



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato :31. august 2005
J.nr. :100-000027
:
:

Status for regeringens takstudvalgs arbejde

1. Baggrund

I henhold til lov om trafikselskaber er der igangsat et udvalgsarbejde, der i løbet af 2005 skal belyse ændringen af de nuværende takstsystemer i forbindelse med kommunalreformen.

Udvalget er sammensat af medlemmer fra Transport- og Energiministeriet, Trafikstyrelsen, HUR, Finansministeriet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, repræsentanter for Bus & Tog-samarbejdet, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, DSB og Ørestadsselskabet.

2. Udvalgsarbejdets overordnede indhold

Udvalgsarbejdet skal analysere fordele og ulemper ved følgende to hovedscenarier:

I det første scenario vil takstsystemerne efter kommunalreformen være funderet decentralt i trafikselskaberne. Hermed vil trafikselskaberne entydigt have kompetencen til at designe nye takstsystemer, der gælder inden for selskabets grænser, og vil i den løbende drift have ansvaret for takstfastsættelsen indenfor selskabets område, dog indenfor de rammer, der er givet fra staten bl.a. i form af takststigningsloft og obligatorisk takstsamarbejde med de statslige togoperatører.

Det andet scenario vil være etableringen af et landsdækkende takstsystem, som er fælles for både lokal og statslig offentlig servicetrafik på tværs af trafikselskaberne grænser. Endvidere implementeres også i dette scenario et takststigningsloft.

Arbejdet skal munde ud i, at udvalgets overvejelser om bl.a. fordele, ulemper og økonomiske konsekvenser ved forskellige mulige udformninger af fremtidens takstsystem(er) præsenteres for regeringen i slutningen af 2005 med henblik på en regeringsbeslutning, og efterfølgende drøftelse med partierne bag stemmeaftalen vedr. Lov om Trafikselskaber. Herefter kan den konkrete model udmøntes og – afhængig af hvilken model der måtte blive besluttet – eventuelle lovgivningsmæssige tilpasninger kan gennemføres.

Udvalgets styregruppe har i juni måned besluttet, at der skal konsekvensberegnes på fem modeller for fremtidige takstsystemer. Disse sammenfattes kort i nedenstående:

3. Modeller for landsdækkende takstsystemer

3.1. Den meget ensartede

Modellen baseres på følgende principper:

- Mængderabatterne fastsættes ens for alle takstmyndigheder
- Alle takstmyndigheder anvendes samme definition af passagertyper.
- Alle takstmyndigheder anvender samme procentsatser for passagertyperabatter
- En entydig normalpriskurve for alle takstmyndigheder, der dog kan indekseres i en overgangsperiode
- Et fælles kontanttakstsystem med ensartet takst, aftalt gyldighed og omstigningsret, men med lokale bybusbilletter. I kontanttakstsystemet sælges alene barn- og voksenbilletter

Øvrige parametre – bl.a. 'kommercielle' rabatter - kan fastsættes af den enkelte takstmyndighed.

3.2. Mellemodellen; den noget ensartede (deltamodellen)

Mellemodel i et landsdækkende takstsystem omfatter følgende elementer:

- Normalpriskurve fastlagt afhængig af den tilbagelagte afstand m.m. (jf. øvrige beskrivelser af 'deltamodellen')
- En fælles passagertypedefinition
- Så vidt muligt fastsættes fælles passagertyperabatter
- Et fælles kontanttakstsystem med ensartet takst, aftalt gyldighed og omstigningsret, men med lokale bybusbilletter. I kontanttakstsystemet sælges alene barn- og voksenbilletter

Øvrige parametre kan fastsættes af den enkelte takstmyndighed.

3.3. Den mindst ensartede

Modellen baseres på at følgende elementer er fælles for takstmyndighederne:

- Alle takstmyndigheder anvendes samme definition af passagertyper og samme procentsatser for passagertyperabatter.
- Et kontanttakstsystem pr. takstmyndighed med Bus&Tog aftaler svarende til de nuværende.

