

# Takstharmonisering

## De grundlæggende dilemmaer

Thomas Jørgensen, kontorchef

# Hvad siger statsrevisorerne?



**Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at taksterne i den kollektive trafik ikke er blevet harmoniseret på landsplan, sådan som Folketinget har forudsat det i lovgivningen.**

**Trafikselskaberne har således hverken kunnet blive enige om at skabe en landsdækkende enkeltbillet, at harmonisere taksterne regionalt eller at harmonisere trafikselskabernes takster med togoperatørernes. Det har givet utilfredse kunder, der oplever, at priser, billetprodukter og rabatordninger er forskellige og uoverskuelige.**

Statsrevisorerne finder det problematisk:

- at kompetencen til at fastsætte takster er fastsat på en måde, der giver trafikselskaberne ringe incitament til at blive enige om fælles, landsdækkende takster
- at transportministeren vanskeligt kan understøtte trafikselskabernes arbejde med at harmonisere taksterne, fordi ministerens kompetence til at gribe ind i tilfælde af uenighed er begrænset.

Statsrevisorerne konstaterer, at en landsdækkende harmonisering af taksterne i den kollektive trafik reelt ikke er mulig, – medmindre takstkompetencen ændres, så kommuner, regioner og togoperatører fratages det endelige ansvar for at fastsætte takster, – eller at trafikselskaberne seriøst bestræber sig på at blive enige.

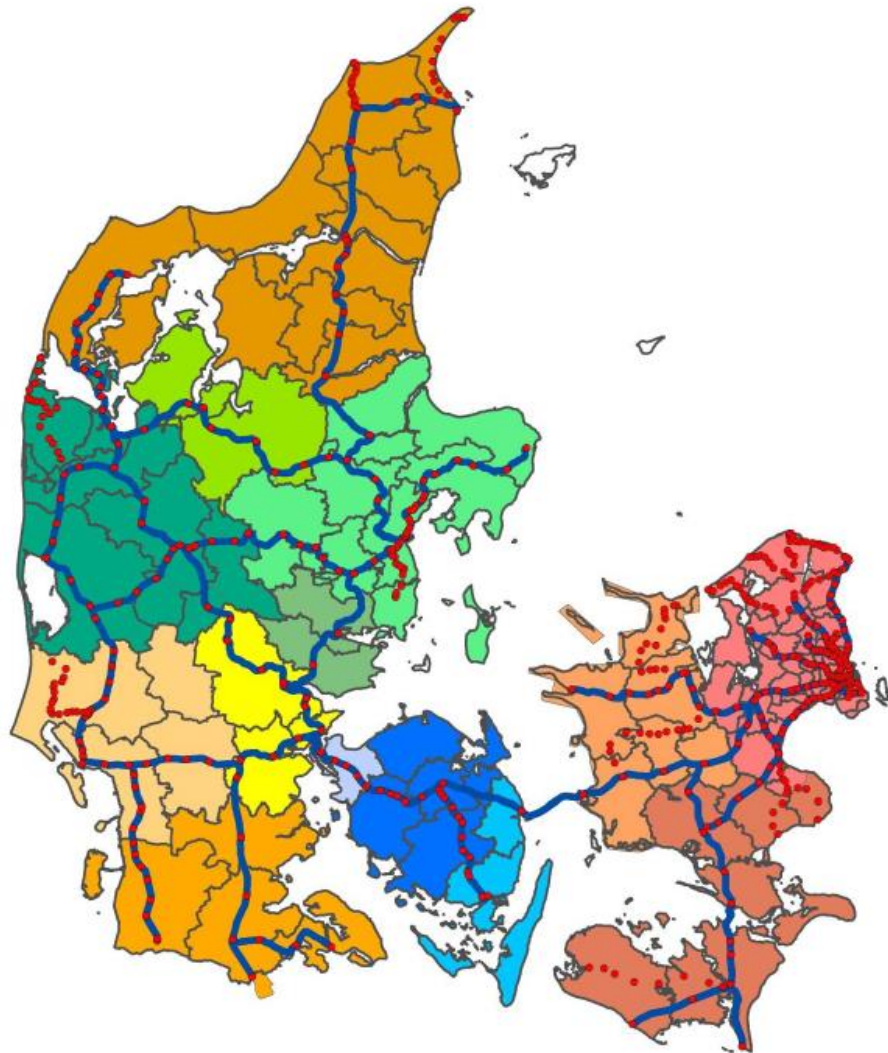


- Trafikselskaber og togoperatører har takstkompetencen – og ansvar for egen økonomi
- Trafikselskaber sætter taksterne inden for et takstområde – togoperatør på tværs af områderne
- Samtidig anfører lov om trafikselskaber dog, at:

**§ 6 b.** Trafikselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.  
*Stk. 2.* Trafikselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikselskabet.

