



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

28. september 2023

2023-3942

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. august stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Stinus Lindgreen (RV).

### Spørgsmål nr. 332

I bl.a. Tyskland (Deutschland-ticket) og Portugal har man indført mulighed for fast månedlig betaling for fri anvendelse af offentlig transport (tog). Vil ministeren oplyse, hvad de årlige omkostninger er ved at indføre en lignende model i Danmark med inspiration fra Tysklands Deutschland-ticket og indføre en månedlig betaling for ubegrænsede togrejser for 400 kr. pr. måned for rejser, som ikke krydser Storebælt, og 1500 kr. pr. måned for rejser som krydser Storebælt, gældende fra 2024?

### Svar:

Ministeriet har indhentet nedenstående bidrag fra Trafikstyrelsen, som jeg henholder mig til:

”Hvis der indføres et fastpris-produkt til offentlig kollektiv trafik, som det skitserede i spørgsmålet, vil det først og fremmest indebære et prisloft på pendlerkortet. Dertil kommer, at en del kunder i den kollektive trafik, der benytter kontantbilletter og rejsekort, med fordel vil kunne skifte til et nyt fastprisprodukt og dermed få fri adgang til den kollektive trafik. Disse kunder vil i noget omfang substituere rejser med andre transportmidler, eksempelvis gang, cykel eller bil, til rejser med kollektiv trafik.

I forhold til at opgøre de årlige omkostninger for trafikvirksomhederne i form af billetindtægtstab, så kan disse beregnes rimeligt præcist for de nuværende pendlerkortkunder. I alt blev der i 2019, som er det seneste år, som Trafikstyrelsen har salgsdata for, solgt ca. 3,3 mio. kort-enheder af 30-dages gyldighed til en samlet pris på ca. 2,6 mia. kr. (i prisniveau 2023). Fremover vil kundebetalingen kun blive på ca. 1,4 mia. kr., og den ydede rabat (det direkte billetindtægtstab) relateret til denne kundegruppe vil blive på ca. 1,2 mia. kr. på årsbasis, hvis det skitserede prisloft indføres.



Udover det direkte indtægtstab, som følge af det nye prisloft på pendlerkort, er der også et potentielt indtægtstab fra kunder, der benytter andre billetprodukter (enkeltbilletter og rejsekort) for et højere beløb end det fremtidige prisloft. Dette indtægtstab kan ikke umiddelbart opgøres med de tilgængelige oplysninger om billetsalg i den kollektive trafik. Men med en månedlig betaling på 400 kr. for rejser, der ikke krydser Storebælt, og 1.500 kr. for rejser som krydser Storebælt, er det umiddelbart Trafikstyrelsens vurdering, at der er relativt få passagerer, der har et tilstrækkeligt stort rejsebehov uden at have et pendlerkort, hvor et sådant produkt vil være prismæssigt attraktivt.

For at kunne vurdere, hvor mange kunder, der skifter transportform fra gang, cykel, personbil mv. til kollektiv trafik, skal der gennemføres en modelberegning i den Grønne Mobilitets Model (GMM). Som oplyst i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 305 (TRU alm. del) i 2023, er det ikke muligt at udføre modelberegninger af denne type takstændringer for at kunne vurdere ændringerne i danskernes rejsevaner. Det er heller ikke muligt at benytte Transportvaneundersøgelsen (TU-data) til analysen. Og for at kunne beregne de årlige omkostninger, er det nødvendigt at estimere ændringerne i rejsevanerne.

Såfremt der kommer mange nye passagerer som følge af det skitserede taksttiltag, vil det være nødvendigt at øge udbuddet af kollektiv trafik for at befordre passagererne. Billetindtægterne dækker typisk cirka halvdelen af omkostningen til kollektiv trafik (passagerfinansieringsgraden), og med en takstnedsættelse vil tilskudsbehovet stige yderligere. Der er således en risiko for, at de offentlige udgifter ved den skitserede takstnedsættelse overstiger det direkte billetindtægtstab på 1,2 mia. kr. årligt (PL-2023), medmindre det accepteres, at passagererne bare må fordele sig i den kapacitet, der nu engang udbydes”.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen