



TRAFIKSELSKABERNE

Pressekommentar 8. oktober 2010

Forvirring om tal om finansieringen af Rejsekortet

Med henvisning til dagens forsidehistorie i Ingeniøren "*Skandalen med Rejsekortet vil give dyrere busbilletter*" og den efterfølgende historie på side 12-13 "*Hundredyrt Rejsekort får ikke flere til at tage bus og tog*" vil Trafikselskaberne i Danmark gøre opmærksom på følgende:

Tallene for trafikselskabernes merudgifter til Rejsekortet kommer fra det notat, som Trafikselskaberne i Danmark udarbejdede til KL og Danske Regioner til evt. brug i forårets økonomiforhandlinger. Notatet er vedhæftet.

Den årlige merudgift for trafikselskaberne på 150 mio.kr. dækker hovedsageligt over afskrivning og forrentning af et helt nyt betalingsssystem for den kollektive trafik, Rejsekortet. Det skal erstatte et udslidt og afskrevet billetsystem, og dermed er der altså tale om en reinvestering.

I forsideartiklen i Ingeniøren sammenlignes en anskaffelsespris for Rejsekortet på 1,25 mia.kr. med en merudgift for trafikselskaberne over 15 år på 2,25 mia.kr. Tallene er helt usammenlignelige. Det første tal dækker investeringen i det centrale system og det decentrale udstyr til både tog og busser. Det andet tal dækker over trafikselskabernes (altså kun busserne) merudgifter. Det er baseret på en grov sammenligning mellem på den ene side de årlige udgifter til drift af et afskrevet system og på den anden side til afskrivning, forrentning og drift af et nyt system (som i øvrigt kan meget mere end det gamle). Tallet indeholder således de årlige renteudgifter og ekstra driftsudgifter (ganget med 15). Sammenligningen mellem de to tal giver ingen mening.

Endvidere udtaler Rejsekort A/S følgende:

"Prisen for anskaffelse, installation og efterfølgende drift og vedligeholdelse af rejsekortsystemet har fulgt den kontrakt, der blev indgået i 2005.

Rejsekortprojektet er på nuværende tidspunkt 2-3 år forsinket som følge af, at East-West ikke har set sig i stand til at udvikle og levere systemet inden for den fastlagte tidsplan.

På grund af forsinkelserne i East-Wests leverancer er der indgået fire tillæg til den oprindelige kontrakt. I forbindelse med indgåelsen af tillægsaftalerne har leverandøren måttet give trafikselskaberne og Rejsekort A/S væsentlige kompensationsbetalinger samt en række gratis ydelser, som ikke oprindeligt indgik i kontrakten.

Sammenlagt har det betydet, at den årlige udgift til drift og vedligeholdelse efter en landsdækkende udrulning er nedsat betydeligt over den tiårige driftsperiode.

Forsinkelsen af rejsekort medfører væsentlige meromkostninger dels for Rejsekort A/S, dels for trafikselskaberne, men leverancen af selve projektet og driften af systemet er ikke blevet dyrere end det oprindeligt aftalte.”

For yderligere informationer kontakt venligst

Niels Mortensen, direktør for Trafikselskaberne i Danmark, på telefon 3613 1878.

www.trafikselskaberne.dk – mail@trafikselskaberne.dk



Til

Kommunernes Landsforening
Danske Regioner

Kopi til: Trafikselskaberne

NOTAT

Rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne for 2011

Baggrund

I 2010 begynder udrulningen af det nye billetsystem – rejsekortet – for alvor i Danmark. Nogle enkelte trafikselskaber har ikke tilsluttet sig rejsekortet pga. en vis usikkerhed om de tekniske udfordringer og af frygt for økonomiske merudgifter for selskaberne i forbindelse med indførelse af kortet. Forventningen er, at rejsekortet vil være udrullet i alle de tilsluttede selskaber i løbet af 2012. Transportministeren her desuden et ønske om, at rejsekortet er landsdækkende på dette tidspunkt.

21/5 2010

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@trafikselskaberne.dk

Rejsekortet indebærer en total omkalfatring af takst- og billetsystemer i den kollektive trafik i Danmark, og som i hovedsagen bygger på, at enhver rejse har en pris, og at passagererne får rabat efter, hvor meget de rejser. Hertil føjes et fastprisprodukt, som tilgodeser de kundegrupper, som navnlig findes i de større byer, og som må betegnes som særdeles højfrekvente brugere af bus, tog og metro. Disse brugere har et særligt behov for at have sikkerhed for deres rejseudgift i en given periode.

Der er betydelig interesse for rejsekortets indførelse fra både trafikselskaberne, DSB, Metroselskabet, kommuner og regioner samt staten.

For de primære trafikaktører, som er trafikselskaberne, DSB og Metroselskabet er interessen åbenbar på grund af interessen i, at borgerne tilbydes et velfungerende billetsystem og en velfungerende kollektiv trafik, som løser mobilitetsopgaven, og som også kan bidrage til at løse trængsels- og miljøudfordringerne. Desuden har de primære trafikaktører den primære kundekontakt, og dermed en interesse i, at rejsekortet modtages positivt blandt kunderne.

For kommuner og regioner knytter interessen sig derudover til det økonomiske aspekt, som består i ansvaret for at finansiere nettoomkostningerne til den kollektive bus- og lokalbanetrafik.

For staten er der ligeledes et mangeartet interessefelt i rejsekortet. Som ejer henholdsvis medejer af nogle af de primære trafikaktører er interessen åbenlys. Hertil kommer, at staten har en overordnet opgave i at sikre en velfungerende kollektiv trafik i Danmark i overensstemmelse med Folketingets beslutninger og prioriteringer herom. Senest er det kommet til udtryk i den grønne transportpolitik, som fastslår, at den kollektive trafik skal opsume mindst halvdelen af de kommende års trafikvækst. For staten må der tilføjes den yderligere interesse i projektet, at der er brug for et offentligt IT-projekt, der lykkes, og som ikke bærer alt for megen negativ omtale med sig. Med til en succeshistorie hører, at hele landet skal være omfattet, og det vil sige, at staten har betydelig interesse i, at de resterende trafikskaber Midttrafik, Fynbus og BAT tilslutter sig rejsekortet. Den interesse deles af de øvrige tilsluttede interessenter, ikke mindst af økonomiske årsager, fordi manglende tilslutning fra de resterende betyder højere finansieringsbyrde for de allerede tilmeldte. Endelig kan det nævnes, at forventninger til rejsekortet er nævnt i forbindelse med kommunalreformen jf. bemærkningerne til Lov om trafikskaber, generel del afsnit 3.13 og speciel del til § 27 og 28.

Vigtige risikoelementer for rejsekortet

Hvis man ser bort fra rejsekortets mange tekniske udfordringer, vurderes det største risikoelement på nuværende tidspunkt vel nok at være kundernes reaktion på den nye måde at rejse på og ikke mindst den nye måde, prisen bliver beregnet på.

Det er en vigtig forudsætning for rejsekortet, at det samlede billetprovenu forbliver intakt efter rejsekortets indførelse. Det stiller to krav:

- At det samlede provenu rent faktisk forbliver intakt, uden at taksterne hæves ud over takststigningsloftet jf. trafikskabsloven.
- At omfordeling af provenuet mellem parterne ikke finder sted eller i det mindste bliver håndterbar. Der tænkes både på omfordeling mellem de primære trafikaktører og for bustrafikkens vedkommende omfordeling mellem kommunerne/regionerne. Der redegøres nærmere for de to risikoelementer nedenfor.

Takstprovenu i den kollektive trafik. 2008

Trafikaktører	Mio. kr.
Offentlig bustrafik	2.771
DSB Fjern- og regionaltog	3.533
DSB S-tog	1.071
Metro	492
I alt	7.867

Kilde: Trafikstyrelsen, DSB og Metroselskabet

Den største usikkerhed med hensyn til provenuet og kundereaktionerne skyldes den totale ændring af takstsystemet, som uundgåeligt betyder, at visse kundegrupper vil opleve lavere udgifter ved uændret rejsemønster, mens andre derfor nødvendigvis vil opleve højere priser. Det kan være et problem, alene fordi erfaringerne fra tidligere takstændringer siger, at den negative kundereaktion på højere priser er større end den tilsvarende positive kundereaktion på lavere priser. Det betyder, at rejsekortets omfordeling af takstbyrder mellem kundegrupper alt andet lige vil kunne resultere i samlet provenutab.

Ud over den almindelige prisfølsomhed er det usikkert, hvordan kunderne i det hele taget vil tage rejsekortet til sig. Mistillid til rejsekortets automatiske prisberegning kan ikke udelukkes at kunne hæmme kundernes brug af kortet, og her vil det være af stor betydning, at kortets implementering er godt forberedt over for kunderne og sker uden betydelige kundevedtatte tekniske fejl og deraf følgende negativ offentlig omtale. Eftersom kunderne i den kollektive trafik efter en indkøringsperiode ikke vil have andre muligheder end rejsekortet, vil det være et relevant spørgsmål, om der vil være kunder, som vil vælge at bruge andre transportformer end den kollektive trafik. Det er erfaringen, at det er langt lettere at miste en kunde i den kollektive trafik, end det er at vinde ham tilbage.

Endelig skal det nævnes, at en lille del af trafikaktørernes indtægter under det nuværende takst- og billetsystem har karakter af overbetaling fra passagererne. Der er en række forskellige årsager hertil, hvoraf kan nævnes ture, hvor der er betalt for flere zoner, end der aktuelt køres, bortkomne uudnyttede klippekort, det nuværende princip om, at fjerneste zone bestemmer rejsens pris, afløses af fugleflugtsprincip samt tilfælde, hvor antallet af foretagne rejser på periodekort er lavere end break even i forhold til klippekort. Denne overbetaling, som for hovedstadsområdet tidligere er anslået til 5-6 pct. reduceres med rejsekortet til tæt på 0. Kunden kan så at sige ikke længere snyde sig selv. Dette indtægtstab opvejes til dels af et forventet lavere antal gratistrejser navnlig i busserne, men tilbage må forventes en manko, som i tidligere vurderinger rent forudsætningsvist blev opvejet af en større rejsefrekvens med rejsekortet.

Der er således gode grunde til at være opmærksom på risikoen for, at *det samlede provenu* ikke kan opretholdes efter rejsekortets indførelse.

F.s.v. angår *omkostningerne* ved at indføre rejsekortet, har trafikselskaberne i februar 2010 foretaget en vurdering, der viser, at der må forventes en gennemsnitlig årlig ekstra udgift på 150 mio. kr. i årene 2011- 2026 for trafikselskaberne under ét. Vurderingen er baseret på et skøn, der i sagens natur indeholder en række usikkerheder.

De fleste trafikselskaber opfatter generelt investeringen i rejsekortet som en nødvendig reinvestering for at erstatte eksisterende, udtjent billetteringsudstyr.

Ligeledes er det et risikoelement, at der med rejsekortet kan ske en *omfordeling af rejseprovenuet blandt de deltagende trafikaktører*. Kunderne i den kollektive trafik har forskellig adfærd alt efter, om de fortrinsvis er bus- metro- eller togkunder. Eksempelvis rejser togpassagerer typisk længere end buskunder, og hver rejse med tog er derfor mere værdifuld end en busrejse. Kundereaktionerne blandt de forskellige kundegrupper vil derfor være bestemmende for, om der med rejsekortet vil ske en omfordeling af provenuet, og det er i sagens natur vanskeligt at forudsige resultatet heraf.

En omfordeling i retning af eksempelvis mindre provenu for de korte rejser til gengæld for højere provenu for de lange rejser vil i sagens natur sætte trafikselskaberne og Metroselskabet med hovedvægt på korte rejser under pres og vil bevirke en forskydning af balancen i den kollektive trafik. For trafikselskaberne vil en sådan konsekvens imidlertid forplante sig til kommuner og regioner, fordi nettoøkonomien på de enkelte buslinjer afspejles direkte i behovet for kommunale tilskud, og da de kommunale budgetter for manges vedkommende er trængte, vil selv relativt små indtægtsudsving for buslinjerne kunne resultere i kommunale beslutninger om besparelser på busdriften og dermed et lavere serviceniveau til skade for den kollektive trafik.

For kommunerne gør det sig også gældende, at det nuværende datagrundlag for opgørelse af passagerer i busserne er af vekslende kvalitet grundet forskellige tællemetoder og procedurer. Med rejsekortet bliver datagrundlaget stærkt forbedret og under alle omstændigheder ensartet, og det kan resultere i uventede og uforudsigelige korrektioner af buspassagertal og dermed tilsvarende omfordelinger af provenugrundlag. Det giver i sagens natur stød i økonomien for de kommuner, der måtte se deres provenugrundlag reduceret.

Et provenubortfald på eksempelvis fem procent vil for kommunerne og regionerne i Movias område alt andet lige medføre en stigning i tilskuddet til kollektiv trafik på 4,1 pct. i gennemsnit for kommunerne og 5,4 pct. for regionerne. For kommunerne er virk-

ningen størst i hovedstadsområdet, hvor passagermængden er størst. Eksempelvis vil regningen for buskørsel for Københavns og Frederiksberg kommuner stige med henholdsvis 6,2 pct. og 5,3 pct., mens en omegnskommune som Rødovre vil skulle betale 5,3 pct. mere. Også for regionerne vil en provenureduktion kunne mærkes. Effekten vil for Region Hovedstaden være 8,6 pct.

Der ses med andre ord at være en stor fælles interesse for staten såvel som for kommuner og regioner i, at taksterne i den kollektive trafik kan holdes i ro ved overgangen til rejsekortet, og specielt er det for kommunerne vigtigt, at der ikke er ekstra usikkerhed om økonomien i den kollektive busstrafik. Det modsatte vil være en alvorlig trussel mod målsætningen om, at den kollektive trafik skal yde sit store bidrag til at håndtere den stigende trafikmængde. For staten vil der ydermere være et betydeligt politisk problem ved markante takstændringer i den kollektive trafik.

Sikring af provenuneutralitet

I lyset af den potentielle usikkerhed for provenuneutraliteten såvel den totale som dens fordeling, som er beskrevet i det foregående, er det klart, at virkemidlerne til at forbedre provenusikkerheden uden at måtte gribe til store takstændringer skal findes i økonomiske buffermidler, som kan målrettes til at afbøde de stød i rejsekortparternes og kommuners/regioners økonomier, som vil kunne opstå.

Man kan forestille sig en central bufferpulje stillet til rådighed over en årrække, hvis udstrækning er tilpasset behovet for takstsubvention i relation til at sikre en gnidningsfri indførelse og tilpasning af rejsekortets takst- og rabatstruktur. Det vil være naturligt, at bufferpuljen etableres i statsligt regi og administreres centralt, eksempelvis af Trafikstyrelsen. Trafikselskaberne har ikke frie midler til at etablere en pulje, og kommunerne og regionerne kan ikke inden for de kendte regelgrundlag (trafikselskabsloven og den kommunale styrelseslov og herunder specielt kommunalfuldmagtsreglerne) deltage i en central og solidarisk fond til dette formål.

Blandt løsningsmulighederne bør også overvejes at give trafikselskaberne og kommuner/regioner mulighed for statsgaranterede lån til at afbøde eventuelle negative konsekvenser af rejsekortet. En kommunal finansiel stødpude kunne tænkes sammen med incitamenter for kommunerne til at lade eksempelvis deres borgerservice have en aktiv rolle i udbredelsen og formidlingen af rejsekortet.

En udefra kommende hjælp til at holde taksterne i ro i den kollektive trafik er ikke noget nyt. Der kan henvises til statens tilskud til at nedbringe taksterne i den kollektive

trafik med ti procent i 1997. I samme moment cementeredes erkendelsen af behovet for at se den kollektive trafik i en helhed, idet "Bus og Tog-samarbejdet" blev institutionaliseret. Tilskuddet varede ved indtil 2004, hvor det blev fjernet med henvisning til, at der var større behov for de 300 mio. kr. til sikring af banenettet i Danmark. Til forskel fra situationen dengang er der i forbindelse med rejsekortet i højere grad tale om midlertidige foranstaltninger, som skal gælde, indtil overgangen er fuldt gennemført.