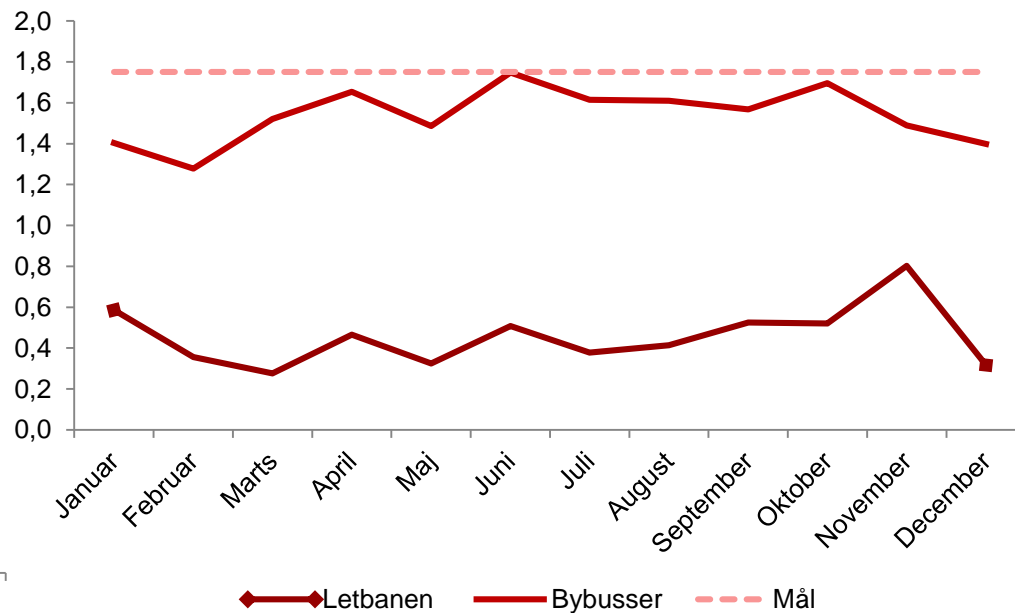


# BILLETKONTROL

## Udførte kontroller ift. kontrakt



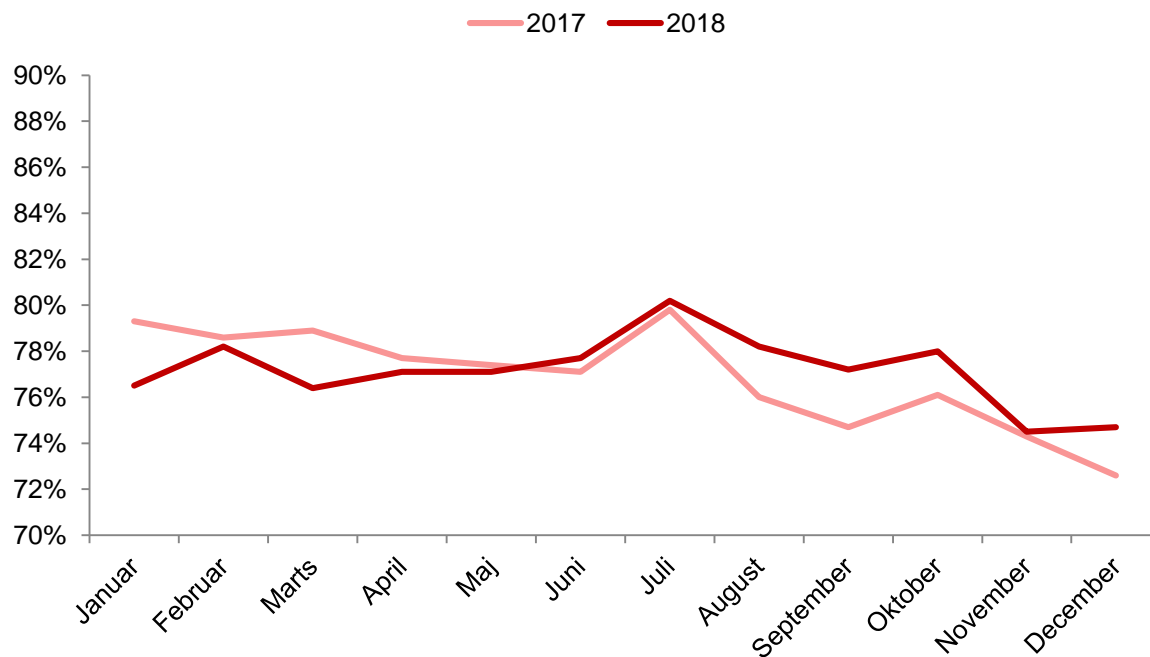
## Snydeprocent i Aarhus 2018





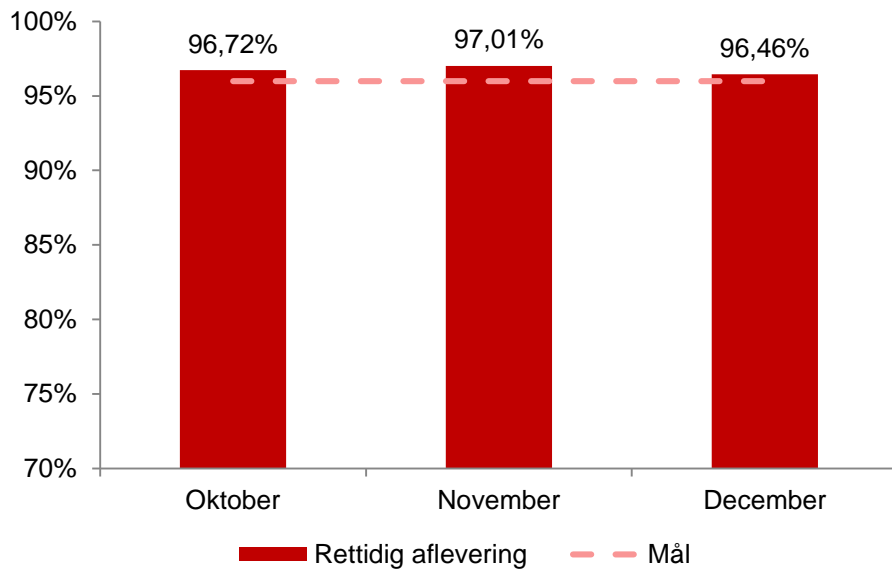
# RETTIDIGHED – AARHUS BYBUSSE

## Gns. rettidighed Aarhus bybusser

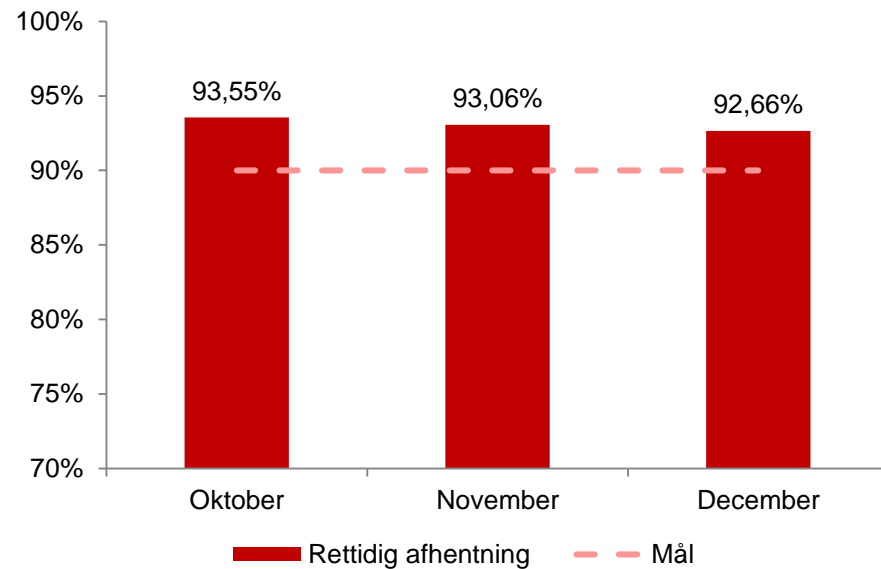


# RETTIDIGHED – FLEXTRAFIK

## Gns. rettidig aflevering

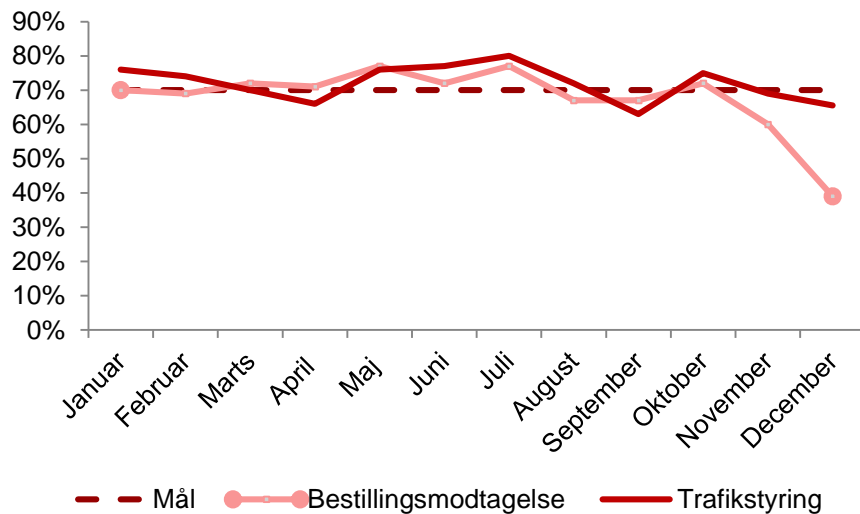


## Gns. rettidig afhentning

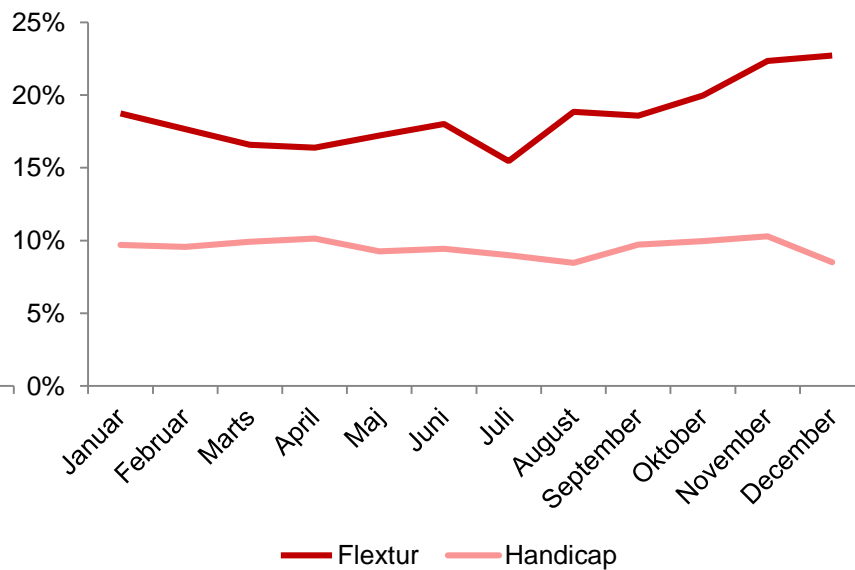


# HENVENDELSER – FLEXTRAFIK

## Besvarelse af kald inden 60 sek.



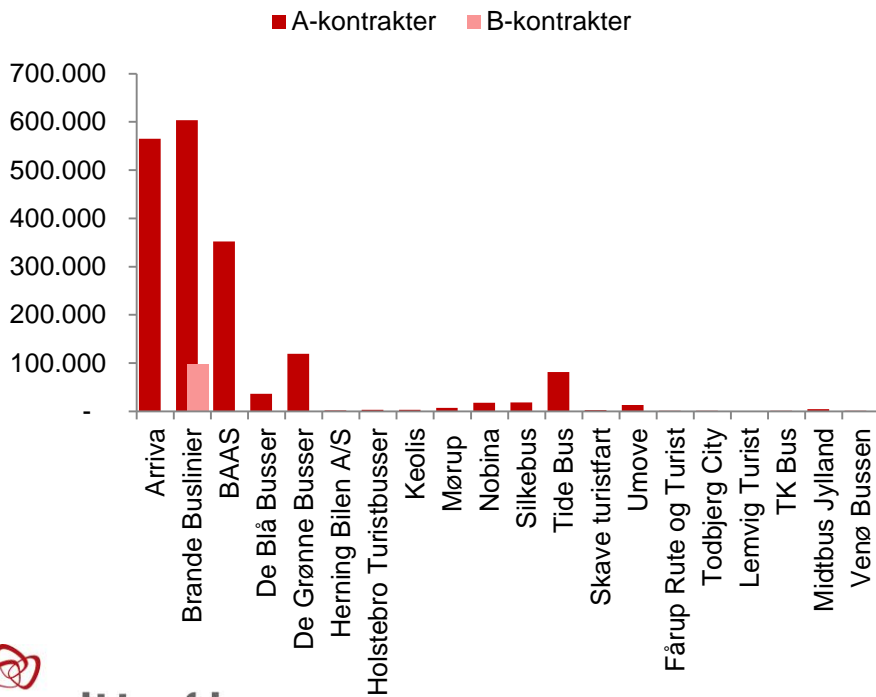
## Internetbestillinger



# BOD TIL BUSSELSKABER

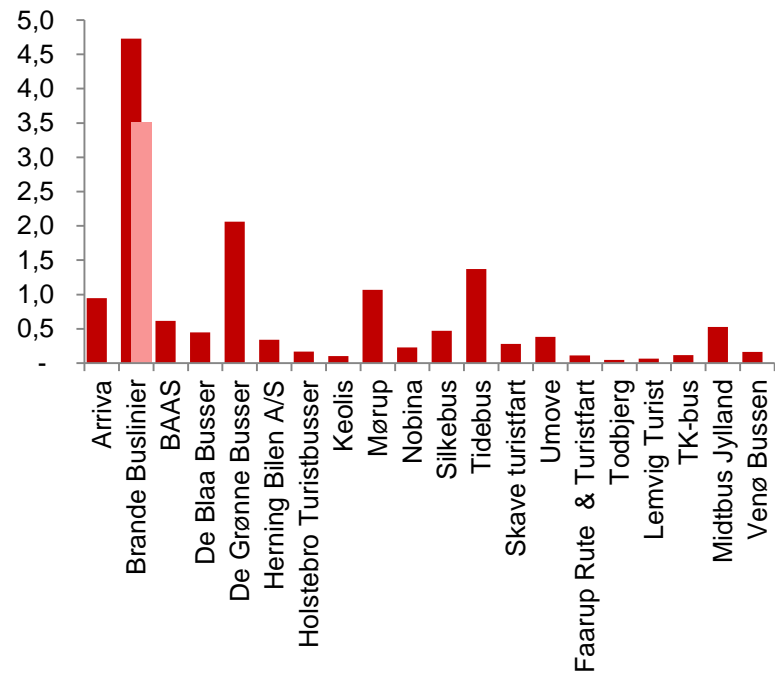
## Samlet bod pr busselskab

01-01-18 - 31-11-18



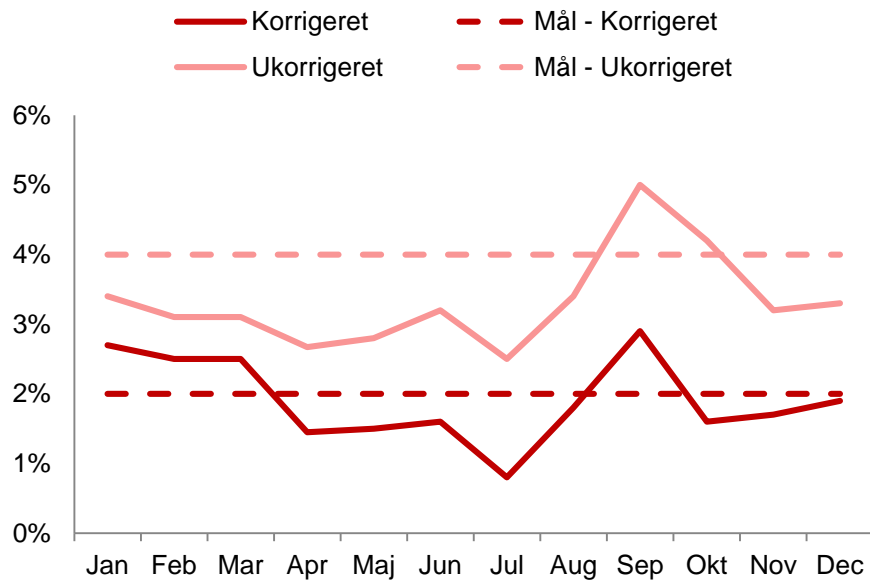
## Bod pr. køreplantime

■ A-kontrakter ■ B-kontrakter

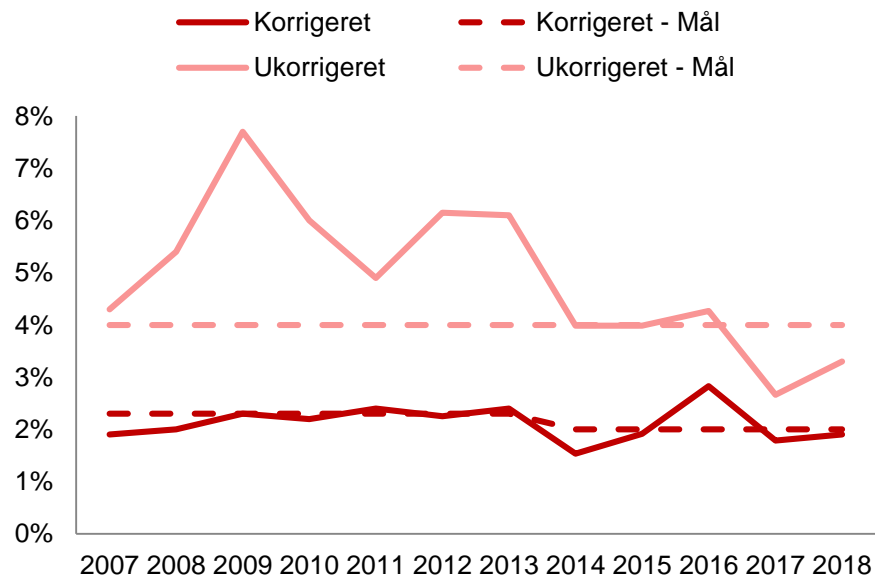


# SYGEFRAVÆR

## Sygefravær



## Gennemsnitlig sygefravær



# **Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel**

Regnskab 2017

# Indhold

<b>Indledning</b> .....	<b>3</b>
Udgifter, passagerindtægter og tilskud .....	3
Indtægtsfinansiering .....	3
Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling .....	4
<b>Økonomiske nøgletal</b> .....	<b>5</b>
<b>Rejseøgletal</b> .....	<b>9</b>

# Indledning

Trafikskaberne indberetter årligt data til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2017 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer, fordi trafikskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

Kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden fast forbindelse til andre kommuner, kan jf. § 1, stk. 3 i lov om trafikskaber undlade at deltage i et trafikskab, og kommunen skal i så fald varetage de opgaver, der påhviler trafikskaberne. Tre kommuner har indtil videre valgt, selv at varetage opgaverne som trafikskab.

Samsø Kommune overtog ansvaret for den kollektive trafik d. 25. juni 2017, og kommunen indgår derfor i denne statistik med regnskab 2017, men dog kun for perioden fra 25. juni 2017 og frem. For den resterende del af 2017 indgår kommunens indhold i data for Midttrafik.

Ærø Kommune har overtaget ansvaret for den kollektive trafik, og kommunen indgår derfor særskilt i denne statistik.

Fanø Kommune overtog ansvaret for den kollektive trafik 1. januar 2018, og indgår derfor ikke i denne statistik, som omhandler regnskab 2017.

## **Udgifter, passagerindtægter og tilskud**

Trafikskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus de samlede regionale og kommunale tilskud.

## **Indtægtsfinansiering**

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort og kontrolafgifter).
- Kommunal finansiering, som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatorninger (førtds- og pensionistrabatter og køb af skolekort).
- Regional finansiering, som udgøres af regionale tilskud til trafikskabets offentlige buskørsel.
- Statslig finansiering, som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatorninger, der finansieres af staten (ungdomskort, blinde/svagtseende, pensionist- og børnerabatter, værnepligtskort og off peak-kompensation)



### **Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling**

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten, som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (ungdomskort, blinde og svagtseende, børne- og pensionistrabatter, værnepligtskort og off peak-kompensation)
- Indtægter fra kommuner, som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (eks. køb af skolekort).

# Økonomiske nøgletal

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud, offentlig busstrafik regnskab 2017 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Udgifter</b>									
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.136,8	52,4	510,1	601,8	1.445,3	691,0	10,9	2,2	6.450,4
Salgsudgifter (inkl. løn)	251,0	1,1	31,0	48,6	89,1	54,0	0,1	0,2	475,2
Administration (inkl. løn)	182,4	3,2	37,7	25,7	45,7	35,1	0,3	0,7	330,8
<b>Samlede udgifter</b>	<b>3.570,3</b>	<b>56,8</b>	<b>578,8</b>	<b>676,1</b>	<b>1.580,1</b>	<b>780,1</b>	<b>11,2</b>	<b>3,1</b>	<b>7.256,4</b>
<b>Passagerindtægter</b>									
Billetter/kort (1)	1.516,9	21,1	180,0	204,6	599,1	236,5	0,0	0,4	2.758,7
Offentlige instanser	176,9	11,5	54,5	68,5	136,1	84,1	0,1	0,1	531,8
Andre inkl. kontrolafg.	27,5	0,1	0,2	0,6	11,1	1,4	0,0	0,0	40,9
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>1.721,2</b>	<b>32,7</b>	<b>234,8</b>	<b>273,7</b>	<b>746,3</b>	<b>322,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>3.331,4</b>
<b>Tilskud (2)</b>									
Tilskud fra regioner	526,5	0,0	92,0	82,5	259,6	143,6	0,0	0,0	1.104,2
Tilskud fra kommuner	1.346,8	24,1	252,0	319,9	580,0	314,4	11,1	2,5	2.850,9
<b>Samlede tilskud</b>	<b>1.873,3</b>	<b>24,1</b>	<b>344,0</b>	<b>402,4</b>	<b>839,6</b>	<b>458,0</b>	<b>11,1</b>	<b>2,5</b>	<b>3.955,0</b>
<b>Samlede indtægter (3)</b>	<b>3.594,6</b>	<b>56,8</b>	<b>578,8</b>	<b>676,1</b>	<b>1.585,9</b>	<b>780,1</b>	<b>11,2</b>	<b>3,1</b>	<b>7.286,4</b>

(1) Movias passagerindtægter er lig regnskab 2016, da DSB pt. ikke kan levere tal for regnskab 2017 for UU-, VU- og XU-kort i takstområde H.

(2) Tilskud er et udtryk for trafikelskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikelskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

(3) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikelskab, offentlig busstrafik regnskab 2017 (mio. kr.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Efterregulering af tilskud</b>									
Efterregulering fra/til regioner	43,2	0,0	9,6	0,0	0,0	14,6	0,0	0,0	67,4
Efterregulering fra/til kommuner	59,4	0,0	3,1	2,4	0,0	-2,0	0,0	0,0	62,8
<b>Samlet efterregulering</b>	<b>102,5</b>	<b>0,0</b>	<b>12,7</b>	<b>2,4</b>	<b>0,0</b>	<b>12,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>130,2</b>

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafikelskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafikelskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>									
Kontraktbetaling	3.041,3	51,7	501,8	593,6	1.403,2	679,3	10,9	2,1	6.283,8
EDB-omkostninger	18,8	0,3	1,6	0,3	18,9	7,1	0,0	0,0	47,0
Chaufførlokaler	10,4	0,0	0,2	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	12,6
Billetteringsudstyr	4,9	0,1	0,0	2,8	4,7	0,0	0,0	0,1	12,6
Radioudstyr	6,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	49,4	0,1	6,4	4,7	18,6	1,5	0,0	0,0	80,6
Stoppesteder	6,0	0,0	0,2	0,3	0,0	1,0	0,0	0,0	7,6
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>3.136,8</b>	<b>52,4</b>	<b>510,1</b>	<b>601,8</b>	<b>1.445,3</b>	<b>691,0</b>	<b>10,9</b>	<b>2,2</b>	<b>6.450,4</b>
<b>Salgsudgifter (inkl. løn)</b>									
Provision	39,2	0,0	0,0	0,8	1,5	0,7	0,0	0,0	42,3
Markedsføring og info.	34,7	0,4	8,3	10,2	16,0	6,4	0,1	0,1	76,1
Rejsehjemmel	1,5	0,3	0,3	0,4	0,5	0,0	0,0	0,0	2,9
Kundecenter, salg og distribution	21,0	0,3	7,8	12,2	16,1	14,7	0,0	0,2	72,3
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	3,9	3,5	6,2	0,0	0,0	13,8
Rejsekort	154,6	0,0	14,6	21,1	51,4	26,0	0,0	0,0	267,8
<b>Salgsudgifter i alt</b>	<b>251,0</b>	<b>1,1</b>	<b>31,0</b>	<b>48,6</b>	<b>89,1</b>	<b>54,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>475,2</b>
<b>Administrationsudg. (inkl. løn)</b>									
Bygninger og inventar	12,2	0,2	2,9	1,5	5,4	2,3	0,0	0,0	24,5
Konsulenter, revision, advokat	26,4	0,2	2,1	0,7	1,2	7,1	0,0	0,1	37,8
Møder, rejser	2,6	0,1	0,4	0,6	0,4	1,4	0,0	0,0	5,4
EDB	20,6	0,3	4,1	2,4	9,3	4,6	0,0	0,0	41,3
Kontor, telefon, mv.	9,5	0,1	1,5	0,4	0,3	0,3	0,0	0,0	12,1
Personale og uddannelse	6,4	0,0	1,5	0,5	2,4	0,4	0,3	0,1	11,5
Løn	108,1	2,3	25,3	19,5	26,7	18,9	0,0	0,5	201,3
Renter	-3,4	0,0	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	-2,9
Ej specificeret	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
<b>Administrationsudg. i alt</b>	<b>182,4</b>	<b>3,2</b>	<b>37,7</b>	<b>25,7</b>	<b>45,7</b>	<b>35,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>	<b>330,8</b>
<b>Samlede udgifter</b>	<b>3.570,3</b>	<b>56,8</b>	<b>578,8</b>	<b>676,1</b>	<b>1.580,1</b>	<b>780,1</b>	<b>11,2</b>	<b>3,1</b>	<b>7.256,4</b>

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>									
Kontraktbetaling	88%	92%	88%	89%	91%	89%	97%	71%	89%
Salgsudgifter (inkl. løn)	7%	2%	5%	7%	6%	7%	1%	7%	7%
Adm. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	7%	4%	3%	5%	2%	23%	5%
<b>Samlede udgifter</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Passagerbetaling</b>									
Billetter/kort	1.516,9	21,1	180,0	204,6	599,1	236,5	0,0	0,4	2.758,7
Andre (cykel, post mv.)	0,2	0,1	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Kontrolafgifter	27,2	0,0	0,2	0,1	11,1	1,4	0,0	0,0	40,1
<b>Passagerbetaling i alt</b>	<b>1.544,4</b>	<b>21,2</b>	<b>180,2</b>	<b>205,2</b>	<b>610,2</b>	<b>238,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>2.799,6</b>
<b>Indtægter fra staten</b>									
UU-kort Unge på ungdomsuddannelse (1)	41,8	3,4	22,0	18,6	38,7	24,7	0,0	0,0	149,1
VU-kort Unge på videregående uddannelse (1)	22,4	0,0	1,0	1,2	8,6	3,5	0,0	0,0	36,8
XU-kort (16-19 årige) (1)	2,3	0,3	3,8	0,0	1,7	0,8	0,0	0,0	9,0
Blinde og svagtsende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,5
Off peak	64,4	2,4	4,9	3,8	17,8	17,3	0,0	0,0	110,5
Børnerabatordningen	23,9	1,7	12,4	15,0	36,8	15,7	0,1	0,0	105,7
Værnepligtskort	2,0	0,2	0,3	1,1	1,7	1,4	0,0	0,0	6,7
Andre indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	0,0	0,0	5,1
<b>Indt. fra staten i alt</b>	<b>156,8</b>	<b>8,1</b>	<b>44,5</b>	<b>39,7</b>	<b>105,4</b>	<b>68,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>423,3</b>
<b>Indtægter fra kommune</b>									
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Køb af skolekort	20,1	3,4	10,1	28,8	30,7	15,3	0,0	0,1	108,4
<b>Indtæg. fra komm. i alt</b>	<b>20,1</b>	<b>3,4</b>	<b>10,1</b>	<b>28,8</b>	<b>30,7</b>	<b>15,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>108,5</b>
<b>S samlede passagerindt.</b>	<b>1.721,2</b>	<b>32,7</b>	<b>234,8</b>	<b>273,7</b>	<b>746,3</b>	<b>322,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>3.331,4</b>

(1) Movias indtægter er lig regnskab 2016, da DSB pt. ikke kan levere tal for regnskab 2017 for UU-, VU- og XU-kort i taksområde H.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
Passagerbetaling	90%	65%	77%	75%	82%	74%	0%	81%	84%
Indtægter fra staten (1)	9%	25%	19%	15%	14%	21%	100%	3%	13%
Indtægter fra kommune	1%	10%	4%	11%	4%	5%	0%	16%	3%
<b>S samlede passagerindt.</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) Movias indtægter fra staten er lig regnskab 2016, for den del der vedrører UU-, VU- og XU-kort, da DSB pt. ikke kan levere tal for regnskab 2017 i taksområde H.

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
Passagerfinansieringsgrad (2)	48%	58%	41%	40%	47%	41%	1%	18%	46%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som de samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

(2) En del af Movias passagerindtægter er lig regnskab 2016, da DSB pt. ikke kan levere tal for regnskab 2017 for UU-, VU- og XU-kort i taksområde H.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>									
Busdrift	340,6	0,0	56,8	74,0	194,6	128,6	0,0	0,0	794,6
Fællesudgifter	185,9	0,0	35,2	8,5	65,0	15,0	0,0	0,0	309,6
<b>Regionale tilskud i alt</b>	<b>526,5</b>	<b>0,0</b>	<b>92,0</b>	<b>82,5</b>	<b>259,6</b>	<b>143,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1.104,2</b>
<i>Kommunale tilskud</i>									
Busdrift	1.176,1	24,1	211,7	293,3	487,2	283,7	8,2	2,5	2.486,8
Fællesudgifter	170,8	0,0	40,2	26,6	92,8	30,7	11,1	0,0	372,2
<b>Kommunale tilskud i alt</b>	<b>1.346,8</b>	<b>24,1</b>	<b>252,0</b>	<b>319,9</b>	<b>580,0</b>	<b>314,4</b>	<b>19,3</b>	<b>2,5</b>	<b>2.859,1</b>
<b>Samlet tilskud</b>	<b>1.873,3</b>	<b>24,1</b>	<b>344,0</b>	<b>402,4</b>	<b>839,6</b>	<b>458,0</b>	<b>19,3</b>	<b>2,5</b>	<b>3.963,2</b>

Tabel 9. Tilskud pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>									
Busdrift	65%	-	62%	90%	75%	90%	-	-	72%
Fællesudgifter	35%	-	38%	10%	25%	10%	-	-	28%
<b>Regionale tilskud i alt</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>
<i>Kommunale tilskud</i>									
Busdrift	87%	100%	84%	92%	84%	90%	43%	100%	87%
Fællesudgifter	13%	0%	16%	8%	16%	10%	57%	0%	13%
<b>Kommunale tilskud i alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<i>Tilskud</i>									
Regionale tilskud	28%	0%	27%	20%	31%	31%	0%	0%	28%
Kommunale tilskud	72%	100%	73%	80%	69%	69%	100%	100%	72%
<b>Samlet tilskud</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikskelskab, offentlig bustrafik regnskab 2017 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
Finansiering via passagerbeta- ling (2)	43%	37%	31%	30%	39%	31%	0%	14%	39%
Kommunal finansiering (3)	38%	48%	45%	52%	39%	42%	99%	85%	41%
Regional finansiering	15%	0%	16%	12%	16%	18%	0%	0%	15%
Statens finansiering	4%	14%	8%	6%	7%	9%	1%	1%	6%
<b>I alt</b>	<b>101%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykler, post mv.) og kontrolafgift, men ekskl. passagerindt. fra off. instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

# Rejsenøgletal

**Table 11. Årsværk opdelt på personalekategori, offentlig bustrafik regnskab 2017**

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ætø	Samsø	I alt
Trafikkontrollører	65,5	0,3	4,8	5,0	2,0	3,0	0,0	0,0	80,6
Administration (1)	248,1	5,8	69,1	63,5	110,1	54,6	0,0	2,0	553,0
Medarbejdere til administration af indtægtsdækket virksomhed	0,0	0,0	0,0	0,0	9,2	5,8	0,0	0,0	15,0
Andre	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,3	1,0	0,0	2,0
<b>Samlet antal årsværk</b>	<b>313,6</b>	<b>6,0</b>	<b>73,9</b>	<b>69,2</b>	<b>121,3</b>	<b>63,6</b>	<b>1,0</b>	<b>2,0</b>	<b>650,6</b>

(1) Movia har anvendt en ny opgørelsesmetode ift. 2016

**Table 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, offentlig bustrafik regnskab 2017**

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ætø	Samsø	Alle
Antal driftsbusser	1.238,2	33,0	337,0	413,0	889,0	447,0	6,0	2,0	3.365,1
Køreplankm (i tus)	109.859,0	3.092,1	19.824,0	29.292,1	75.422,2	33.998,0	328,6	175,0	271.991,1
Køreplankm pr. bus	88.728,2	93.700,5	58.833,3	70.925,3	84.839,4	76.058,2	54.763,3	87.500,0	80.826,9
Køreplantimer (i tus)	4.253,9	85,0	648,4	844,7	1.992,3	934,2	10,5	2,4	8.771,4
Gennemsnitshastighed (km/t)	25,8	36,4	30,6	34,7	37,9	36,4	31,4	72,9	31,0
Køreplantimer pr. bus	3.435,7	2.574,6	1.924,4	2.045,2	2.241,1	2.090,0	1.743,5	1.201,0	2.606,6

Pr. køreplante (kr./time):

Passagerindtægter (1)	404,6	384,8	362,0	324,1	374,6	344,7	13,2	227,9	379,8
Tilskud	440,4	283,2	530,5	476,4	421,4	490,3	1.060,3	1.058,7	450,9

(1) Samlede passagerindtægter består af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplántimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, offentlig busstrafik regnskab 2017

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.618,0	39,7	490,1	724,5	1.309,9	589,1	6,2	3,7	5.781,2
Antal påstignere (i mio.)	201,8	2,0	15,7	21,2	60,6	29,7	0,3	0,0	331,2
Antal rejser (i mio.) (2)	169,0	2,0	13,6	18,6	51,8	25,6	0,3	0,0	280,9
Transportarb. (i mio per-sonkm) (2)	967,2	23,0	183,3	222,8	624,2	299,9	3,3	0,2	2.323,8
<i>Pr. indbyggere</i>									
Køreplántimer	1,6	2,1	1,3	1,2	1,5	1,6	1,7	0,6	1,5
Køreplánkm	42,0	77,9	40,5	40,4	57,6	57,7	53,2	47,0	47,0
Påstigninger	77,1	49,5	32,0	29,2	46,2	50,5	45,5	9,4	57,3
Rejser	64,5	49,5	27,8	25,6	39,5	43,5	45,5	9,4	48,6
personkm	369,4	579,5	374,1	307,5	476,5	509,0	536,3	47,0	402,0
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>									
Regionalt tilskud	201,1	0,0	187,8	113,8	198,2	243,7	0,0	0,0	191,0
Kommunalt tilskud	514,5	605,9	514,1	441,5	442,8	533,7	1.795,4	683,6	493,1
<b>Samlet tilskud pr. indb.</b>	<b>715,6</b>	<b>605,9</b>	<b>701,9</b>	<b>555,3</b>	<b>641,0</b>	<b>777,5</b>	<b>1.795,4</b>	<b>683,6</b>	<b>684,1</b>

(1) Indbyggertal for 1. kvartal 2018.

(2) Sydtrafiks tal er for 2016, da Sydtrafik ikke har lavet passagertællinger i 2017.

Tabel 14. Påstigere og køreplankter pr. rutekategori, offentlig busstrafik regnskab 2017

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Middtrafik	NT	Ærø	Samsø	Alle
<b>Køreplankter (i tusinde)</b>									
Regionalruter	960,1	0,0	299,9	253,1	734,7	300,4	0,0	0,0	2.548,2
Lokalruter	757,1	73,4	71,2	254,0	200,6	273,2	10,5	2,4	1.642,3
Bybusruter	2.525,7	6,3	246,9	337,5	919,0	360,7	0,0	0,0	4.396,1
Åbne skolebusruter	11,1	5,3	0,0	0,0	138,0	0,0	0,0	0,0	154,3
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	30,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,5
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Køreplankter i alt</b>	<b>4.253,9</b>	<b>85,0</b>	<b>648,4</b>	<b>844,7</b>	<b>1.992,3</b>	<b>934,2</b>	<b>10,5</b>	<b>2,4</b>	<b>8.771,4</b>
<b>Påstigere (i tusinde) (1)</b>									
Regionalruter	42.841,3	0,0	0,0	4.720,7	13.833,2	6.856,6	0,0	0,0	68.251,8
Lokalruter	19.745,1	1.590,0	0,0	5.414,6	2.828,5	5.535,0	280,8	35,0	35.429,0
Bybusruter	139.000,2	200,0	0,0	11.028,7	43.844,7	17.337,4	0,0	0,0	211.411,0
Åbne skolebusruter	180,3	177,0	0,0	0,0	63,3	0,0	0,0	0,0	420,6
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	163,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	163,9
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Påstigere i alt</b>	<b>201.766,9</b>	<b>1.967,0</b>	<b>163,9</b>	<b>21.164,0</b>	<b>60.569,8</b>	<b>29.729,0</b>	<b>280,8</b>	<b>35,0</b>	<b>315.676,3</b>
<b>Køreplanker (i tusinde)</b>									
Regionalruter	30.781,1	0,0	11.279,1	11.315,2	36.001,9	13.449,7	0,0	0,0	102.827,1
Lokalruter	23.029,6	2.789,6	2.297,7	9.820,4	7.020,7	10.547,9	328,6	175,0	56.009,4
Bybusruter	55.679,2	144,7	5.090,1	8.156,6	27.569,9	10.000,4	0,0	0,0	106.640,8
Åbne skolebusruter	369,2	157,8	0,0	0,0	4.829,7	0,0	0,0	0,0	5.356,6
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	1.157,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.157,2
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Køreplanker i alt</b>	<b>109.859,0</b>	<b>3.092,1</b>	<b>19.824,0</b>	<b>29.292,1</b>	<b>75.422,2</b>	<b>33.998,0</b>	<b>328,6</b>	<b>175,0</b>	<b>271.991,1</b>

(1) Fynbus har pga. overgang til rejsekort ikke haft mulighed for at opgøre påstigertal på ruteniveau for 2017.



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udgiver statistikker, der dækker den offentlige servicetrafik. Udover denne statistik, der omhandler offentlig buskørsel, udgives statistikker for handicapkørslen, privatbaner, de forventede udbud samt entreprenørerne.

Edvard Thomsens vej 14  
DK-2300 København S  
[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

**Nøgletal for offentlig  
buskørsel, R2017 ekskl.  
handicapkørsel**