

Transportministeriet

trm@trm.dk

Att. Lisa Reenberg (lre@trm.dk),

Att. Kristoffer Johansen (krj@trm.dk),

Att. Amalie Holst Madsen (ahm@trm.dk) og

Att. Stine Øbro Pedersen (sop@trm.dk)

24. januar 2024

**Vedr. Supplerende svar høring om EU-Kommissionens forslag til forordning om
passagerrettigheder ved multimodale rejser, KOM (2023) 752**

Indledning og generelle bemærkninger

I forlængelse af TID's foreløbige bemærkninger til den engelske sprogversion af forslaget fra 18. december 2023, har vi nedenstående supplerende bemærkninger og ikke mindst spørgsmål til den danske sprogversion.

Vi er samtidig bekendt med DSB's høringssvar af 18. december 2023, som vi også kan tilslutte os.

Vi er ligeledes bekendt med høringssvaret fra Dansk Industri Transport, som opfordrer den danske regering til at arbejde for, at forslaget opgives eller som minimum justeres til et overskueligt og ubureaukratisk niveau. Vi kan også tilslutte os dette, også i lyset af, at forslaget risikerer at mindske antallet af multimodale rejser, som er det modsatte af dets intention. EU-Kommissionens eget Scrutiny Board stillede spørgsmålstegn ved omfanget af det problem, forslaget forsøger at løse, ved proportionaliteten af forslagene og ved løsningsforslagene. Det var helt berettiget. Hvis der skal arbejdes videre med forslaget opfordrer vi til at starte forfra ved først at gå i dialog med berørte parter og dernæst sikre et langt mere enkelt og ubureaukratisk forslag. Ligeledes skal det husket, at den kollektive transport i alle lande er hårdt økonomisk presset, og de ekstra omkostninger nye lovkrav påfører den, derfor risikerer at fører til højere priser og dårligere service.

Vores supplerende bemærkninger nedenfor skal ikke anses for udtømmende, henset til at der er en betydelig uklarhed i forslaget, som gør det vanskeligt at forholde sig konkret til betyningen af de enkelte elementer for trafikskaberne.

Specifikke bemærkninger

Spørgsmål til anvendelsesområdet

Det fremgår af nærværende forslags artikel 2, stk. 1, at det omfatter ”multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder”. Det er uklart, om de danske trafiksekskabers rutekørsel er omfattet af forslaget, da trafiksekskabernes ruter er *under* 250 km., og buspassagerrettighedsforordningen i store træk derfor ikke finder anvendelse, jf. dennes artikel 2, stk. 1 og 2. Dette er væsentligt at få afklaret.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at trafiksekskaber i andre lande kan have længere ruter, og at de danske trafiksekskaber som udgangspunkt vil opfordre til at den danske regering arbejder for at undgå flere omkostninger til den kollektive transport, som gør den dyrere.

Af betragtning (5) fremgår det, at der også bør sikres beskyttelse af passagerer, der foretager multimodale rejser, der *ikke* er dækket af sektorspecifik EU-lovgivning på området. Det er uklart, hvad det betyder – Skal det forstås sådan, at også *andre* transportformer, end de der er omfattet af gældende passagerrettighedsforordninger, er omfattet? Og hvordan er sammenhængen i givet fald til definitionen af anvendelsesområdet i art. 2, stk. 1, hvor det netop synes at være en forudsætning, at samtlige berørte transporttjenester i den multimodale rejse skal være omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder?

Vi lægger til grund, at f.eks. trafiksekskabernes flextrafik ikke berøres af dette forslag.

Spørgsmål til definition på en billet/befordringskontrakt

Det er dernæst ikke klart, hvornår der er tale om en billet/befordringskontrakt, der er omfattet af forordningen. Definitionerne af hhv. A) samlet multimodal kontrakt B) en kombineret multimodal billet og C) særskilte multimodale billetter bør derfor forklares og suppleres med konkret eksempler/cases for at give en sikker forståelse af, hvornår reglerne finder anvendelse. Det er samtidig vigtigt af hensyn til at der skal gives information om typen af billet til passagererne, jf. art. 5, stk. 1.

Det er vanskeligt at forstå, hvorledes f.eks. rejsekortet eller billetapps m.v., som tilbydes af f.eks. DOT, rubriceres i forslaget? Stort set alle billetter sælges ikke til en bestemt rejse, som trafikvirksomheden på forhånd kender, men giver derimod passageren ret til at foretage en rejse inden for et givent geografisk område og et tidsrum.

Spørgsmål til definitionen af et multimodalt passagerknudepunkt

Definitionen af et ”multimodalt passagerknudepunkt” (art. 3 nr. (21)) er ikke tilstrækkeligt klart. Vil det f.eks. omfatte Københavns Busterminal ved Dybbølsbro? Busterminalen skal kun betjenes af fjernbusser. Men placeringsmæssigt ligger den tæt på f.eks. Dybbølsbro Station



og København H, hvor der er togtrafik (og bustrafik udført af Movia). Medfører selve placeringen, at Busterminalen opfattes som et "multimodalt knudepunkt"? Og at Movia (som skal varetage driften af Busterminalen) dermed skal opfylde de forpligtelser, der er for en terminalforvalter med ansvar for et sådant knudepunkt? Det gælder bl.a. art. 12 om ikke-diskriminerende regler for adgang til befordring. Det er også væsentligt at afklare begrebet i relation til art. 15 om kontaktpunkt for assistance ved multimodale passagerknudepunkter. Hvis dette omfatter f.eks. Københavns Busterminal, vil det være ganske byrdefuldt.

Spørgsmål til trafikinformation og transittid

Der savnes en definition af "minimumstransittiden", jf. art. 5, stk. 2.

Der indføres tilsyneladende et krav om trafikinformation i realtid (art. 5, stk. 4 d).

Trafikselskaberne arbejder allerede løbende på at forbedre realtidsinformation, men som nævnt i vores forrige høringssvar er det kompliceret og forslaget er baseret på nogle forventninger til de tekniske systemer, og samspillet mellem disse, som ikke er baseret i virkeligheden. Kravet om realtidsinformation er næppe altid teknisk muligt på nuværende tidspunkt, men vil umiddelbart være byrdefuldt for de, der omfattes af kravet. Men det er samtidig ikke klart, *hvilke* krav der stilles til realtidsinformationen?

Afsluttende bemærkninger

Trafikselskaberne har selv sagt en stor interesse i, at passagerernes rejse bliver så gnidningsfri som muligt. Men overholdelse af de rettigheder, passagererne får med nærværende forslag, forudsætter, at det er muligt for de forpligtede virksomheder at forstå de regler, man skal leve op til. Det er derfor uhensigtsmæssigt, at forslaget på så mange punkter er vanskeligt at forstå og dermed også overholde. Også set i lyset af, at man ønsker en god og effektiv håndhævelse, vil det være hjælpsomt, at det er klart, hvem der skal overholde hvilke krav og hvordan.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39

lra@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark

