



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om harmonisering af
taksterne i den kollektive trafik

Februar
2016

revision
revision

revision

Vedrører:
Statsrevisorernes beretning nr. 19/2014 om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik

29. januar 2016

RN 702/16

Transport- og bygningsministerens redegørelse af 4. januar 2016

1. Rigsrevisionen vurderer i dette notat de initiativer, som transport- og bygningsministeren har iværksat som følge af Statsrevisorernes bemærkninger og beretningens konklusioner.

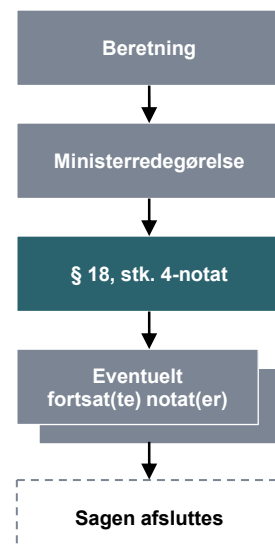
KONKLUSION

Transport- og bygningsministeren igangsatte i september 2015 et nyt arbejde for at harmonisere taksterne i den kollektive trafik på Sjælland, og i december 2015 blev Movia, DSB og Metroselskabet enige om en ny model, hvor taksterne gøres væsentligt mere sammenhængende og logiske på Sjælland. Vest for Storebælt er harmoniseringsarbejdet stadig på et indledende stadie, men ministeren vil følge arbejdet og tage stilling til, om der er behov for, at ministeriet går mere aktivt ind i arbejdet.

Rigsrevisionen vil fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- trafikskabernes arbejde med at harmonisere taksterne på Sjælland, herunder taksterne for de resterende kundegrupper og implementeringen af Takst Sjælland 2016
- trafikskabernes arbejde med at harmonisere taksterne vest for Storebælt
- Transport- og Bygningsministeriets initiativer i forhold til at sikre, at trafikskaberne lever op til lovgivningens intentioner om takstharmonisering, hvis trafikskaberne ikke kan blive enige.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

I. Baggrund

2. Rigsrevisionen afgav i august 2015 en beretning om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik. Beretningen handlede om trafikskabernes arbejde med at harmonisere priserne (taksterne) for billetter til den kollektive trafik og om, hvordan Transport- og Bygningsministeriet havde understøttet dette arbejde.

Trafiksselskaber består af:

- **Regionale trafiksselskaber:** Movia, Midttrafik, Nordjyllands Trafiksselskab (NT), Sydtrafik, FynBus og Bornholms Trafiksselskab (BAT).
- **Togoperatører:** DSB og Arriva (Arriva kun i Midt- og Vestjylland).
- **Øvrige:** Metroselskabet.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, fandt de det utilfredsstillende, at taksterne i den kollektive trafik ikke var blevet harmoniseret på landsplan, sådan som Folketinget havde forudsat det i lovgivningen. Statsrevisorerne bemærkede, at trafiksselskaberne hverken var blevet enige om at skabe en landsdækkende enkeltbillet, at harmonisere taksterne regionalt eller at harmonisere trafiksselskabernes takster med togoperatørernes. Det gav utilfredse kunder, der oplevede, at priser, billetprodukter og rabatordninger var forskellige og uoverskuelige.

Det fremgik af beretningen, at trafiksselskaberne kun havde lille interesse i at afgive takstkompetence og harmonisere takster med andre selskaber. Transportministeriets muligheder for at gribe ind, hvis selskaberne var uenige, var begrænsede. Selv om ministeriet havde forsøgt at understøtte arbejdet med at harmonisere taksterne, strandede harmoniseringen på manglende enighed.

4. Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Gennemgang af transport- og bygningsministerens redegørelse

Takstharmonisering på Sjælland

5. Det fremgik af beretningen, at trafiksselskaberne i 2014 opgav at blive enige om en landsdækkende takstharmonisering, og at det heller ikke var lykkedes for trafiksselskaberne at harmonisere taksterne for regionale rejser med kollektiv trafik. Konsekvensen var en kompliceret rabatstruktur, ulogiske priser med pludselige prishop og uens priser for sammenlignelige rejser med kollektiv trafik både på Sjælland og vest for Storebælt.

6. Det fremgik desuden af beretningen, at Movias takster var forskellige i de 3 takstområder på Sjælland, og at Movia, DSB og Metroselskabet havde forsøgt at harmonisere taksterne på Sjælland uden resultat.

7. Transport- og bygningsministeren oplyser, at han som opfølgning på beretningen og Statsrevisorerne kritik med det samme indkaldte de relevante parter til møder og tog initiativ til et nyt arbejde om takstharmonisering på Sjælland. Fokus blev rettet mod Sjælland, da trafiksselskaberne pegede på, at behovet for takstharmonisering var og er størst her, fordi Sjælland er ét stort pendlingsområde, og passagererne i højere grad end i resten af landet bruger flere forskellige kollektive transportmidler på den enkelte rejse (fx bus og tog).

Den 17. december 2015 blev Movia, DSB og Metroselskabet enige om en model for takstharmonisering på Sjælland (Takst Sjælland 2016). Aftalen om Takst Sjælland 2016 kom i stand på baggrund af et oplæg fra Movia og via samarbejde mellem de 3 trafiksselskaber og Transport- og Bygningsministeriet. Transport- og bygningsministeren har på et møde med transportordførerne sikret sig opbakning til modellen fra et flertal af Folketingets partier.

8. Transport- og bygningsministeren oplyser, at taksterne med implementeringen af den nye model gøres væsentligt mere sammenhængende og logiske på Sjælland, end det er tilfældet i dag. Med den nye model vil der være samme zonesystem for bus og togrejser på Sjælland, rejsekortet vil altid være billigere end enkeltbilletter, og det vil være billigst for en kunde at rejse på periodekort, hvis kunden rejser mere end ca. 26 gange på en måned på samme strækning. Modellen indebærer, at 97 % af kunderne på Sjælland vil opleve stort set uændrede eller lavere priser. Ministeren oplyser desuden, at løsningen kan gennemføres inden for de nuværende økonomiske rammer, og at den er provenuneutral for alle relevante parter. Ministeren oplyser endelig, at der med modellen vil være gjort op med langt størstedelen af de ulogiske priser. At harmoniseringen med modellen endnu ikke er fuldt dækkende skyldes ifølge ministeren dels, at enkelte kundegrupper (unge og pensionister) endnu ikke er færdigbehandlet, dels at der fortsat vil være enkelte forhold, som ikke kan løses, uden at det giver anledning til betydelige takststigninger for større grupper eller et betydeligt finansieringsproblem. Disse elementer indgår i en fase 2, som indledes i 2016.

Takstreformen skal implementeres i selskabernes salgssystemer, hvilket kan give it-mæssige udfordringer. Parterne har derfor inddraget en it-faglig tredjepart, som i løbet af de første måneder af 2016 skal vurdere, hvornår takstreformen kan implementeres i systemerne.

9. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at det er lykkedes for trafikskaberne at opnå enighed om en model for takstharmonisering på Sjælland, der vil gøre taksterne væsentligt mere sammenhængende og logiske på Sjælland. Rigsrevisionen vil fortsat følge arbejdet med takstharmonisering på Sjælland, herunder arbejdet med taksterne for de resterende kundegrupper og implementeringen af takstharmoniseringen på Sjælland.

Takstharmonisering vest for Storebælt

10. Det fremgik af beretningen, at de jyske og fynske trafikskaber havde harmoniseret taksterne, så de blev ens i selskabernes egne takstområder, men at de ikke havde harmoniseret taksterne med togoperatørernes takster. Derfor var der også komplicerede og ulogiske takster og rabatsystemer vest for Storebælt.

11. Transport- og bygningsministeren oplyser, at arbejdet med at harmonisere taksterne i Vestdanmark stadig er på et indledende stadie, men at selskaberne vurderer, at det er realistisk at udvikle en ny takstmodel, som er mere enkel. Trafikskaberne er således principielt enige om at opdele taksterne i henholdsvis bustakster og togtakster. Ministeren oplyser desuden, at der blandt de partier, der bakker op om aftalen på Sjælland, er enighed om, at trafikskaberne i Vestdanmark bør lade sig inspirere af modellen på Sjælland og arbejde for en model, som er provenuneutral, med begrænsede kundekonsekvenser, og som har fokus på en vis sammenhæng i priser og rabatprincipper mellem Øst- og Vestdanmark.

12. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at der er indledt et arbejde med henblik på at harmonisere taksterne vest for Storebælt. Rigsrevisionen finder det ligeledes tilfredsstillende, at transport- og bygningsministeren vil følge dette arbejde tæt med henblik på at tage stilling til, om der er behov for, at ministeriet går mere aktivt ind i arbejdet. Rigsrevisionen skal dog bemærke, at det ikke er i overensstemmelse med de nuværende principper i lov om trafikskaber at gøre taksterne mere enkle ved at opdele dem i henholdsvis bus- og togtakster. Rigsrevisionen vil fortsat følge arbejdet med at harmonisere taksterne vest for Storebælt.

Takstkompetence

13. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, konstaterede de, at den landsdækkende takstharmonisering reelt ikke var mulig, medmindre takstkompetencen ændredes, så kommuner, regioner og togoperatører fik frataget det endelige ansvar for at fastsætte takster, eller at trafikskaberne seriøst bestræbte sig på at blive enige.

14. Transport- og bygningsministeren oplyser, at han er af den opfattelse, at takstkompetencen som udgangspunkt fortsat bør være placeret hos trafikvirksomhederne, men at der samtidig skal strammes op på de mekanismer, der træder i kraft, hvis parterne ikke kan blive enige. Derfor vil ministeriet bl.a. afklare, om de 3 takstområder på Sjælland kan erstattes af ét takstområde, hvor DSB, Movia og Metroselskabet i fællesskab aftaler taksterne, og ministeriet får en konfliktløsningskompetence. Dette vil dog kræve en ny lovgivning.

Ministeren oplyser desuden, at han vil give trafikskaberne vest for Storebælt mulighed for at blive enige om en model for takstharmonisering og først derefter se på, hvordan takstkompetence og takstområderne vest for Storebælt kan indrettes mest hensigtsmæssigt.

15. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at transport- og bygningsministeren vil stramme op på de mekanismer, der træder i kraft, når trafikselskaberne ikke kan blive enige. Rigsrevisionen vil fortsat følge ministerens initiativer i forhold til takstkompetencen på Sjælland og de eventuelle initiativer, som vil følge, hvis trafikselskaberne ikke kan blive enige om en model for takstharmonisering vest for Storebælt.

Lone Strøm
