

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato 28. november 2018

Høringsnotat

Bekendtgørelse om kompensation for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken i yderområder

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 23. oktober 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om kompensation for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken i yderområder i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 20. november 2018.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: DSB og KL.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Danske Busvognmænd, Danske Studerendes Fællesråd, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerrådet Tænk, Ældresagen, Arriva, Esbjerg Kommune og Assens Kommune.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

Erhvervsstyrelsen vurderer, at de administrative konsekvenser er under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet, og at der derfor ikke er behov for yderligere kvantificering.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig heri.

Dato 28. november 2018

Arriva finder det uklart, hvordan styrelsen ønsker at føre tilsyn med branchen. Arriva er af den opfattelse, at der ingen reelle kontroller er af fjernbusmarkedet ift. overenskomster, momsbetaling, lovlig afstigning ved passagerer mm.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at fjernbusoperatørerne og deres underleverandører har tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel. Det er en betingelse for at opretholde denne tilladelse, at virksomheden følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører i gældende kollektive overenskomster. Fjernbusoperatørerne skal desuden indsende en årlig revisorerklæring, hvor en statsautoriseret revisor påtegner, at fjernbusoperatøren har indsendt korrekte opgørelser over solgte billetter mv.

Styrelsen vil naturligvis fortsat føre tilsyn, når den nye ordning er trådt i kraft. Styrelsen gennemfører derudover jævnlige stikprøver i fjernbusserne.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3. Anvendelsesområde

Danske Studerendes Fællesråd finder, at afskaffelsen af kompensation til rejsende, som ikke rejser til/fra et yderområde, vil betyde en de facto afskaffelse af rabatterne hertil. På den baggrund finder Danske Studerendes Fællesråd, at den nuværende ordning bør bibeholdes.

Ældre Sagen anbefaler, at man understøtter billig kollektiv transport i alle landsdele, idet pensionisterne er en prisfølsom gruppe, og at dette ikke er afhængig af, om man bor i et yderområde eller et ikke-yderområde.

Forbrugerrådet Tænk bemærker, at deres undersøgelser viser, at unge er en særlig prisfølsom passagergruppe i den kollektive transport, og finder, at hvis kompensationen til sociale rabatter på ruter, der ikke kører til/fra yderområder bortfalder, og dette medfører højere priser, vil forslaget alt andet lige svække tilgængeligheden til fjernbusser for disse grupper. Passagerpulsens lægger vægt på, at man inddrager passagererne i beslutninger omkring udviklingen af den kollektive transport.

Danske Busvognmænd (DB) finder ophøret af en generel adgang til rabatter for de nævnte passagerkategorier i fjernbustrafikken beklageligt. DB finder desuden, at målretningen af ordningen skal indrettes på en måde, så det ikke sker på bekostning af de pensionister og studerende, der vælger fjernbussen til deres rejse:

Dato 28. november 2018

- Ordningen bør forpligte operatøren til at yde rabatter til alle berettigede passagerer, jf. bekendtgørelsens §§ 2-4, uanset hvilken rute og strækning rejsen foregår på.
- Ordningen bør målrettes således, at kompensationen, jf. bekendtgørelsens § 5, er relativt større for rejser til/fra yderområder og relativt mindre for øvrige rejser.
- Ordningen bør indrettes, så den omfatter alle busruter for en given operatør, således at operatøren forpligtes til at yde rabatter på en ensartet og gennemsigtig måde.

Arriva finder, at forslaget medfører risiko for, at passagergrundlaget i yderområderne, hvor den kollektive trafik i forvejen ikke i sig selv er profitabel, presses, og at trafikselskaberne dermed vil miste billetindtægter og vil have sværere ved at opretholde den politisk bestemte service.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen noterer sig høringssvarene, men bemærker, at bekendtgørelsens sigte er at udmønte den målretning af ordningen, som forligskredsen bag "Bedre og Billigere kollektiv trafik" har ønsket.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker desuden, at tilskuddet til passagerer, der rejser til/fra yderområder fastholdes på det nuværende niveau, hvilket i sig selv ikke fører til et større økonomisk incitament for borgerne i yderområder til at benytte fjernbus, men at fjernbusoperatørerne frit kan yde rabat til alle rejsende på alle strækninger, selv om der ikke kompenseres herfor

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4. Definition af yderområder

Danske Busvognmænd finder afgrænsningen af yderområder snæver og anbefaler, at yderområder defineres som de kommuner, landdistriktsredegørelsen kategoriserer som yder- eller landkommuner.

Arriva finder, at flere af de 29 kommuner, der defineres som yderområder i udkastet til den nye bekendtgørelse, allerede er dækket af eksisterende kollektiv trafik. Arriva bemærker, at forslaget om at fokusere støtten til de førnævnte 29 kommuner unægtelig vil øge incitamenterne til at oprette nye fjernbuslinjer til disse kommuner, og at dette vil undergrave økonomien i den offentlige kontrakt, som Arriva kører under. Arriva finder det særligt problematisk, at denne ændring ønskes gennemført, inden alle konsekvenser for den kollektive trafik er undersøgt.

Dato 28. november 2018

Assens Kommune anmoder om at blive optaget på listen over kommuner, som er omfattet af bekendtgørelsens definition af "yderområder", jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 5.

Esbjerg Kommune bemærker, at de med glæde ser frem til, at der bliver et større økonomisk incitament for borgerne til at benytte fjernbusruterne i yderområderne, hvor der ofte kun er mulighed for at benytte Flextur, som ofte er en relativt dyr løsning for borgere og bestiller af kørslen (kommuner), og at Esbjerg Kommune også har - lige som de kommuner, der er nævnt i bilag 1 - meget tyndt befolkede områder, bl.a. i området syd for Ribe.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen noterer sig høringssvarene, men bemærker, at definitionen af yderområder er fastlagt af forligskredsen bag "Bedre og Billigere kollektiv trafik".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker endvidere, at tilskuddet til passagerer, der rejser til/fra yderområder fastholdes på det nuværende niveau, hvilket i sig selv ikke fører til et større økonomisk incitament for borgerne i yderområder til at benytte fjernbus, der som udgangspunkt heller ikke kan fungere som en erstatning for Flextur, der i overvejende grad benyttes på ture af 0-30 kilometers længde.

I forhold til Arrivas bekymringer om, at den ændrede ordning undergraver økonomien i den traditionelle kollektive trafik, bemærker Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at målretningen af ordningen mod yderområder ikke ændrer på de økonomiske vilkår i de allerede udbudte offentlige kontrakter, idet compensationen til fjernbusserne i yderområderne ikke øges i forhold til i dag.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Rabatter og compensation

Danske Busvognmænd finder, at bekendtgørelsens § 3, stk. 2, (*Passageren skal foretage en rejse til eller fra et stoppested beliggende i et yderområde*) bør udgå, så det ikke kræves, at passageren foretager en rejse til/fra et yderområde. Forpligtelsen til at yde de nævnte rabatter skal omfatte alle berettigede passagerer, uanset hvilken rejse med fjernbus de foretager.

Danske Busvognmænd (DB) finder, at der bør gives en differentieret compensation for de rabatter, operatøren yder, fx ved at give en relativt større compensation for rabatter, der ydes på rejser til/fra yderområder, og en relativt mindre compensation for rabatter, der ydes på øvrige rejser.

Dato 28. november 2018

Ældre Sagen peger på, at man er uforstående over for, at man forsøger at forenkle prisstrukturen i trafiksselskaberne, samtidig med at man differentierer kompensationen for fjernbuspassagerer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at der med "Bekendtgørelse om kompensation for sociale rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken i yderområder" lægges op til en fortsat ensartet rabatstruktur for de passagerer, der er omfattet af ordningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder, at hensynet til ordningens gennemsigtighed og administration gør det oplagt at have samme krav til rabat og kompensation for de ruter, der er omfattet af ordningen.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6. Ikrafttræden

Danske Busvognmænd (DB) vurderer, at ikrafttrædelsesdato 1. januar 2019 hverken er mulig eller rimelig i betragtning af ændringernes omfang og konsekvenser. Den nye ordning kan indebære en omlægning/nedlægning af eksisterende ruter, og ikrafttrædelse bør derfor tidligst være den 1. august 2019 i overensstemmelse med den opsigelse/frist på 6 måneder for ændringer af fjernbusruter, der følger af lov om trafiksselskaber § 19, stk. 4, kombineret med ca. 1 måneds planlægning af nyt rutenetværk. DB peger på, at:

- Der skal udformes og underskrives nye kontrakter og nyt grundlag for dokumentation. Erfaringerne viser, at processen omkring tilpasning og enighed om afrapportering kan tage op til 5,5 måneder.
- Operatørerne skal tilpasse regnskabs- og administrationssystemer, så krav om dokumentation i forhold til den nye ordning kan efterleves. Danmarks største operatør har skønsmæssigt opgjort omfanget af denne opgave til 8 ugers arbejde og 200.000 Euro i interne omkostninger.
- Operatørerne skal tilpasse digitale og analoge salgskanaler.

DB peger desuden på, at der bør afsættes den fornødne tid til, at de nye vilkår for rabatter kan formidles til passagererne, og at der kan være foretaget bestilling af billetter til rejser i 2019 og planlagt rejser med forventning om rabat på rejsen.

Arriva finder, at den 1. januar 2019 som tidspunkt for ikrafttræden er alt for snart til at analysere konsekvenserne af forslaget og træffe en oplyst beslutning om ændring af kompensationen.

Dato 28. november 2018

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at forligskredsen bag "Bedre og Billigere kollektiv trafik" har ønsket, at en målretning af ordningen kan træde i kraft pr. 1. januar 2019.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anerkender, at der kan være en teknisk udfordring med tilpasning af it-systemerne. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anerkender, at det kan være svært for visse operatører at løfte dokumentationsbyrden i starten af 2019, da flere operatører allerede nu har solgt billetter til de første måneder i 2019. Hertil bemærker styrelsen, at styrelsen i en overgangsperiode i 2019 vil være pragmatisk og udvise fleksibilitet i forhold til dokumentation og afleveringsfrister.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker endvidere, at tilpasningerne af billet- og rapporteringssystemer kun skal foretages, hvis operatøren ønsker at være en del af rabatordningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker desuden, at den påtænkte ændring af ordningen ikke ses at kunne have negative konsekvenser for den øvrige kollektive trafik.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Statsstøtte

Arriva finder, at den nuværende kompensationsmodel, der tillader en egenkapitalforrentning på 13 pct. hos fjernbusoperatørerne, er indrettet, så den tilskynder den enkelte vognmand til at udlodde ekstraordinære udbytter til sig selv – som lønudbetalinger – med henblik på at forøge driftsomkostningerne, således at man holder sig under det anviste loft på 13 pct. egenkapitalforrentning. Arriva finder, at dette er i modstrid med reglerne og derfor bør ændres i bekendtgørelsen.

Danske Busvognmænd (DB) opfordrer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at bekræfte, at den ændrede ordning er godkendt/kan godkendes af EU-Kommissionen uden at overtræde relevante EU-regler om statsstøtte til virksomheder og ligebehandling af borgere.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at de nærmere regler om mulig egenkapitalforrentning ikke er fastsat i bekendtgørelsen, men i de regnskabs- og revisionsinstrukser, som findes på styrelsens hjemmeside, og at disse regler er fastsat for at sikre, at fjernbusoperatørerne ikke opnår en u hensigtsmæssig høj kompensation. Revisions- og regnskabsinstruksen er udarbejdet med assistance fra Kammeradvokaten netop med henblik på at overholde relevante EU-regler om statsstøtte til virksomheder og ligebehandling af borgere.

Dato 28. november 2018

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at den nuværende ændring af bekendtgørelsen ikke medfører øget risiko for ulovlig statsstøtte, idet den nuværende ordning overholder PSO-forordningen, og ændringen af ordningen ændrer ikke herved.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

Bilag 1 – Høringsparter

Danske Busvognmænd

DI Transport

DTL

ITD

Dansk Erhverv

FlixBus

John's Turistfart

Rute 700 ApS

Gråhundbus

Thinggaard

Sort Billet

KombardoExpressen

KL

Danske Regioner

DSB

Arriva