



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 9. november 2006
J. nr. 004-ut8-16(1)
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. september 2006 stillet mig følgende spørgsmål 493.497 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 493:

Hvor meget mere forventes det at Metroen skal have i betaling i 2007 fra billetindtægterne, jf. den nye indtægtsdelingsmodel (det samlede beløb og betaling pr. passager) – og virker den nye indtægtsdeling med tilbagevirkende kraft? Det bedes således oplyst, hvor meget Metroen fik og får i betaling pr. passager i 2006, 2005, 2004 og 2003 (opgjort i 2006 priser).

Svar:

I lov om trafikselskaber fremgår, at Transport- og energiministeren kan fastsætte nærmere regler for delingen af billetindtægter i hovedstadsområdet. Baggrunden herfor var, at den hidtidige lovgivning var uklar.

I Principaftalen er det besluttet, at Metroen fra 2007 modtager 8,16 kr. pr. passager i 2004-priser. Tallet kan dog i praksis være et andet afhængig af den faktiske udvikling i passagertal og provenu. Da nettoprovenuet som følge af takststigninger er steget siden 2004, forventes billetindtægten pr. passager i 2007 at være 8,79 kr. i 2006-priser eller i alt 370 mio. kr. (379 mio. kr. i 2007).

For overskuelighedens skyld har jeg samlet alle tal i en tabel¹:

	2003	2004	2005	B 2006	B 2007
Passagertal i mio.	20	34	36	39	43
Samlet takstindtægt i mio. kr. (løbende priser)	128	209	237	257	379

¹ Den samlede takstindtægt er beregnet som følger: Passagertal x Indtægt pr. passager fratrukket provisionsudgifter og tillagt indtægter fra Bus- og tog samarbejdet.



Samlet takstindtægt i mio. kr. (2006-priser)	135	214	240	257	Side 2/4 370
Indtægt pr. passager (løbende priser)	6,39	6,24	6,49	6,69	9,00
Indtægt pr. passager (2006-priser)	6,72	6,40	6,57	6,69	8,79

I tabellen optræder også passagertal, da Metroens samlede billetindtægt jo også skal ses i sammenhæng med passagertallet. Jeg skal gøre opmærksom på, at tallene for 2006 og 2007 er budgettal. I årene 2003-2005 fik Metroen en indtægt pr. passager på mellem 6,40 og 6,72 i 2006-priser. I 2006 forventes indtægten pr. passager at blive 6,69. Metroen forventes altså at modtage lidt over 2 kr. ekstra pr. passager i 2007 sammenlignet med 2006. En mindre del af denne stigning skyldes ikke indtægtsdelingsmodellen, men en forventet stigning i det samlede nettoprovenu, jf. ovenstående.

Den nye indtægtsdelingsmodel virker ikke med tilbagevirkende kraft og er først gældende fra 2007. Frem til og med 2006 modtager Metroen en indtægt pr. passager svarende til den af HUR forudsatte, jf. Principaftalen.

Spørgsmål 494:

Når betalingen fra DSB S-tog reduceres med 95,8 mio. kr. i 2007, jf. forslaget til finanslov – hvem får da disse penge efter den ændrede indtægtsdelingsmodel (net cash flow)?

Svar:

Indtægtsdelingsmodellen bygger på princippet om at passagerindtægterne fordeles blandt de involverede trafikselskaber efter en nærmere beskrevet fordelingsnøgle. Den faktiske fordeling mellem trafikselskaberne sker bl.a. ud fra det realiserede passagertal og omfanget af solo- og kombirejser. Den nye indtægtsdelingsmodel betyder reducerede indtægter til DSB S-tog og forventede merindtægter til Metroen, jf. spørgsmål 493.

Spørgsmål 495:

Betyder den nye indtægtsdelingsmodel, at der bliver færre (pristalsregulerende) penge til busdrift i 2007 sammenlignet med 2006, hvis ikke kommunerne bidrager med nye penge?

Svar:

Nej. Busdriften modtager hverken flere eller færre penge i den nye indtægtsmodel i 2007.



Spørgsmål 496:

Hvornår har ministeren et samlet overblik over, hvor mange penge kommunerne i hovedstadsområdet vil bruge på den kollektive trafik i 2007, så det kan vurderes, om der samlet set vil ske en reduktion i antallet af bustimer, sammenlignet med 2006 og 2005?

Svar:

Så vidt jeg ved, lægger Trafikselskabet Sjælland op til meget få ændringer fra 2006 til 2007. Det er derfor ikke mit indtryk, at der vil ske en samlet reduktion i antallet af bustimer.

Indsamling af data vedrørende trafikselskabernes busdrift er ikke hidtil sket i statsligt regi. Der arbejdes imidlertid på at etablere indrapportering af data fra trafikselskaberne til Trafikstyrelsen. Det er planen, at disse data skal være offentligt tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside. Styrelsen vil indsamle data fra 2007, men forventer også at kunne levere ældre data. Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt fortælle præcis, hvilke data der indsamles. Jeg forventer dog, at det bliver muligt at se, hvor mange bustimer de enkelte kommuner indkøber årligt.

Spørgsmål 497:

Hvordan skal underskuddet i HUR finansieres? Herunder bedes oplyst, hvilken fordeling der vil være mellem stat og kommuner i Hovedstadsområdet og om finansieringen af underskuddet er på plads.

Svar:

Jeg kan ikke blande mig i de økonomiske forhold i HUR, som er et anliggende mellem HUR og de deltagende amter og kommuner.

Jeg tolker anden del af spørgsmålet som møntet på den fremtidige situation. Det kan herom oplyses at staten i fremtiden vil forestå alle udgifter til indkøb af togtrafik på S-banenettet, Kystbanen, Øresundsbanen samt trafikken mellem København og Roskilde samt stationer vest herfor. Staten dækker også alle udgifter vedrørende den tilhørende baneinfrastruktur.

Uafhængigt heraf er alle udgifter til den kollektive trafik med bus samt lokalbanerne et anliggende for kommuner og regionerne.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen