

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 12. august 2016  
J. nr. 2016-3577

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 1. juli 2016 stillet mig følgende spørgsmål 573 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Mikkel Dencker (DF).

**Spørgsmål nr.573:**

Hvad er ministerens kommentar til, at den pris, som en pensionist betaler med rejsekort for at køre en strækning med tog mellem landsdelene, i visse tilfælde kan være dyrere med rejsekort, end en pensionistbillet til samme strækning på samme tidspunkt koster?

**Svar:**

Jeg er enig i, at det nuværende takstsystem på en række punkter er alt for ulogisk og uigennemskueligt for kunderne, hvilket Statsrevisorerne også har kritiseret i august 2015.

Det følger af lov om trafikkselskaber, at det er trafikkselskaberne og togoperatørerne, der i dag har takstkompetencen. For rejser mellem landsdelene er det DSB, der sætter priserne inden for de rammer, der er sat i statens kontrakt med togoperatøren.

I forhold til det konkrete spørgsmål, har DSB oplyst, at der er to årsager til, at rejsekortet ikke altid er den billigste billehjemmel for pensionister på rejser mellem landsdelene.

For det første prissættes DSB's enkeltbilletter på grundlag af et andet zonesystem end rejsekortrejser. Det betyder, at enkeltbilletprisen kan blive forskellig fra rejsekortprisen på en række rejserelationer.

For det andet har DSB i dag forskellige rabattyper knyttet til hhv. rejsekortrejser og enkeltbilletterejser. Det følger af statens kontrakt med DSB, at der altid skal ydes mindst 25 pct. rabat til pensionister på både rejsekort- og enkeltbilletterejser. Herudover har DSB ret til at give yderligere rabat. På enkeltbilletter giver DSB i dag yderligere 25 pct. rabat på billigdage (mandag-torsdag og lørdag), mens DSB på rejsekort yder forskellige rabatter, der er knyttet til rejsetidspunktet.



Derudover sælger DSB også andre rabatprodukter som fx orangebilletter, der er væsentligt billigere, bl.a. helt ned til 99 kr. for en rejse over Storebælt. Det er derfor nødvendigt at orientere sig om muligheden for rabatter, hvis man ønsker den billigste billet. Her adskiller jernbanetransport sig ikke fra andre områder så som fly- eller færgetransport, hvor der også gives forretningsmæssigt begrundede rabatter.

Når det er sagt, er jeg dog som nævnt enig i, at det nuværende system er for uigennemskueligt for kunderne. På baggrund af Statsrevisorernes kritik sidste sommer gjorde jeg det derfor også meget klart over for trafikskaberne og togoperatørerne, at de havde en uløst opgave.

Dette har resulteret i, at Movia sammen med DSB og Metroselskabet har fundet en model for harmonisering af taksterne på Sjælland, som vil træde i kraft i januar 2017. De vestdanske trafikskaber og togoperatører er ligeledes blevet enige om en reform af takstsystemet i Vestdanmark, som forventes at træde i kraft senere i 2017. Endelig er DSB i gang med at se på mulighederne for at harmonisere taksterne for rejser mellem Sjælland og Jylland/Fyn, således at taksterne på rejser mellem landsdelene i størst muligt omfang vil komme til at hænge sammen med de harmoniserede takstsystemer i Øst- og Vestdanmark.

Med harmoniseringen af takster i hhv. Øst- og Vestdanmark vil der blive ryddet op i en lang række af de uhensigtsmæssigheder, der eksisterer i det takstsystem vi har i dag. Blandt andet vil alle rejser fremadrettet blive prissat ud fra samme zonesystem, og der vil blive etableret et logisk prisforhold mellem standardprodukterne, som indebærer, at rejsekortet altid er det mest fordelagtige produkt, medmindre kunden rejser så ofte, at det kan betale sig at have et periodekort.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt