

Oversigt (indholdsfortegnelse)

[Bilag 1](#)

[Bilag 2](#)

[Bilag 3](#)

Den fulde tekst

Bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafiksselskaber og hos jernbanevirksomheder m.v. (takststigningsloftet)

I medfør af § 6 a, stk. 6, og § 31, stk. 2, i lov om trafiksselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 31, stk. 1:

Anvendelsesområde

§ 1. Den gennemsnitlige stigning i taksten for standardbilletter må ikke overstige prisudviklingen i det omkostningsbaserede indeks (takststigningsloftet), jf. bilag 1.

§ 2. Bekendtgørelsen finder anvendelse på takster for standardbilletter, der giver mulighed for valgfri brug i bus, tog, metro, letbane m.v., inkl. mulighed for omstigning på tværs af transportformerne.

Stk. 2. Trafiksselskaber og jernbanevirksomheder, herunder metro-, letbane- og andre selskaber, der fastsætter takster for personbefordring i offentlig servicetrafik, er omfattet af bekendtgørelsen.

Stk. 3. På øer, hvor der ikke er mulighed for omstigning mellem bus og tog m.v., finder bekendtgørelsen endvidere anvendelse på de takster, der fastsættes af trafiksselskabet.

Stk. 4. Bekendtgørelsen finder ligeledes anvendelse på Øresundsbilletter og kort, for så vidt angår de takster, der fastsættes i Danmark.

Definitioner

§ 3. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) »*Takst*«: Pris for en rejse med offentlig servicetrafik.
- 2) »*Standardbillet*«: En rejsehjemmel som f.eks. kontantbillet, klippekort, periodekort eller rejsekort, der giver adgang til at benytte offentlig servicetrafik, herunder ret til valgfri benyttelse af bus, tog, metro og letbane i den ønskede rejserelation, jf. dog § 2, stk. 3.
- 3) »*Takstsystem*«: Et system af parametre, der indgår i fastsættelse af taksten for en given rejse med offentlig servicetrafik, herunder taksten, rabatberegningsprincipper, rabatprocenter, rabattrin, zone- eller afstandssystem mv.
- 4) »*Priskategori*«: Enhver kombination af billettype, kundekategori, rejselængde m.v.
- 5) »*Gennemsnitstakster*«: Den sammenvejede gennemsnitlige pris pr. rejse for samtlige priskategorier i takstsystemet, jf. § 5, stk. 4.
- 6) »*Det omkostningsbaserede indeks*«: Et indeks, der fastsætter et loft for, hvor meget taksterne i den kollektive trafik må stige pr. år (takststigningsloftet). 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. Jf. bilag 1.

Dokumentationskrav

§ 4. Dokumentation for kommende ændringer af taksten for standardbilletter skal sendes til Trafik- og Byggestyrelsen mindst 30 dage før, den ønskede ændring træder i kraft.

Stk. 2. Dokumentationen skal omfatte en komplet oversigt over de nuværende takster samt de ændrede takster.

Stk. 3. Dokumentationskravet gælder også andre parametre i takstsystemet, jf. § 3, nr. 3.

Beregning af gennemsnitstakst

§ 5. Dokumentationen, jf. § 4, stk. 1, skal omfatte en beregning af gennemsnitstaksten både før og efter den ønskede ændring, og en beregning af den procentvise udvikling i gennemsnitstaksten ved ændringen.

Stk. 2. Dokumentationen skal udspecificeres således, at det er muligt at foretage en kontrol af beregningens metode og forudsætninger.

Stk. 3. Princippet for beregningen af gennemsnitstaksten skal følge modellen i bilag 2.

Stk. 4. Sammenvejning af gennemsnitstaksten skal baseres på antal rejser i hver priskategori, og den skal foretages efter en forhåndsgodkendt metode, jf. § 6.

§ 6. Beregningen af gennemsnitstaksten, jf. § 5, sker årligt efter en konsistent metode, jf. bilag 2.

Stk. 2. Ved takstnedsættelser, der kompenseres af staten, tages udgangspunktet i normalprisen før takstnedsættelsen medmindre andet er godkendt, jf. stk. 3.

Stk. 3. Den valgte metode kan ændres, hvis det kan dokumenteres, at metodeændringen indebærer en mere korrekt opgørelse af gennemsnitstaksten i takstsystemet. Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende metodeændringen.

Loft over årlig takstændring

§ 7. Trafik- og Byggestyrelsen godkender, at den fremsendte dokumentation, jf. §§ 4-5, sandsynliggør, at udviklingen i gennemsnitstaksten ikke overstiger udviklingen i det omkostningsbaserede indeks.

Stk. 2. Det skal på anmodning fra Trafik- og Byggestyrelsen til enhver tid kunne dokumenteres, at takstændringer ikke overstiger udviklingen i det omkostningsbaserede indeks, herunder dokumenteres, at de anvendte opgørelsesmetoder er i overensstemmelse med denne bekendtgørelse.

§ 8. Hvis gennemsnitstaksten stiger mindre end udviklingen i det omkostningsbaserede indeks, kan den del af stigningen, der ikke er benyttet i et år opspares til benyttelse i ét af de efterfølgende to år.

Stk. 2. Den forventede opsparing oplyses sammen med den indsendte dokumentation, jf. § 4.

Genberegning af gennemsnitstakst

§ 9. Der skal årligt foretages en genberegning af gennemsnitstaksten, jf. §§ 5-6.