- ➡ Trafikvirksomhederne må beslutte, hvad de vil – men de skal helst alle sammen beslutte det samme!
- Der er ingen ”overdommer”. Dvs. der sker ingenting uden enighed

# Hvordan er strukturen i dag?



- 18 delvist overlappende takstområder – 15 i trafikselskaberne og 3 på skinnenettet
- To overlappende zonenet: Fladezoner og skinnezoner
- To zoneberegningssystemer: Gennemrejste zoner og luftlinjezoner



- Takstharmonisering har været på dagsordenen siden 1950'erne
- Det nuværende takstsystem har rødder i amternes tid
- Meget er sket siden da:
  - Amterne blev nedlagt i 2007 og er erstattet af regioner/trafikselskaber
  - Nye rejsemønstre
  - Rejsekortet skal favne alle de forskellige prissystemer



# Hvilke problemer er der i dag?



- Kontantbilletter kan være billigere end rejsekortbilletter
- Længere rejser kan være billigere end kortere rejser på samme strækning
- Forskellige priser og rabatmodeller på sammenlignelige rejser

## Eksempler:



# Hvorfor er takstharmonisering ikke lykkedes?

---



Der har været igangsat en række initiativer – fx den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE), Takst Sjælland og Sjællandstaksten.

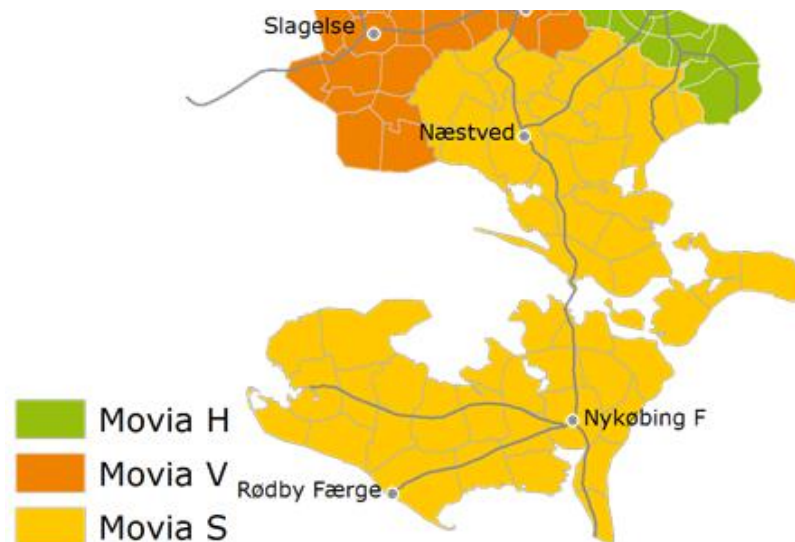
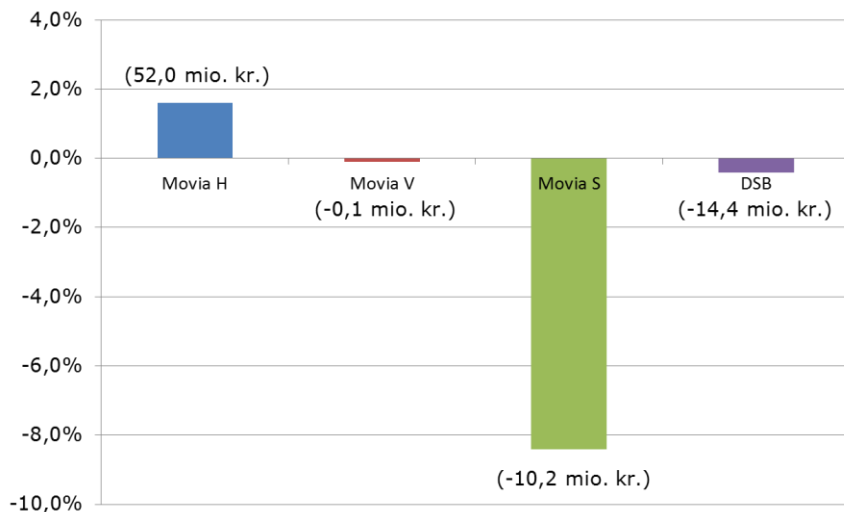
## Men:

- Loven forudsætter i dag, at harmonisering sker ved **enighed** mellem selskaberne
- Harmonisering indebærer **provenuforskydninger** mellem selskaber og regioner
- En harmonisering går både op og ned – det betyder, at nogle kunder vil opleve **dyrere rejser**.

# Eksempel: Movia Syd-problemet



- Taksterne er generelt højere i Movia S end på resten af Sjælland
- Dette hænger bl.a. sammen med et lavere tilskud fra kommunerne i Movia S
- En harmonisering vil derfor medføre provenutab i Movia S
- Provenutabet i Movia S kan på grund af Movias finansieringsmodel ikke dækkes af provenugevinster i Movia H og Movia V

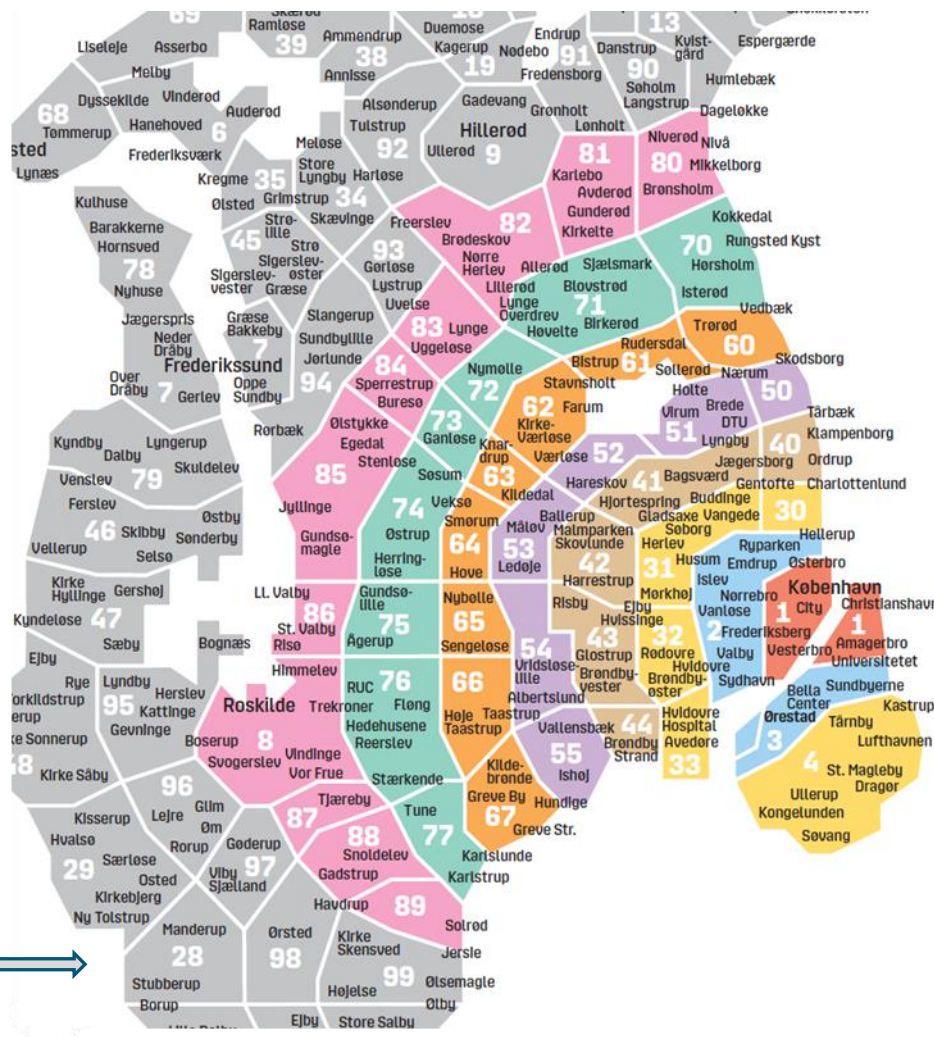




# Eksempel: Alle zoner-problemet i hovedstaden



- En harmonisering på Sjælland indebærer, at ‘zoneloftet’ i Movia H ophæves.
- Det betyder, at det er slut med ‘alle zoner’-billetter
- I stedet betaler kunderne for det antal Movia-zoner de faktisk rejser



De grå områder er de nuværende ‘alle zoner’ i Movia H, når kunden rejser fra zone 1

# En takstharmonisering kan ikke ske uden:

---



- Etablering af et fælles zonesystem – der skal regnes ens
- Fælles principper for kundetyper og rabatter – herunder afskaffelse af særordninger for bestemte kundegrupper
- Afskaffelse af ”alle zoner”-ordninger – ellers vil man fx kunne rejse på hele Sjælland til 9 zoners pris
- Enighed mellem trafikselskaberne og togoperatørerne – eller ny lovgivning om kompetencerne



Transport- og Bygningsministeren har modtaget et brev fra Movia:

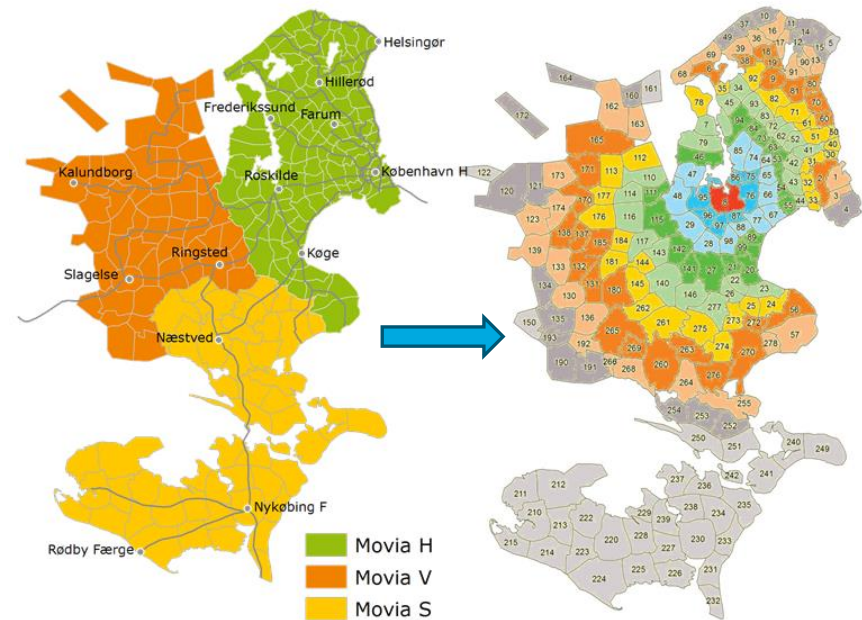
- ”En ansvarlig sektor løser egne problemer”
- ”[Takst Sjælland] er et grundigt og gennemarbejdet forslag, som både løser udfordringen med harmonisering af taksterne og sikrer sammenhæng i priserne på tværs af transportformer for 70 pct. af alle rejser på landsplan”
- ”Movia kan være klar til at gennemføre en harmonisering baseret på Takst Sjælland allerede fra sommeren 2016.”
- ”Der er dog to udfordringer, hvor vi har brug for din og Folketingets opbakning:”
  - Løsning på provenutab i Movia S
  - Både tabere og vindere blandt kunderne

# Takst Sjælland:

## Principper og effekter som forslaget så ud i foråret 2014



- Takstområderne på Sjælland slås sammen til ét
- En fælles takstrække for busser og tog
- Rejsekorttakster: Lig klippekorttakster i hovedstaden op til 8 zoner og med (tilnærmelsesvist) fast forhold til enkeltbilletter => rejsekort altid billigere!
- Periodekort: Som i dag op til 7 zoner. Derefter svarende til fx 26 rejser med rejsekorttakst i relationen
- Off peak-rabat udvides



**Kundeeffekter:** 83 pct. af rejserne får uændret pris, 6 pct. bliver billigere, 11 pct. dyrere. 5 pct. stiger med mere end 15 pct.

**Selskabseffekter:** Samlet provenuneutralt. Tab på ca. 10 mio. kr. i Movia S. Usikkerhed om effekter for DSB, da zonesystemet grundlæggende ændres.

*Trafikstyrelsen, 2014*



Udeståender fra Takst Sjælland-arbejdet:

- Movia Syd-problemstillingen
- Off peak-rabatten: Gælder i dag kun inden for de enkelte takstområder. Foreslås i arbejdet udvidet til hele Sjælland
- Rabatordninger for unge, pensionister (Ungdomskort, ”mimrekort” mv.)
- Kvalitetstillæg i metroen
- Sammenhængen mellem prisstrukturen på Sjælland og i resten af landet
- Genberegning af kunde- og provenueffekter