

Talemanuskript til brug for samråd 25. oktober vedr. takststigninger i kollektiv transport

Samrådsspørgsmål A

Vil ministeren tage initiativer der har til formål at stoppe den stigende prisspiral i den kollektive trafik, der fra januar igen vil hæve priserne for pendlere, unge og pensionister, som – især i landdistrikterne – er dybt afhængige af de offentlige trafiktilbud, som altså nu bliver dyrere samtidig med at de bliver færre?

Samrådsspørger er Sofie Lippert (SF)

Indholdsfortegnelse for talemanuskript

Indledning	2
Generelt om takstfastsættelse	2
Om de udmeldte prisstigninger	4
Omkostninger ved at imødegå takststigninger	8
Initiativer	9
Afrunding.....	11

Besvarelse

[Indledning]

Tak for spørgsmålet om taksterne i den kollektive transport.

Inden jeg kommer til det konkrete spørgsmål om initiativer for at stoppe prisstigningerne i den kollektive transport fra 2024, vil jeg for god ordens skyld kort skitsere, hvordan taksterne for den kollektive transport fastsættes.

[Generelt om takstfastsættelse]

Som loven er indrettet i dag, og i øvrigt har været det siden 2007, så er det trafikvirksomhederne, der bestemmer taksterne i den kollektive trafik. Det betyder, at jeg som minister ikke har kompetencen til at blande mig i den konkrete takstfastsættelse.

Lovgivningen fastsætter nogle overordnede rammer for takstfastsættelsen, herunder at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Der fastsættes derfor årligt et ”takststigningsloft”, som bestemmer, hvor meget trafikvirksomhederne maksimalt må lade taksterne stige.

Den årlige stigningstakt beregnes på baggrund af den årlige procentvise stigning i henholdsvis nettoprisindekset,

nettoprisindekset for brændstof, et lønindeks for den private sektor samt ændringen i obligationsrenten, som opgøres i procentenheder. Det afspejler således ændringerne i de omkostninger, som trafikvirksomhederne har til driften af den kollektive trafik.

Takststigningsloftet baseres på Finansministeriets skøn for den fremadrettede udvikling, men der indgår samtidig en korrektion for afvigelser mellem skønnet og den faktiske udvikling for tidligere år. Det er grunden til at stigningen er så høj for 2024. For det afspejler den uventet høje inflation i 2022, og navnlig de store stigninger i brændstofpriserne.

Takststigningsloftet er derfor altid lidt på bagkant af udviklingen. Det gælder både når prisstigningerne bliver højere og når de bliver lavere end ventet.

Det er de såkaldte ”standardbilletter”, der er omfattet af takststigningsloftet. Reglerne betyder konkret, at enkeltbilletter, rejsekort og pendlerkort – i gennemsnit – ikke må stige mere, end hvad takststigningsloftet er fastsat til.

I 2024 er takststigningsloftet 10,3 procent. Takststigningsloftet udmeldes hvert år i marts for det efterfølgende år. Så at loftet i 2024 er på 10,3 pct. har altså været kendt i et halvt år. Det er

alene trafikvirksomhedernes konkrete udmøntning af loftet, der er ny.

Når der regnes på gennemsnit betyder det, at trafikvirksomhederne kan vælge at hæve prisen på én billet, mens prisen på en andet billet kan fastholdes eller sænkes. Det er derfor også muligt, at nogle billetter stiger mere end det fastsatte takststigningsloft – så længe at andre billetter til gengæld stiger så lidt eller sænkes så meget, at priserne gennemsnitligt ikke overstiger takststigningsloftet.

Det er Trafikstyrelsen, der tjekker, at prisstigningerne holdes inden for takststigningsloftet. Det sker på basis af de takster, som trafikvirksomhederne indmelder til styrelsen.

[Om de udmeldte prisstigninger]

Vi kender endnu ikke alle takster for 2024. De fleste trafikvirksomheder har kommunikeret om deres takster, men ikke alle trafikvirksomheder har indmeldt deres takster endeligt til Trafikstyrelsen. Der mangler fortsat indmelding fra Arriva, Bornholm (BAT) og Midttrafik.

Generelt ser vi dog ind i takster for 2024, hvor priserne hæves mest på korte rejser, mens de mellemlange og lange rejser stiger i et mindre omfang eller forbliver uændret.

Jeg synes umiddelbart, at det er en fornuftig tilgang, at priserne i overvejende grad stiger mest på de korte rejser. Her vil man mere oplagt kunne benytte cyklen som et alternativ til fx bussen eller metroen.

Samtidig er bilen et tillokkende alternativ på de mellemlange og længere rejser, så her synes jeg, at det er fornuftigt, at man fra trafikvirksomhedernes side forsøger at holde priserne i ro.

Når det er sagt, kommer vi naturligvis ikke uden om, at de gennemsnitlige prisstigninger fra næste år er ekstraordinære og skal ses i sammenhæng med den meget høje inflation vi har set de seneste år.

Det er disse stigende udgifter, der betyder, at takststigningsloftet i år er betydeligt højere, end vi er vant til.

Alternativet til at hæve priserne vil være, at trafikvirksomhedernes økonomi udhules yderligere – og det går i sidste ende ude over den trafik, der kan leveres.

Det hører dog med til billedet, at de høje brændstofpriser har slået hurtigere igennem for bilisterne, og har medført, at det de seneste to år er blevet markant dyrere at køre i sin bil set i forhold til prisudviklingen i den kollektive transport. Så i

forhold til bilkørsel er den kollektive trafiks konkurrenceevne faktisk blevet styrket de seneste år.

For at give et mere konkret billede af, hvad det er kunderne vil møde vil jeg gerne fremhæve nogle konkrete eksempler for Sjælland og for rejser over Storebælt med DSB, hvor vi kender den fulde udmøntning af taksterne for 2024.

For hele Sjælland ser vi, at pendlerkort for 3 zoner stiger med omtrent 13 procent, mens der på et pendlerkort for en 12 zoners rejse [fx Albertslund - Korsør] sker en stigning på 3,1 procent. En rejsekortrejse på 12 zoner vil også stige med 3,1 procent.

DSB udnytter ikke takststigningsloftet fuldt ud. DSB har således valgt at hæve priserne på standardbilletterne på tværs af landet med gennemsnitligt 7,7 procent – altså 2,5 procentenheder mindre end takststigningsloftet tillader.

DSB har derudover valgt at øge udbuddet af Orange-billetter med i alt 1 mio. flere Orange-billetter fra næste år. Det betyder, at over halvdelen af alle enkeltbilletter over Storebælt fra næste år vil være billigere Orange- eller Orange Fri- billetter. Særligt de fritidsrejsende kan derfor se frem til en del flere billige togbilletter både regionalt og over Storebælt fra næste år.

Da der i spørgsmålet spørges særskilt ind til unge og pensionister, vil jeg også komme med nogle konkrete eksempler på, hvad takstudviklingen betyder for disse grupper i 2024.

For pensionister på Sjælland kan man fortsat købe det attraktive periodekort til pensionister. Prisen for et kort til tre zoner, der gælder i tre måneder, stiger fra 660 kr. til 730 kr., hvilket er en prisstigning på 10,6 procent. Dermed vil det fremover koste 244 kr. pr. måned at have et tre-zoners periodekort. Samtidig hæves rabatten til pensionister på rejsekortrejser fra 25 til 30 procent fra maj 2024.

Det særligt rabatterede ungdomskort, hvor der gives tilskud til egenbetalingen, stiger med [satsregulerings-procenten, der er] 3,2 procent i 2024. Dette gælder både for unge på ungdomsuddannelse og unge på videregående uddannelser. I kroner og øre betyder det en stigning på 13 kr. om måneden for unge på ungdomsuddannelser, og for unge på videregående uddannelser er det en stigning på 20 kr. om måneden.

Unge og pensionister kan dermed se frem til mindre prisstigninger på i forvejen attraktive produkter, som pensionist-periodekortet og ungdomskortet.

[Omkostninger ved at imødegå takststigninger]

Jeg har som led i debatten bemærket, at SF har udtrykt ønske om, at der afsættes penge til at imødegå de planlagte prisstigninger i den kollektive transport næste år. Det antyder samråds-spørgsmålet også. Og det kunne da også umiddelbart lyde tillokkende.

Men det har naturligvis en pris.

Trafikstyrelsen skønner, at den samlede passagerindtægt hos trafikvirksomhederne er ca. 8,3 mia. kr. i 2023. Med lidt hovedregning vil en manglende takststigning på 10,3 procent derfor betyde et samlet tab i passagerindtægter på i alt godt 800 mio. kr. i 2024 for trafikvirksomhederne. Det tab vil trafikvirksomhederne naturligvis skulle kompenseres for – hvis det ikke i stedet skal gå ud over serviceniveauet.

Kompensationen vil endvidere skulle videreføres varigt, hvert år, for at undgå, at de udskudte takststigninger i stedet bare kommer senere.

Hvis vi helt skulle undgå nye prisstigninger i de kommende år, ville der således hvert år skulle lægges ”oven på” tilskuddet svarende til de tabte indtægter ved ikke at hæve priserne med takststigningsloftet. År for år.

Der vil således være tale om en ”udgiftstrappe” – startende med en lille milliard i 2024 – som vil stige yderligere hvert år i de efterfølgende år.

Det er ikke første gang, at SF gerne vil gøre den kollektive transport billigere. Da SF senest var i regering i 2011 var det således bl.a. på baggrund af valgløfter om at sænke prisen på den kollektive transport i Hovedstaden med 40 pct. Det skete dog som bekendt ikke. Jeg forstår, at en af begrundelserne for at opgive løftet dengang var, at hullet i statskassen ville blive for stort.

[Initiativer]

Regeringen har i stedet iværksat en række andre initiativer, der på ene side skal afbøde de stigende omkostninger i den kollektive transport nu og her, men skal sikre, at vi finder langsigtede løsninger, hvad angår den kollektive transport.

Regeringen har i økonomiaftalerne med kommunerne og regionerne udvidet trafikselskabernes låneadgang med 600 mio. kr. [til og med 2025]. Derudover har vi ydet et ekstra tilskud til trafikselskaberne på 140 mio. kr. i 2023.

Regeringen er samtidig bevidst om, at ekstra økonomi til trafikvirksomhederne ikke med et snuptag vil forbedre den kollektive transports betingelser.

Derfor har vi også nedsat et ekspertudvalg, der blandt andet skal se på fremtidige takststrukturer – samtidig med at udvalget også skal se på fremtidens mobilitetsløsninger og organiseringen af den lokale kollektive transport.

Den tilgang er udtryk for, at den kollektive transport er mere end prisen, vi betaler for den. Og der er behov for, at vi også tænker i nye løsninger, så den kollektive transport kan være et relevant og et attraktivt valg for danskerne.

Det handler konkret om, at tilbuddet skal være det rigtige på flere parametre – både i forhold til pris, men også fx frekvens. Og at den skal være tilpasset lokale behov og forudsætninger, fx der, hvor der er længere mellem husene.

Jeg forventer, at ekspertudvalgets konklusioner og anbefalinger vil spille en central rolle for fremtidige initiativer og tiltag inden for mobiliteten i hele landet - det gælder også for taksterne.

[Afrunding]

Vi skal grave et spadestik dybere og tænke initiativer i den kollektive transport mere bredt end alene prisen. Hvis ikke der er tale om et tilbud, der er relevant i forhold til transportbehovet, så er det ligegyldigt om det er billigt.

Man skal også være opmærksom på, at hvis den del af omkostningerne, der dækkes af passagererne via billetprisen, bliver mindre, så mindskes også det økonomiske incitament for trafikvirksomhederne til at levere de tilbud, som kunderne efterspørger. Jeg tror det er vigtigt, at det ikke er økonomisk ligegyldigt for trafikvirksomhederne, om bussen er fuld eller tom.

Mobilitetsbehovene rundt omkring i landet skal håndteres forskelligt og i nogle tilfælde måske med utraditionelle løsninger, der kan tilgodese, hvordan borgerne bedst kommer fra A til B.

Delebiler, samkørsel, mere fleksible kollektive trafiktilbud og el-cykler er bare nogle af de alternativer, der skal ind-tænkes i forhold til, hvordan vi forbedrer mobiliteten her i landet samtidig med, at det kan bidrage til den grønne omstilling.

Jeg ser derfor frem til, at ekspertudvalget skal komme med deres anbefalinger.