Øvrige elementer fastsættes af den enkelte takstmyndighed, idet det dog må bemærkes, at takstmyndighederne aftaler taksten for rejser, hvor der anvendes flere transportmidler (f.eks. bus og tog).

4. Modeller for decentrale takstsystemer

Det er besluttet i styregruppen, at konsekvensberegningerne baseres på en antagelse om, at der efter kommunalreformen eksisterer følgende 7 takstmyndigheder (trafikselskaber).

- Statens togtrafik (udbudt og forhandlet kontrakt)
- Takstmyndigheden på Bornholm
- Takstmyndigheden på Sjælland
- Takstmyndigheden på Fyn
- Takstmyndigheden for region Sydjylland
- Takstmyndigheden for region Midt
- Takstmyndigheden for region Nord

Der skal konsekvensberegnes på følgende to modeller:

4.1. Den delvist dækkende

I den delvist dækkende model anvendes rejsekortet ikke inden for samtlige trafikselskaber. Hermed vil billetsamarbejdet mellem busser og tog i visse tilfælde begrænses til alene at omfatte ikke-rabatterede produkter (~voksen og børn kontantbilletter) I forbindelse med konsekvensberegningerne skal det kortlægges, hvor mange passagerer, der berøres af sådanne indskrænkninger i samarbejdet.

For de områder, hvor rejsekortet anvendes som billetmedie er det besluttet at antage, at takstberegningen sker med udgangspunkt i punkt-til-punkt afstanden (fare reference point) og at rabatgivningen afhænger af det hidtidige rejseomfang.

Takstsystemerne i de områder, hvor rejsekortet ikke anvendes, fastlægges således der anvendes et fælles aftalt kontanttakstsystem (relateret til de takstmyndigheder, der anvender rejsekortet) for fjernrejser og der anvendes et særligt lokalt kontanttakstsystem for rejser indenfor trafikselskabets område.

Modellen vil dermed i princippet svare til dagens situation, dog med den (væsentlige) forskel, at kontantbilletter, der skal anvendes til togrejser ud over trafikselskabsgrænsen kun fås som 'voksen' og 'barn' ihht. det kontanttakstsystem, der anvendes i "rejsekortverdenen". For rejser indenfor

trafikskabets grænser der (helt eller delvist) sker med tog, anvendes trafikskabets takstsystem for ikke-rabatterede kontantbilletter. Hermed vil kontanttakstsystemet blive administrativt tungere for togoperatørerne, der skal håndtere flere kontantbilletsystemer, men det må dog bemærkes, at denne form for takstsamarbejde alene vil gælde i to trafikskaber ihht. antagelsen om rejsekortets udbredelse.

4.2. Den fuldt dækkende

I den fuldt dækkende model antages det, at rejsekortet anvendes som billetmedie i hele landet. Den enkelte takstmyndighed har frihed til at fastlægge egen normalpriskurve, passagertyper, passagertyperabatter osv.

Det antages dog, at alle takstmyndigheder prisberegner efter punkt-til-punkt afstanden (fare reference point) ligesom rabatter til erstatning for 10-turskort og pendlerkort beregnes ud fra passagerens forbrug (loyalitätsrabatter)

Endelig antages der et fælles kontanttakstsystem for alle takstmyndigheder på barn- og voksenbilletter.

5. Det videre arbejde

Konsekvensberegningerne i forbindelse med takstudvalgets arbejde sker i samme model som anvendes i Bus&Tog arbejdet – og sker i øvrigt i tæt samarbejde med Bus&Tog's arbejdsgrupper. For så vidt angår de foreløbige resultater af konsekvensberegningerne, henvises derfor til statusbeskrivelsen fra Bus&Tog.

Når resultaterne af konsekvensberegningerne foreligger, vil takstudvalget skulle beskrive overgangsordninger for de enkelte modeller, øvrige praktiske spørgsmål i forbindelse med implementeringen af et eller flere nye takstsystemer, ligesom udvalget skal komme med et konkret forslag til udmøntningen af takststigningsloftet, jf. Lov om Trafikskaber.