

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato 4. januar 2016
J. nr. 2015 – 2252

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse til Statsrevisorernes beretning nr. 19/2014 om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik

Statsrevisorerne har med brev af 27. august 2015 anmodet om min redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 19/2014 om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik har givet anledning til.

Bestemmelsen i lov om trafikselskaber om at trafikselskaberne skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, og skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikselskabet, blev vedtaget i 2009. Som det fremgår af Rigsrevisionens beretning, er der ikke i de år der er gået siden vedtagelsen sket en sådan takstharmonisering.

På baggrund af Rigsrevisionens beretning og statsrevisorernes kritik er det imidlertid nu lykkedes at få trafikselskaberne på Sjælland til at blive enige om en konkret model for takstharmonisering, og vest for Storebælt er et parallelt arbejde i gang.

I det følgende redegør jeg for mine synspunkter vedrørende Rigsrevisionens overordnede konklusioner, samt de initiativer som Transport- og Bygningsministeriet efter offentliggørelsen af beretningen har taget med henblik på at fremme takstharmoniseringen i den kollektive trafik.

Opfølgningen på Rigsrevisionens beretning og Statsrevisorernes kritik

Statsrevisorernes kritik var både alvorlig og klar. Som opfølgning på kritikken indkaldte jeg med det samme alle de relevante parter til møder om sagen – først trafikselskaberne, derefter DSB og endelig transportordførerne. Formålet med møderne var at finde ud af, hvorfor det ikke var lykkedes at harmonisere taksterne, og hvordan vi kunne komme videre med sagen.

På mødet med trafikselskaberne, som blev afholdt den 9. september, gav trafikselskaberne tydeligt udtryk for, at behovet for harmonisering var anderledes på Sjælland end vest for Storebælt. Dette hænger sammen med, at Sjælland i dag er ét stort pendlingsområde, og at passagererne på Sjælland i højere grad end i



resten af landet bruger flere forskellige kollektive transportmidler på den enkelte rejse (fx bus og tog eller S-tog og metro).

Movia tilbød i et brev efter mødet med trafikselskaberne at stille sig i spidsen for at udvikle en model for takstharmonisering på Sjælland med udgangspunkt i den såkaldte Takst Sjælland-model, som blev drøftet, men opgivet grundet uenighed mellem de relevante selskaber, i foråret 2014. I forlængelse af mit møde med transportordførerne den 29. september, blev der opnået enighed med transportordførerne om at give Movia mandat til dette.

Der blev derefter oprettet en koordinationsgruppe med henblik på dialog mellem parterne om udviklingen af modellen. Ud over Movia, som har været ansvarlig for udviklingen af selve takstmodellen, har koordinationsgruppen bestået af departementet, Trafik- og Byggestyrelsen, DSB, Metroselskabet og konsulentfirmaet Incentive, som departementet havde engageret til at beregne provenukonsekvenser for selskaberne samt kundekonsekvenser. Koordinationsgruppen har mødtes ugentligt igennem de seneste måneder, hvor udviklingen af modellen var i gang.

Parallelt med dette var der igangsat et arbejde hos transportvirksomhederne vest for Storebælt med at analysere forskellige modeller for forenkling af taksterne. Transportordførerne og jeg har besluttet at følge fremdriften i dette arbejde og fra Transport- og Bygningsministeriets side er Trafik- og Byggestyrelsens kompetencer stillet til rådighed for arbejdet.

Takstharmonisering på Sjælland

Øst for Storebælt (Sjælland, Lolland, Falster og Møn) er arbejdet med takstharmonisering nu kommet et stort skridt længere. Der er udarbejdet en model, hvor taksterne gøres væsentligt mere sammenhængende og logiske på Sjælland, end det i dag er tilfældet. Samtidig vil 97 pct. af kunderne på Sjælland opleve stort set uændrede eller lavere priser, og løsningen kan gennemføres inden for de nuværende økonomiske rammer.

Der blev 15. december 2015 afholdt et møde med transportordførerne, hvor Movia præsenterede modellen. Modellen har på den baggrund fået opbakning fra Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance, Socialistisk Folkeparti, Alternativet og De Radikale.

DSB og Metroselskabet har endvidere accepteret løsningen, som er provenuneutral for alle relevante parter.

Modellen indebærer, at der etableres et system på Sjælland, hvor rejsekortet altid er billigere end enkeltbilletter, og hvor kunderne altid med fordel vil kunne erhverve sig et periodekort frem for rejsekort, hvis vedkommende rejser



mere end ca. 26 gange om måneden i samme rejserelation. Endvidere etableres samme zonesystem for bus og togrejser på hele Sjælland.

Side 3/5

Der vil hermed være gjort op med langt hovedparten af de ulogiske takster, som det nuværende system er præget af, f.eks. at taksten springer voldsomt ved passage af en takstområdegrænse, eller at en længere rejse kan være billigere end en kortere. Der vil dog fortsat vedblive at være enkelte forhold, som ikke kan løses, uden at det enten giver anledning til betydelige takststigninger for større grupper eller et betydeligt finansieringsproblem, herunder navnlig at det ved rejser over Storebælt vil kunne være billigere at dele billetkøbet på to rejser (fx København-Korsør og Korsør-Nyborg). Dette problem er dog søgt reduceret.

Enkelte kundegrupper var ikke færdigbehandlet i det oplæg til Takst Sjælland, som Movias løsning er baseret på. Det drejer sig om unge og pensionister, hvor det vil kræve mere tid og grundigere analyser at finde en endelig løsning. For disse grupper er der derfor besluttet overgangsordninger. Overgangsordningerne indebærer, at uhensigtsmæssigheder i prisstrukturerne i forhold til det nye takstsystem er minimeret. Desuden skal der findes en konkret model for opkrævning det såkaldte kvalitetstillæg i metroen.

Disse elementer indgår i fase 2, som begynder efter nytår. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at der med fase 1 er fundet endelige løsninger for ca. 80 pct. af rejserne på Sjælland.

Derudover skal takstreformen implementeres i selskabernes salgssystemer, således at de relevante billetprodukter kan udbydes hos de enkelte selskaber. Det foreløbige arbejde har peget på, at den største IT-mæssige udfordring bliver at få implementeret reformen i DSB's salgssystemer.

På den baggrund har ministeriet sat en proces i gang med henblik på at inddrage en IT-faglig tredjepart, der kan komme med en faglig vurdering af, hvordan salgssystemerne hurtigst muligt kan bringes i stand til at understøtte det nye system. Konsulenten vil få til opgave at gennemgå samtlige selskabers salgssystemer og identificere eventuelle overgangsordninger eller om nødvendigt mulighederne for en faseinddelt implementering.

De umiddelbare meldinger fra selskaberne er, at rejsekortet er klar til at implementere takstreformen. For periodekort forventes, at der inden for et halvt år kan findes en løsning – enten i form af en to-korts rejsekortløsning eller gennem de systemer, der i dag anvendes til udstedelse af ungdomskort. Den væsentligste udfordring er således, som det ser ud nu, enkeltbilletterne. Efter gennemførelsen af takstreformen forventes dette produkt dog at udgøre en begrænset andel af det samlede marked, da rejsekort som udgangspunkt altid bliver mindst 25 pct. billigere end enkeltbilletter.



En konkret implementeringsplan vil kunne meldes ud, når den IT-faglige tredjeparts arbejde er tilendebragt i løbet af de første måneder af 2016, herunder om takstreformens fase 1 gennemføres på én gang eller yderligere faseinddelt.

Det har været afgørende at sikre politisk opbakning til reformen, inden dette arbejde igangsættes, da der i sagens natur ikke kan skabes en teknisk afklaring, hvis det ikke er klart præcis, hvad det er for produkter mv. det ny system skal kunne levere.

Takstharmonisering vest for Storebælt

Arbejdet med takstharmonisering vest for Storebælt er fortsat på et mere indledende stade. Jeg kan forstå, at de vstdanske trafikvirksomheder principielt er enige om at opdele taksterne i hhv. bustakster og togtakster, men at der stadig er et arbejde i forhold til at fastlægge de konkrete takstrækker.

Jeg har på vendt sagen med de øvrige ordførere, og i den kreds, der bakker op om takstreformen på Sjælland, er der enighed om, at de vstdanske trafikvirksomheder på en række punkter bør lade sig inspirere af modellen på Sjælland. Konkret er i det brev som er sendt til Movia med kopi til de øvrige trafikselskaber i Danmark anført, at reformen vest for Storebælt bør følge de samme pejlemærker om at være provenuneutral, at kundekonsekvenser skal begrænses, og at man skal have fokus på en vis sammenhæng i priser og rabatprincipper mellem øst og vest.

Jeg har netop den 17. december 2015 modtaget en status fra de vstdanske trafikvirksomheder, hvor det overordnet oplyses, at det fortsat vurderes som realistisk at udvikle en ny takstmodel, der på den ene side fastholder en række af de fordele for kunderne i den nuværende takstmodel, og på den anden side tilfører mere enkelhed. Jeg vil i den kommende tid studere materialet nærmere med henblik på at tage stilling til, om der er behov for, at ministeriet går mere aktivt ind i arbejdet.

Takstkompetence

Statsrevisorerne konstaterede, at en landsdækkende harmonisering af taksterne i den kollektive trafik reelt ikke er mulig, medmindre takstkompetencen ændres, eller at trafikselskaberne seriøst bestræber sig på at blive enige.

Det er nu lykkedes trafikvirksomhederne på Sjælland at blive enige om en konkret model. Det udestår dog at få sikret, at denne model ikke udvandes, når trafikvirksomhederne i de efterfølgende år skal fastsætte deres takster.

Det er min holdning, at takstkompetencen som udgangspunkt fortsat bør være placeret hos trafikvirksomhederne, men at der samtidig skal strammes op på de mekanismer, der træder i kraft, hvis parterne ikke kan blive enige.



Konkret kunne dette ske ved at takstområde Movia Hovedstaden udvides til at dække hele Sjælland, mens områderne Movia Vest og Movia Syd nedlægges. Dette vil indebære, at det aftalesystem der i dag er for taksterne i hovedstaden udbredes til hele Sjælland, således at taksterne for hele Sjælland fremadrettet aftales mellem Movia, DSB og Metroselskabet. Dette kan kombineres med en ordning, hvor ministeriet får en konfliktløsningskompetence.

Der pågår pt. en juridisk afklaring af i hvilket omfang dette vil kræve ny lovgivning.

I forhold til situationen vest for Storebælt er det ligeledes min tilgang, at trafikvirksomhederne i første omgang skal have en mulighed for at komme i mål med en konkret model for takstharmonisering. Hvis dette lykkes, vil jeg på baggrund af den konkrete model se nærmere på, hvordan takstkompetencen og takstområderne vest for Storebælt mest hensigtsmæssigt kan indrettes for at understøtte modellen.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt