

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 4178 0255  
Fax 7226 7070  
jaa@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat  
Journal TS50403-00005  
Dato 8. januar 2014

### Bilag 3: Implementeringsplan for takst Sjælland

I nærværende notat beskrives en mulig plan for implementering af et nyt takstsystem, herunder hvordan takstniveauet kan efterkalkuleres, og justeres i fornødent omfang.

I nærværende forslag tages udgangspunkt i en implementering pr. januar 2015. Såfremt der besluttes et tidligere implementeringstidspunkt kan planen parallelforskydes.

Implementeringsplanen er opdelt i en opgørelse af samlet provenu/taksteffekt og en opgørelse af provenufordeling fordelt på selskaber.

#### Forslag til implementeringsplan:

Januar 2015	Det sjællandske takstsystem implementeres. Taksten er principielt fastsat neutralt i forhold til takstniveau 2014, dvs gennemsnitsprisen forudsættes uændret, dog reguleret med takstloftet for 2015.
Januar 2016	Ordinær takststigning 2016 (takstloft). På baggrund af tilgængelig viden om salg i 2015 laves et skøn over evt. niveauforskydning i den sjællandske takst. Skønnet foretages af konsulent og godkendes af Trafikstyrelsen. Takststigningen korrigeres for evt. niveauforskydning.
Januar 2017	Ordinær takststigning 2017 (takstloft). På baggrund af salg i en 12 måneders periode i 2015 – 2016 foretages <i>rekalkulation af den realiserede taksteffekt</i> . En eventuel afvigelse mellem den besluttede taksteffekt og den realiserede taksteffekt tillægges takststigningen. Rekalkulationen foretages af konsulent og godkendes af Trafikstyrelsen.

#### Udfasning af produkter

Den 1. juni 2014 udfases klippekortet i hovedstadsområdet. Altså er det pr. 1. juni ikke længere muligt at købe klippekort, men det er i en

overgangsperiode stadig muligt at bruge de gamle klippekort som rejsehjemmel.

Der indføres stop for brug af klippekortet, samtidig med, at det nye takstsystem indføres i januar 2015.

Det bør overvejes, hvorvidt den planlagte udfasning af produkter som DSB-klippekort, DSB-Ungbilletter og DSB-65-billetter bør ske samtidig med indførelsen af det harmoniserede takstsystem på Sjælland.

### **Metode til rekalkulation af den realiserede taksteffekt 2016**

Med en så omfattende takstreform, som der er lagt op til med overvejelserne om ét takstsystem på Sjælland, bliver det meget vanskeligt at følge op på den gennemsnitlige takststigning.

Kompleksiteten opstår ved overflytning mellem rejsehjemler, hvis en kunde eksempelvis hidtil har foretaget 30 rejser på et rejsekort mellem København og Ringsted til 50 kr. stykket (samlet indtægt 1.500 kr.), fremover får et periodekort til 1.500 kr. pr. 30 dage, som registreres som 40 rejser. Så er gennemsnitstaksten faldet med 25 pct. fra 50 kr. til 37,50 kr., men reelt er den samlede indtægt fortsat den samme.

Et andet eksempel på en skjult provenuforskydning er provenutabet i forbindelse med, at Rejsekort fastsættes svarende til billigste klippekort.

Vi vil derfor foreslå, at der opstilles en provenumålsætning for hvert selskab efter følgende formel:

1. Indtægtsprovenu 2013
2. + rejsetalvækst 2013->14
3. + takststigning 2014 (=takstloft)
4. = Forventet provenu 2014
5. + rejsetalvækst 2014->15
6. + takststigning 2015 (=takstloft)
7. = Forventet provenu 2015
8. + rejsetalvækst 2015->16
9. + takststigning 2016 (=takstloft)
10. = Forventet provenu 2016 (måltal)

Ad 1: Indtægtsprovenu opgøres primo 2014 på baggrund af godkendte regnskaber

Ad 2, 5, 8: Med mindre der kan argumenteres for andet, så regnes der med 1 pct. rejsetalvækst hvert af årene 2014, 2015 og 2016.

Ad 10: Provenu måltal for 2016 beregnes med ovenstående formel primo 2014.

**Eksempel – beregning af måltal:**

Mio. kr.	Indtægt 2012	Forventet indtægt 2013 (1)	Vækst fra 2013 til 2014 (2)	Vækst fra 2014 til 2015 (3)	Vækst fra 2015 til 2016 (4)	Måltal 2016
Movia, hovedstadsområdet	1.425	1.482	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	1.608
Movia, vest	110	114	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	124
Movia, Syd	120	125	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	136
Metroen	645	671	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	728
DSB, hovedstadsområdet	1.388	1.444	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	1.567
DSB Øresund, hovedstadsområdet	230	239	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	259
DSB ud/ind af hovedstadsområdet	441	459	1% + 1,3%	1% + 2%	1% + 2%	498
I alt	4.359	4.533				4.921

Noter:

- (1) Indtægt 2013 er indtil videre et skøn
- (2) Der er et takstloft på 1,3 pct. samt en vækst i rejsetal på 1 pct. for alle selskaber.
- (3) Der er antaget et takstloft på 2 pct. samt en vækst i rejsetal på 1 pct. for alle selskaber
- (4) Der er antaget et takstloft på 2 pct. samt en vækst i rejsetal på 1 pct. for alle selskaber

Ovenstående tabel bør muligvis opdeles således at DSB's andel i hhv. Movia V og S synliggøres, ligesom kategorien "DSB ind/Ud af hovedstadsområdet" muligvis bør opsplittes ift. de beløb der videreafregnes til Movia og Metroen jf. Bus & Tog-samarbejdet.

### Eksempel 2 – regulering

	Måltal 2016	Realiseret indtægt	Afvigelse absolut	Afvigelse i pct.
Movia, hovedstads- området	1.608	1.647	+ 39	2,4%
Movia, vest	124	120	-4	-2,4%
Movia, Syd	136	101	-35	-25,4%
Metroen	728	758	+ 30	4,1%
DSB, hovedstadsom- rådet	1.567	1.597	+ 30	1,9%
DSB Øresund, ho- vedstadsområdet	259	262	+ 3	1,2%
DSB ud/ind af ho- vedstadsområdet	498	505	+7	1,5%
I alt	4.920	4.990	+70	1,4%

I det opstillede eksempel skal der ske en regulering af det samlede takstniveau, da det afviger fra måltallet for 2016. I nærværende eksempel skal taksterne i 2017 nedsættes med 1,4 pct. udover takstloftet for at neutralisere provenueffekten.

Der skal også ske en omfordeling mellem selskaberne. Denne kan ske på flere forskellige måder, f.eks. gennem justering af dobbeltfaktorer, justering af rejsekort fordelingsnøgler, eller på anden vis. Det bør på forhånd fastlægges hvordan denne problemstilling håndteres.