

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikselskaber

(Overdragelse af statens praktiske trafikkøberansvar for øresundstrafikken til Skånetrafiken)

§ 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 og § 1 i lov nr. 1560 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes som *stk. 15*:

»*Stk. 15.* Den svenske trafikkøber, Skånetrafiken, kan efter aftale med transport- bygnings- og boligministeren overtage det praktiske trafikkøberansvar for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.«

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets enkelte hovedpunkter, opstillet efter emne*
 - 2.1 *Overdragelse af statens praktiske trafikkøberansvar til Skånetrafiken*
 - 2.1.1 *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bemyndige transport-, bygnings- og boligministeren til at overdrage statens praktiske trafikkøberansvar for togtrafikken på strækningen mellem Østerport Station og grænsen til Sverige til den svenske trafikkøber, Skånetrafiken.

Med vedtagelsen af lovforslaget giver Folketinget sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken: ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen optages som bilag til lovforslaget. Aftalen indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere Aftalen.

Siden ibrugtagningen af Øresundsbroen har den del af togtrafikken mellem Danmark og Sverige, der udføres som offentlig service, været udført som gennemkørende trafik mellem Kystbanen i Danmark og forskellige stationer i Sydsverige. Organisatorisk har driften været adskilt i en dansk og en svensk del, hvilket har givet en kompleks tilrettelæggelse af trafikken.

Den 13. december 2017 indgik Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti en aftale om fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet. Med aftalen blev det blandt andet besluttet at overdrage statens praktiske trafikkøberansvar for togtrafikken på strækningen mellem Østerport og grænsen til Sverige til den svenske trafikkøber, Skånetrafiken. Skånetrafiken er et svensk trafikselskab, der hører under Region Skåne, som har ansvaret for køb af kollektiv trafik i Regionen.

For at kunne udmønte den politiske aftale er der behov for en ændring af lov om trafikkselskaber for at tilvejebringe hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren ved aftale kan overdrage det praktiske trafikføberansvar.

2. Lovforslagets indhold

2.1 Gældende ret

I dag samarbejder Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om togtrafikken over Øresund. Togtrafikken på dansk side varetages af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024.

Mellem landegrænsen og stationer i Sverige udføres trafikken af en svensk operatør (p.t. Transdev), der kører på en udbudt bruttokontrakt med den svenske trafikføber Skånetrafiken. I praksis samarbejder DSB og den svenske operatør om skiftevis at køre togene mellem København og Malmø.

Den nuværende organisering af øresundstogtrafikken mellem Danmark og Sverige tager udgangspunkt i en formel afgrænsning af ansvaret for trafikken ved landegrænsen på Øresundsbroen og hviler på en samarbejdsaftale mellem Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, som koordinerer indkøb af den fælles trafik over Øresund.

Herudover er der indgået en samarbejdsaftale mellem togoperatørerne (DSB og Transdev) om den daglige drift. Da DSB på dansk side har ansvaret for vedligeholdelse af togene, hvilket den svenske operatør ikke har, er der yderligere en aftalerelation mellem Skånetrafiken og DSB. Modellen er således kompliceret og forhindrer en hurtig og enkel beslutningsproces.

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

Med vedtagelsen af lovforslaget giver Folketinget sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken: ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen optages som bilag til lovforslaget. Aftalen indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere Aftalen.

Det fremgår af den politiske aftale af 13. december 2017, at parterne er enige om, at det praktiske trafikføberansvar for øresundstogtrafikken mellem København og Malmø forenkles og overlades til den svenske trafikføber, Skånetrafiken, så der kun er én trafikføber og én operatør på Øresundstogtrafikken. Adskillelse af de to trafiksystemer vil forbedre mulighederne for en bedre og mere effektiv betjening af øresundstogtrafikken.

Kystbanen drives i dag integreret med svensk fjern- og regionaltrafik til blandt andet Göteborg, Kalmar og Karlskrona. Dette medvirker til at forringe punktligheden på Kystbanen, og i det lys har der længe været ønske om at adskille Kystbanen fra svensk trafik og i stedet drive den i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. En adskillelse forudsætter, at togene på Kystbanen kan fortsætte til og fra tilstrækkeligt mange sjællandske destinationer, hvilket afventer elektrificering til både Næstved via Køge og Holbæk. Med muligheden for samdrift mellem

Kystbanen og den sjællandske regionaltrafik efter elektrificering til både Næstved via Køge og Holbæk vil det være muligt at etablere et grænsesnit i København (Østerport), hvor trafik og trafikføberansvar følges ad.

Skånetrafiken vil i løbet af 2018 gennemføre et udbud af den svenske del af øresundstrafikken mellem landegrænsen på Øresund og de forskellige endestationer i Sydsverige. Dette udbud vil indeholde en option om udvidelse af strækningen mellem Østerport og grænsen til Sverige. Hvis Folketinget vedtager lovforslaget og optionen anvendes, vil det betyde, at en øget andel af den danske togtrafik – specifikt strækningen Østerport-Malmø – konkurrenceudsættes som en del af Skånetrafikens udbud. Driften på den danske delstrækning skal ske med udgangspunkt i danske minimumskrav til betjeningen.

Det bemærkes, at der alene vil være tale om en overdragelse af det praktiske trafikføberansvar, idet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fortsat vil være sikret generel kontrol og indsigt i trafikken, og der vil være adgang til at ophæve aftalen.

Formålet med at overdrage det praktiske trafikføberansvar for øresundstrafikken til Skånetrafiken er at skabe enklere og hurtigere beslutningsgange vedrørende tilrettelæggelse af øresundstogtrafikken med henblik på en bedre betjening af passagererne samt en mere effektiv togdrift. Endvidere tager ordningen sigte på at realisere samdriftsfordelen ved at udbyde trafikken til én fælles operatør.

Anvendelse af bestemmelsen vil indebære, at Skånetrafiken overtager det praktiske trafikføberansvar for udbud herunder planlægning, vedligeholdelse af tog, kontraktopfølgning og den operative trafikafvikling af øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning i overensstemmelse med aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken. Øresundstogtrafikken skal udføres på grundlag af et mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet aftalt minimumsniveau for betjening af passagererne på strækningen Østerport-Malmö C.

Det er en forudsætning for overdragelsen af det praktiske trafikføberansvar, at Danmark og Sverige er enige om vilkår og rammer for togtrafikken over Øresund, og at Danmark henholdsvis Sverige har kontrol over togtrafikken på de respektive tilstødende landstrækninger. Aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken om overdragelse af det praktiske trafikføberansvar indeholder en række vilkår, som har til formål at sikre, at alle danske krav tilgodeses, og at manglende opfyldelse af de danske ønsker vil kunne føre til sanktioner eller ophævelse.

Passagerer, som rejser lokalt med øresundstogene på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, skal uden restriktioner kunne benytte togene med det til enhver tid gældende takstsystem og priser for kollektiv trafik i hovedstadsområdet, samt kunne bruge rejsekort som betaling. Desuden skal passagerer, som rejser lokalt på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, have mindst samme kompensation for forsinkelser og andre former for rejsebetingelser, som gælder i Danmark, samt have samme klageadgange. Skånetrafikens regler kan anvendes i det omfang, de giver samme eller bedre forhold for passagererne end danske regler. Det skal endvidere være muligt for passagererne at komme i kontakt med kundeansvarlige instanser på dansk – både i skrift og tale.

Alle gældende rabatordninger, aftaler om befordring af særlige grupper og sociale ordninger med videre, som gælder på den danske delstrækning på tidspunktet for Skånetrafikens overtagelse af det praktiske trafikføberansvar, skal ligeledes være gældende i fremtiden, idet forpligtelserne løbende tilpasses i det omfang, de ændres for DSB for tilsvarende trafik.

Det forudsættes, at Skånetrafiken træffer alle de fornødne direkte og indirekte foranstaltninger til at kunne sikre passagerernes betjening på vilkår, der ikke stiller dem ringere end betjeningen af andre togpassagerer i hovedstadsområdet samt til at sikre de tilhørende indtægter. Skånetrafikens fremtidige rolle i samarbejdet om deling af billetindtægter vil blive håndteret i en kommende revision af regelgrundlaget for deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik for hovedstadsområdet, som forventes gennemført i 2019.

I henhold til aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken vil der som tillæg til aftalen blive indarbejdet en udtømmende beskrivelse af Skånetrafikens ansvar og opgaver i relation til den danske delstrækning.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslagets økonomiske konsekvenser er usikre, men forventes at være positive.

Der påregnes en samdriftsfordel ved at overgive udførelse af trafikken til én fælles operatør, hvilket forventes at medføre et lavere omkostningsniveau.

Der må dog tages forbehold for usikkerheden ved størrelsen af de tilbudspriser, som Skånetrafiken vil modtage ved det næste udbud af togtrafik med virkning fra december 2019, som kan medføre større eller mindre omkostninger. Selvom det ikke anses for sandsynligt indeholder aftalen en klausul om annullering af aftalen, såfremt det ved Skånetrafikens modtagelse af tilbud i 2019 på det kommende udbud viser sig, at omkostningerne ender på et højere niveau end videreførelse af den nuværende model.

Forslaget vil ikke have økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har ikke konsekvenser for skatter, afgifter, gebyrer, m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Det vurderes, at der ikke er relevante EU-retlige aspekter, idet det bemærkes, at Skånetrafiken vil skulle drive togtrafikken i overensstemmelse med gældende EU-ret.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk opstilling af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget]

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Forslaget forventes at have positive økonomiske konsekvenser for staten	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I dag samarbejder Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om togtrafikken over Øresund. Togtrafikken på dansk side varetages af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024. Mellem landegrænsen og stationer i Sverige udføres trafikken af en svensk operatør (p.t. Transdev), der kører på en udbudt bruttokontrakt med den svenske trafikfører,

Skånetrafiken. I praksis samarbejder DSB og den svenske operatør om skiftevis at køre togene mellem Østerport Station og Malmø.

Der foreslås indsat et nyt *stk. 15* i § 5 i lov om trafikkselskaber, hvorefter den svenske trafikfører, Skånetrafiken, efter aftale med transport- bygnings- og boligministeren kan overtage det praktiske trafikføreransvar for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.

I praksis vil det dreje sig om togdrift mellem stationerne ved Østerport og Københavns Lufthavn. Ved det praktiske trafikføreransvar forstås i denne forbindelse, at Skånetrafiken fremadrettet vil være ansvarlig for udbud, herunder planlægning, vedligeholdelse af tog, kontraktopfølgning og den operative trafikafvikling af øresundstogtrafikken inklusive den danske delstrækning.

Det er en klar forudsætning, at der alene vil være tale om en overdragelse af det praktiske trafikføreransvar, idet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sikres indsigt i og kontrol med den betjening, som Skånetrafiken varetager på den danske delstrækning. Det er endvidere en forudsætning, at der skal være adgang til at ophæve aftalen.

Med vedtagelsen af lovforslaget giver Folketinget sit samtykke efter grundlovens § 19 til, at transport-, bygnings- og boligministeren på Danmarks vegne tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken: ”Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport-Malmö C”. Aftalen optages som bilag til lovforslaget. Aftalen indeholder et forbehold for Folketingets vedtagelse af den lovgivning, som er nødvendig for at kunne implementere Aftalen.

Øresundstogtrafikken skal udføres på grundlag af et mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet aftalt minimumsniveau for betjening af passagererne på strækningen Østerport-Malmö C.

Det er en forudsætning for overdragelsen af det praktiske trafikføreransvar, at Danmark og Sverige er enige om vilkår og rammer for togtrafikken over Øresund, og at Danmark henholdsvis Sverige har kontrol over togtrafikken på de respektive tilstødende landstrækninger. Aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken om overdragelse af det praktiske trafikføreransvar indeholder en række vilkår, som har til formål at sikre, at alle danske krav tilgodeses, og at manglende opfyldelse af de danske ønsker vil kunne føre til sanktioner.

Skånetrafiken er forud for udbud af togtrafik over Øresund forpligtet til at høre Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om de udbudsbetingelser, som direkte eller indirekte kan berøre betjeningen på den danske delstrækning. Såfremt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke kan acceptere udbudsbetingelserne, har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ret til at opsiges aftalen.

Skånetrafiken vil over for Transport- Bygnings- og Boligministeriet have det regnskabsmæssige ansvar for hele øresundstogtrafikken. Skånetrafiken aflægger en gang årligt regnskab for hele øresundstogtrafikken på strækningen København H – Malmö C, hvoraf Transport- Bygnings- og Boligministeriet modtager en kopi. Skånetrafiken opgør samtidig fordelingen af det økonomiske resultat i dansk øresundstrafik på dansk og svensk økonomiansvar.

Passagerer, som rejser lokalt med øresundstogene på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, skal uden restriktioner kunne benytte togene med det til enhver tid gældende takstsystem og priser for kollektiv trafik i hovedstadsområdet, samt kunne bruge rejsekort som betaling. Desuden skal passagerer, som rejser lokalt på strækningen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, have mindst samme kompensation for forsinkelser og andre former for rejsebetingelser, som gælder i Danmark, samt have samme klageadgange. Skånetrafikens regler kan anvendes i det omfang, de giver samme eller bedre forhold for passagererne end danske regler. Det skal endvidere være muligt for passagererne at komme i kontakt med kundeansvarlige instanser på dansk – både i skrift og tale.

Alle gældende rabatordninger, aftaler om befordring af særlige grupper og sociale ordninger med videre, som gælder på den danske delstrækning på tidspunktet for Skånetrafikens overtagelse af det praktiske trafikføberansvar på den danske delstrækning, skal være gældende i fremtiden, idet forpligtelserne løbende tilpasses i det omfang, de ændres for DSB for tilsvarende trafik.

Det forudsættes, at Skånetrafiken træffer alle de fornødne direkte og indirekte foranstaltninger til at kunne sikre passagerernes betjening på vilkår, der ikke stiller dem ringere end betjeningen af andre togpassagerer i hovedstadsområdet samt til at sikre de tilhørende indtægter. Skånetrafikens fremtidige rolle i samarbejdet om deling af billetindtægter vil blive håndteret i en kommende revision af regelgrundlaget for deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik for hovedstadsområdet, som forventes gennemført i 2019.

I henhold til aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken vil der som tillæg til aftalen blive indarbejdet en udtømmende beskrivelse af Skånetrafikens ansvar og opgaver i relation til den danske delstrækning.

Dette tillæg vil eksempelvis præcisere regler for, hvordan opgørelsen af økonomien skal foretages, præcisere bestemmelser om forhold for levering af danske øresundstog og indeholde en præcis opstilling af alle gældende rabatter og takster på dansk side. I samme tillæg oplistes alle gældende danske regler og rettigheder for passagererne ved aftalens indgåelse, og opgaver samt forpligtelser vedrørende deltagelse i dansk billetsamarbejde i intern dansk trafik specificeres.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Loven gælder efter § 38 i den gældende lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, ikke for Færøerne og Grønland

Bilag

1. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov
2. Aftale vedrørende togtrafik mellem – København H/Østerport- Malmö C

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om trafikskaber, 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 og § 1 i lov nr. 1560 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

§ 5. stk. 2-12 ---

1. I § 5 indsættes som stk. 15:

»Stk. 15. Den svenske trafikkøber, Skånetrafiken, kan efter aftale med transportbygnings- og boligministeren overtage det praktiske trafikkøberansvar for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Østerport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.