Stk. 2. Genberegningen skal for et givent år ske senest den 30. maj det følgende år, og hvis forskellen mellem den procentvise udvikling i gennemsnitstaksten i den initiale beregning og genberegningen overstiger +/- 0,2 procentpoint, kan differencen indgå i en fremtidig takstfastsættelse.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende genberegningen, og kan tillade at differencen indregnes i en fremtidig takstfastsættelse.

§ 10. Ved strukturelle ændringer i et takstsystem skal det dokumenteres, at der ikke sker takststigninger, der overstiger det omkostningsbaserede indeks.

Stk. 2. Der kan fastsættes en ny metode til beregning af gennemsnitstaksten. Metodevalg skal godkendes af Trafik- og Byggestyrelsen.

Stk. 3. Takststigninger i forbindelse med strukturelle ændringer kan beregnes over flere år.

Beregning af takststigningsloftet

§ 11. Finansministeriet fastsætter årligt det omkostningsbaserede indeks efter modellen i bilag 1.

Stk. 2. Hvis det omkostningsbaserede indeks ved fastsættelsen resulterer i en negativ takstudvikling, sættes udviklingen i indekset til 0. Der korrigeres i det følgende år for forskellen mellem 0 og denne negative takstudvikling efter modellen i bilag 3.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen meddeler hvert år inden udgangen af 1. kvartal selskaberne omfattet af § 2, stk. 2, det omkostningsbaserede indeks for det efterfølgende år, og offentliggør indekset på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

Klageadgang

§ 12. Afgørelser truffet efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for en anden administrativ myndighed.

Ikrafttræden

§ 13. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. november 2015.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 om takststigning i offentlig servicetrafik i trafiksselskaber m.v. ophæves.

Trafik- og Byggestyrelsen

Carsten Falk Hansen

/ Jan Albrecht

Bilag 1

Definition af det omkostningsbaserede indeks og beregning af den årlige stigningstakt

1. Definition af det omkostningsbaserede indeks (takststigningsloftet):

Det omkostningsbaserede indeks er beregnet på baggrund af de fire nedenstående indeks, der vægtes med de angivne procentsatser.

Indeks	Vægt i pct.
Nettoprisindeks	20
Nettoprisindeks for brændstof	10
Lønindeks for privat sektor	60
Den gennemsnitlige obligationsrente	10

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.

Finansministeriet skønner over udviklingen i de fire indeks fremadrettet. Den endelige stigningstakt i nettoprisindekset og nettoprisindekset for brændstof opgøres af Danmarks Statistik. Den endelige stigningstakt i de private lønninger opgøres af Dansk Arbejdsgiverforening i Strukturstatistikken, og den gennemsnitlige obligationsrente opgøres af Nationalbanken.

Det omkostningsbaserede indeks fastsættes som skønnet for det vægtede gennemsnit af de 4 ovennævnte indeks det kommende år, som beregnes på baggrund af det seneste skøn med afsæt i talgrundlaget for Finansministeriets Økonomiske Redegørelse. Hertil lægges niveauekorrektioner for de foregående år med afsæt i ændrede skøn for de 4 fire indeks i Finansministeriets Økonomiske Redegørelser og de endelige opgørelser af de 4 indeks.

Model til beregning af den maksimale gennemsnitlige takst i år n :

$$GT_n \leq GT_{n-1} \cdot (1 + \Delta I_n + B)$$

Hvor

$$\Delta GT_n = \text{Procentvis udvikling i den gennemsnitlige takst fra det foregående år til året } n. \Delta GT_n = \frac{GT_n}{GT_{n-1}} - 1$$

$$GT_n = \text{den gennemsnitlige takst i året } n, GT_n = \frac{\sum_{j \in J} (pris_{jn} \cdot rejser_{jn})}{rejser_{jn}}$$

j = priskategori

J = samtlige priskategorier i alle takstsystemer inden for et trafiksselskab eller en jernbanevirksomhed

$pris_{jn}$ = taksten for priskategori j i år n

$rejser_{jn}$ = antal årlige rejser foretaget på priskategori j i år n

ΔI_n = Procentvis udvikling i det omkostningsbaserede indeks i år n .

$$\Delta I_n = \frac{I_n}{I_{n-1}} - 1$$

B = Den opsparede takststigning jf. § 8, stk. 2. $B = b_{n-1} + b_{n-2}$,

hvor b_{n-1} og b_{n-2} er de uforbrugte dele af opsparingerne fra

henholdsvis år $n-1$ og år $n-2$. $B \geq 0$.

Bilag 3

Model til beregning af den gennemsnitlige takst i år n, i tilfælde hvor det omkostningsbaserede indeks i år n-1 i henhold til § 11, stk. 2 er sat til 0:

$$GT_n^* \leq GT_{n-2} \cdot (1 + \Delta I_n + \Delta I_{n-1}), \text{ hvor } \Delta I_{n-1} \leq 0 \text{ og } (\Delta I_n + \Delta I_{n-1}) \geq 0$$

Hvis $(\Delta I_n + \Delta I_{n-1}) < 0$, benyttes flere år indtil $(\Delta I_n + \Delta I_{n-1} + \dots + \Delta I_{n-m}) \geq 0$, hvor ΔI_{n-m} er den procentvise udvikling i det omkostningsbaserede indeks m år før år n :

$$GT_n^* \leq GT_{n-m-1} \cdot (1 + \Delta I_n + \Delta I_{n-1} + \dots + \Delta I_{n-m})$$