

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU om rejsekort 28. januar 2010

- Spørgsmål F: "Hvordan vil ministeren forhindre, at indførelsen af det elektroniske rejsekort fører til højere priser for de pendlere, der ofte bruger den kollektive trafik og dermed medvirker til at gøre det mindre attraktivt for disse at benytte den kollektive trafik?"
- Spørgsmål G: "Hvordan vil ministeren sikre en reduktion i transportsektorens CO2 udslip, hvis højere priser for de daglige pendlere i den kollektive trafik får disse til at vælge bilen frem for den kollektive trafik?"

Svar på spørgsmål F og G:

Formålet med rejsekortet er at erstatte de nuværende billetsystemer med et mere moderne og fleksibelt system, som vil gøre brugen af kollektive transportmidler mere attraktiv for kunderne.

Derudover har flere trafikselskaber i de kommende år behov for at reinvestere i forbindelse med nedslidt billetudstyr.



Jeg vil gerne benytte lejligheden til at give en kort status for fremdriften i rejsekortprojektet.

Rejsekortet har været i pilotdrift mellem Holbæk og Tåstrup siden februar 2009. Antallet af pilotkunder har rundet 1300. Der er foretaget over 42.000 rejsekortrejser og udstedt mere end 230.000 enkeltbilletter på rejsekortudstyret.

Næste skridt i udrulningen er en pilot på Lollandsbanen samt Nykøbing – Næstved. Piloten igangsættes i februar med op mod 500 kunder.

I marts/april 2010 forventes pilotområdet Holbæk-Tåstrup udvidet til Kalundborg og Odsherred. Her forventes



ekstra 1000-2000 pilotkunder inden sommeren 2010.

Rejsekort A/S er i forhandlinger med leverandøren East-West om en tillægsaftale V. Forhandlingerne forventes afsluttet inden udgangen af april 2010. Tillægsaftale V vil indeholde en revideret tidsplan. Det er en forudsætning for tidsplanen, at rejsekortet kan være landsdækkende inden udgangen af 2012.

Jeg er blevet stillet en række spørgsmål om takster i rejsekortet, som jeg nu vil besvare.

Selskaberne bag rejsekortet har aftalt at tilbyde kunderne et fastprisprodukt. Fastprisproduktet vil henvende sig til



rejsende med et højt forbrug af kollektiv transport, og som ønsker at kende deres rejseudgift på forhånd.

De nærmere detaljer omkring fastprisproduktet er ikke fastlagt endnu, men fastprisproduktet vil sandsynligvis være et oplagt valg for de brugere, der anvender den kollektive trafik meget hyppigt. Fastprisproduktet vil først og fremmest være relevant for de brugere, der rejser flere gange dagligt med den kollektive trafik.

Trafikselskaberne får en vigtig opgave med at vejlede kunderne i, hvilke produkter der er mest fordelagtige i forhold til den enkeltes rejsemønster.



Denne opgave er jeg sikker på, at de vil tage alvorligt.

Jeg synes, at det er en klog beslutning fortsat at give kunderne mulighed for at vælge et fastprisprodukt, når rejsekortet erstatter de nuværende klippekort og periodekort.

Fastprisproduktet sikrer, at rejsekortet ikke gør den kollektive trafik dyrere for de brugere, der rejser flere gange dagligt med den kollektive trafik. Jeg forventer derfor ikke, at disse brugere på grund rejsekortet vil tage bilen i stedet.

Rejsekortet vil gøre det lettere at bruge den kollektive trafik. Sammenholdt med de kommende års styrkelse af den kollektive trafik, jf. aftale om "En grøn



transportpolitik”, forventer jeg en betydelig stigning i antallet af kollektivt rejsende i fremtiden. Det vil bidrage til at reducere transportsektorens CO₂-belastning.



- Spørgsmål H: "Ministeren bedes oplyse, hvor meget billetpriserne stiger, hvis Rejsekortet indføres efter de principper, som er fastlagt i et nyligt notat fra Bus & Tog, der er omtalt i flere medier, som f.eks. i artiklen "Rejsekort gør livet dyrere for pendlere" i Berlingske Tidende 16. november 2009."
- Spørgsmål I: "Er ministeren enig i, at der er tilstrækkelig dokumentation for, at der er et hul i kassen på 150 200 mio. kr., fordi klippekort for dette beløb angiveligt ender i folks vaskemaskiner?"
- Spørgsmål J: "Hvad kan ministeren gøre for at neutralisere takststigningerne, der tyder på at blive højere end regeringens takstloft?"

Svar på spørgsmål H, I og J:

Indledningsvis vil jeg gerne slå fast, at jeg bestræber mig på at holde udvalget orienteret bedst muligt om udviklingen i rejsekortprojektet. Som et led her i havde jeg inviteret ordførere fra alle partier til et orienteringsmøde 19. oktober 2009, hvor Rejsekortets formandskab orienterede om projektet,



herunder om status for
takstfastsættelsen i rejsekortet.

Som det blev forklaret på mødet 19.
oktober, er trafikselskaberne langt fra
færdige med at fastsætte de endelige
takster i forbindelse med rejsekortet. På
den baggrund synes jeg, at det er et
noget foreløbigt grundlag at kalde i
samråd på.

På mødet præsenterede Movia
regneeksempler fra Movias Takstområde
Syd. Konklusionen herfra er – som de
tilstedeværende udvalgsmedlemmer og
så – at de takstmæssige konsekvenser
for de enkelte rejsende i Movia Syd
forventes at være forholdsvis
begrænsede.



Regneeksemplerne viste, at over halvdelen af kunderne får lavere priser pr. måned. Op mod en tredjedel af kunderne får prisfald på mindst 20 kr. pr. måned.

Af dem, der får højere priser, vil prisstigningen for 4 ud af 5, være under 20 kr. om måneden.

Takststrukturen under rejsekortet udarbejdes med henblik på et samlet set uændret provenu for takstmyndighederne – det vil sige trafikskaberne og togoperatørerne – ved uændret rejseomfang.

Regneeksemplerne på mødet var baseret på en situation uden fastprisprodukt. Beslutningen om at tilbyde kunderne et



fastprisprodukt betyder, at trafikselskaberne skal tilpasse rejsekorttaksterne i forhold hertil.

De konkrete takst- og rabatsatser er således ikke fastlagt endnu. Det er dog sandsynligt, at færre end i ovenstående eksempler vil opleve prisændringer udover 20 kr. om måneden.

Jeg synes, at det er vigtigt at slå fast, at præmissen for indførelse af rejsekortet fra starten har været, at rejsekortet skal være en nem og enkel rejsehjemmel til den kollektive trafik.

Rejsekortet vil være til gavn og ikke til skade for kunderne i den kollektive trafik.



Det er klart, at kunderne skal vænne sig til at bruge rejsekortet. Man skal huske at checke ind og checke ud. Prisen for en rejse bliver beregnet på en ny måde. Betalingen kommer til at ske anderledes end i dag.

Som det blev nævnt på mødet 19. oktober, har trafikselskaberne en formodning om, at noget rejsehjemmel angiveligt "forsvinder" eller i hvert fald aldrig bliver brugt.

Om det skyldes, at klippekort i stort tal ender i folks vaskemaskiner, skal jeg ikke kunne sige.

Jeg har i hvert fald ikke dokumentation for, hvor mange klippekort der ryger en tur i vaskemaskinen, og jeg har ikke lige



forslag til, hvordan man holder øje med det.

Jeg er naturligvis opmærksom på, at overbetaling og bortvaskede klippekort, der ikke kommer til at finde sted med rejsekortet, er forhold, trafikelskaberne må tage hensyn til, så provenuet kan opretholdes.

Det er nu min opfattelse, at det, at kunderne ikke længere mister penge på overbetaling eller forsvundne klippekort, snarere taler til rejsekortets fordel end det modsatte. Fra et forbrugersynspunkt er det i hvert fald surt, når klippekortet har fået en gang kogevaske.

Det kan ikke undgås, at nogle vil opleve prisstigninger og mens andre får



prisfald. Der vil komme eksempler på, at kunder oplever, at rejser bliver dyrere.

Inden vi nu her på Christiansborg flipper ud over, at der er enkelte rejser, der bliver lidt dyrere, skal vi huske på den decentrale takstkompetence. Det er trafikselskaberne og jernbaneoperatørerne, der fastsætter taksterne.

Trafikselskaberne har ingen interesse i at skræmme kunder væk med takststigninger.

Og kunden, der oplever en højere rejsepris i en relation, vil næsten med garanti få billigere rejser i andre relationer, med det resultat at de



samlede takstændringer for kunden bliver forholdsvist begrænsede.

Og den, der rejser rigtig meget i en bestemt rejserelation, får jo mulighed for at købe fastprisproduktet.

Det er vigtigt at fastslå, at taksterne i rejsekortet skal fastsættes med udgangspunkt i, at den gennemsnitlige billetpris er den samme som i dag.

Takstfastsættelsen i rejsekortet skal under alle omstændigheder ske inden for rammerne i takstloftet. Trafikstyrelsen vil i dialog med trafikselskaberne sikre dokumentation for, at takstloftet overholdes ved overgang til nye takster ved udrulning af rejsekort.



Det er altså endnu for tidligt at diskutere endelige rejsekorttakster, da trafikselskaberne ikke har fastlagt disse endnu. Det ligger dog fast, at rejsekortet får et fastprisprodukt.

Desuden ligger det fast, at en rejse med enkeltbillet altid vil være dyrere end den tilsvarende rejse med rejsekort. Det bliver altså en god ide rent økonomisk at anskaffe sig et rejsekort.