

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

Notat  
TS50601-00054  
Dato 4. juni 2018

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om kompensation til pendlere inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område**

#### **1. Indledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte den 8. maj 2018 udkast til bekendtgørelse om kompensation til pendlere inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 29. maj 2018.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Danske Regioner.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen, KL, Danske Busvognmænd, Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen) samt DSB, Metroselskabet og Movia (samlet).

I det følgende refereres de modtagne høringssvar efter emne. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer følger i kursiv.

#### **2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Erhvervsstyrelsen skriver i deres høringssvar "at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere".

#### Kommentar:

*Bemærkningen giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

### **3. Økonomiske konsekvenser for kommunerne**

KL anfører i sit hørings svar, at "Styrelsen bemærker i det økonomiske høringsbrev, at det er styrelsens vurdering, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser for kommunerne.

KL kan tilslutte sig dette, og KL kan derfor også tilslutte sig, at punktet optages på LCP 18/19 som udgiftsneutralt for kommunernes vedkommende".

#### Kommentar:

*Bemærkningen giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

### **4. Krav om NEMkonto**

DSB, Metroselskabet og Movia bemærker i deres hørings svar, at "Det bemærkes yderligere, at selskaberne er blevet opmærksomme på, at bekendtgørelsens krav om NEMkonto vil være problematisk for børn og udlændinge. I praksis kan udbetaling til sådanne kunder godt ske til almindelig konto, så kravet er ikke nødvendigt. Børn under 15 år har normalt ikke NEMkonto, så kombinationen af at ordningen gælder for børn og krav om NEMkonto viser sig at være uhensigtsmæssig. Vi skal opfordre til, at denne formulering i bekendtgørelsen overvejes".

Forbrugerrådet Tænk, Passagerpuls bemærker, at "Passagerpuls finder det positivt, at kompensationen for så vidt angår brugere af pendlerkort på Rejsekort, kan udbetales direkte til den enkelte berettede pendler uden forudgående ansøgning på dennes NemKonto. Dette sikrer, at alle passagerer, der benytter pendlerkort på rejsekort, får gavn af kompensationen. Vi opfordrer til, at en lignende ordning etableres i forbindelse med kompensation for forsinkelser".

#### Kommentar:

*De nævnte bemærkninger giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsesudkastet således, at "eller anden bankkonto, som er tilknyttet rejsekortet" tilføjes til § 3, stk. 3.*

*Bilag 1 kapitel 4 konsekvensrettes følgelig således: "Det er dog et krav, at berørte pendlere har en NemKonto eller en bankkonto, som er tilknyttet rejsekortet for at kompensationen kan udbetales".*

### **5. Opgaver med koordinering, økonomistyring og administration**

DSB, Metroselskabet og Movia bemærker i deres hørings svar, at "formuleringen i bilag 1 til bekendtgørelsen, der hedder at: "DSB forestår udbetalingen på vegne af trafikvirksomhederne bag Takst Sjælland-reformen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udbetaler månedligt til

*DSB et beløb svarende til den udbetalte kompensation, dog maksimalt svarende til den afsatte bevilling.”, af høringsparterne alene forstås således, at DSB foretager selve udbetalingen til kunderne, mens placeringen af opgaverne med koordinering-, økonomistyring og revision vil skulle aftales konkret i en administrationsaftale, og vil kunne placeres hos den part det vurderes mest hensigtsmæssigt at kunne løse den”.*

Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at placeringen af opgaverne med koordinering-, økonomistyring og revision vil skulle aftales konkret i en administrationsaftale, og vil kunne placeres hos den part, det vurderes mest hensigtsmæssigt at kunne løse opgaven.*

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

## **6. Overførsel af midler til selskabernes administration af ordningen, Bilag 3**

DSB, Metroselskabet og Movia bemærker i deres høringssvar, at ”bekendtgørelsens bilag 3 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens overførsel af midler til selskabernes administration af ordningen og informationskampagne og den tilhørende administrationsaftale forventes tilrettet i overensstemmelse med det aktstykke, der danner hjemmel for kompensationsordningen”.

Kommentar:

*De nævnte bemærkninger giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsesudkastet således, at Bilag 3 udgår og § 4, stk. 5 ændres til følgende:*

*”Stk. 5. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan inden for den afsatte bevilling på finanslovens § 28.53.01. afholde udgifter på op til 4,0 mio. kr. til refusion af trafikselskabernes og togoperatørernes udgifter til administration mv. i relation til kompensationsordningen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udbetaler månedligt et beløb i ordningens levetidsvarende til den faktiske samlede udgift til administration mv., dog maksimalt svarende til den afsatte bevilling”.*

## **7. Kompensation som følge af takstreformen Takst Sjælland og ikke andre takststigninger**

Danske Busvognmænd bemærker i deres høringssvar, at ”Vi formoder, at kompensationsordningen i hele perioden (1. august 2018 til 31. juli 2021) alene kompenserer for takststigninger, der kan henføres

til takstreformen (over 5 pct.) og IKKE "kompenserer" for den fremtidige, generelle stigning i taksterne (og pendlerkort), der følger af almindelig pris- og lønudvikling".

Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i dette.*

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

### **8. Kompensation på 100 pct.**

DSB, Metroselskabet og Movia bemærker i deres hørings svar, at "ordningen med 100 pct. kompensation vil give en større gruppe pendlere tilskyndelse til optimering af pendlerkortets geografiske gyldighed, hvorfor dette kan medføre, at kompensationen ikke kan afholdes inden for den årligt afsatte ramme. Udfordringen vil vokse i takt med, at flere pendlere forventeligt vil tilslutte sig ordningen".

Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at der er taget højde for dette i § 4, stk. 6: "Såfremt de samlede årlige udgifter til kompensation for prisstigninger på pendlerkort overstiger den årlige bevilling, ophører udbetalingen af kompensation med omgående virkning i det indeværende år".*

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

### **9. Anvendelsesområde er kun rejsekort Pendlerkort og Pendler Kombi**

Forbrugerrådet Tænk, Passagerpuls bemærker, at "Passerpuls mener ikke, det er rimeligt, at det kun er passagerer, der anvender pendlerprodukterne Rejsekort Pendlerkort og Rejsekort Pendler Kombi, som kan få kompensation. En stor gruppe passagerer anvender stadig de traditionelle pendlerkort på pap eller DOT's eller DSB's mobilpendlerkort på app. Det viser Passagerpulsens undersøgelse af passagerens brug af andre billettyper end rejsekortet. Mens 2 % af de adspurgte angiver Rejsekort Pendlerkort eller Rejsekort Pendler Kombi som deres primære billettype, angiver 6 % periodekort på app/mobiltelefon eller periodekort på pap. Det er altså op mod  $\frac{3}{4}$  af periodekortbrugerne, der ikke kan få kompensation.

Mange passagerer kan eller ønsker ikke at anvende pendlerkort på rejsekort, f.eks. fordi de ikke er digitale, fordi de ikke ønsker at skulle checke ind og ud, eller fordi de ikke ønsker at føle sig overvågede.

Det er ikke rimeligt, at disse passagerer bliver stillet dårligere i forhold til kompensation end passagerer, der ønsker at anvende rejsekortet. Vi ønsker ikke, at kompensationsordningen bliver et redskab til at presse brugere, der ikke ønsker det, over på rejsekortet”.

Forbrugerrådet Tænk, Passagerpuls nævner tillige, at ”En anden løsning kunne dog også være at fratække rabatten allerede ved købsprisen på kortet i overensstemmelse med beregningerne i bekendtgørelsens bilag 2. Denne løsning er også oplagt i forhold til at give rabat til brugere af pendlerkort på pap og app/mobiltelefon”.

#### Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at det har været et vægtigt hensyn ved udformningen af ordningen, at det er en midlertidig kompensationsordning og ikke en permanent ændring af takstniveauet. Det skal herudover være synligt for kunderne, hvad der er den faktiske pris, hvad der gives i kompensation og hvilken pris, kunden dermed skal betale, når kompensationsordningen ikke længere eksisterer. På den baggrund etableres kompensationsordningen synligt uden for takstsystemet.*

*Når der alene kan opnås kompensation på Rejsekort Pendlerkort og Rejsekort Pendler Kombi skyldes det et hensyn til at minimere de administrative omkostninger knyttet til udbetaling af kompensation til pendlere.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker tillige, at Trafikvirksomhederne dermed vil stå som afsender på Takst Sjælland-taksterne, mens kompensationsordningen fastlægges og kommunikeres som en særskilt, statslig, tidsbegrænset kompensation.*

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

#### **10. Øvrige bemærkninger**

Danske Busvognmænd kommenterer, at ”Vi er i Danske Busvognmænd enige i, at for at fastholde en attraktiv og rimelig prissætning af rejsehjemmelen til pendlere på Sjælland, er det hensigtsmæssigt at indføre en kompensationsordning for de pendlere der rammes (over 5 pct. Stigninger) af Takst-Sjælland reformen”.

DSB, Metroselskabet og Movia kommenterer, at ”Selskaberne skal overordnet bemærke, at Takst Sjælland nu har været i kraft i knap 1½ år, og selskaberne vurderer, at takstharmoniseringen fungerer tilfredsstillende og efter hensigten med gennemskuelige takster i den kollektive trafik”.

Forbrugerrådet Tænk bemærker, at "Med Takst Sjælland blev der taget et skridt på vejen mod en mere enkel og gennemskuelig takststruktur på Sjælland. Mange passagerer oplever dog, at reformen har ført til højere priser. Det viser Passagerpulsens evaluering af reformen, der er gennemført i september 2017. 24 % af de adspurgte angiver, at de oplever, at deres rejser er blevet 'dyrere' eller 'meget dyrere'. En kompensation til de pendlere, der oplever prisstigninger på mere end 5 % kan være en måde at imødekomme denne oplevelse og hermed øge tilfredsheden med den kollektive transport for den pågældende gruppe.

Der vil dog stadig være en gruppe, der har oplevet større prisstigninger, som ikke vil få gavn af ordningen. Det drejer sig om passagerer med et mere komplekst rejsemønster, der som en følge af alle zonerprincipper tidligere har kunnet klare sig med et pendlerkort, men som nu må supplere det med ekstra billetter.

Generelt lægger Passagerpulsens vægt på, at Takst Sjælland er proveneutral, sådan som det også fremgik af grundlaget for reformen. Det er afgørende, at eventuelle ekstra overskud som følge af reformen kommer tilbage til passagererne. Set i lyset af at mange passagerer oplever, at deres rejse er blevet dyrere, bør parterne bag Takst Sjælland løbende holde øje med de økonomiske konsekvenser af reformen for passagererne og offentliggøre resultaterne af disse undersøgelser".

#### Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at prisstigninger i den kollektive trafik allerede er reguleret gennem "Bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafiksselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet)".*

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

#### **11. Øvrige ændringer**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget en enkelt præciserende ændring i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

Det præciseres, at der henvises til aktstykke med følgende nummer og dato: "Aktstykke nr. 101 af 24. maj 2018".

## **Bilag 1**

Movia

DSB

Metroselskabet

Trafikselskaberne i Danmark

Bus & Tog

DOT

KL

Danske Regioner

DI Transport

Dansk Erhverv

Forbrugerrådet Tænk

Danske Busvognmænd