

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 4178 0255
Fax 7262 6790
nztj@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat
Journal TS5000200-00046
Dato 15. oktober 2015

Høringsnotat

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

Samt

Vejledning om takststigning i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder mv. (takststigningsloftet)

1. Indledning

Trafik- og Byggestyrelsen har den 17. september 2015 sendt udkast til bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder m.v. (takststigningsloftet) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsspartterne blev inviteret til et dialogmøde om bekendtgørelsen forud for høringsfristen og dette dialogmøde blev afholdt den 1. oktober 2015.

Høringsfristen udløb den 12. oktober 2015 kl. 10.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Rigsrevisionen
- Arriva Danmark A/S
- Sydtrafik

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Erhvervsstyrelsen

- DSB
- Movia
- FynBus

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik- og Byggestyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Administrative konsekvenser

Erhvervsstyrelsen bemærker, at "Bekendtgørelsesudkastet kan medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. De ændrede bestemmelser vedrørende dokumentation for, at takststigningsloftet er overholdt kan medføre administrative konsekvenser af mindre omfang. Da der ifølge Trafik- og Byggestyrelsen er tale om en præcisering af allerede gældende praksis, vurderes konsekvenserne at være begrænsede og ikke at overstige 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kommentar:

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3. Øresundstakster

DSB har indsendt følgende høringssvar:

Anvendelsesområde §2 stk. 4:

DSB vil gerne have præciseret, at bekendtgørelse finder anvendelse på Øresundsbilletter og kort, for så vidt angår **de takster, der fastsættes i Danmark.**

DSB opfatter det sådan, at bekendtgørelsen omfatter alle rejser på dansk side inkl. grundtaksten over broen og HH. Altså både grundtakst samt mertakst ind i Danmark, uanset hvilken part, der har solgt billetten.

Hvis dette er korrekt, kan DSB se en udfordring i, at DSB er underlagt et samarbejde baseret på konsensus med Skånetrafiken samtidig med, at der arbejdes med to valutaer med diverse deraf følgende valutaudsving, der kan forekomme gennem et år. DSB skal derfor foreslå, at den til enhver tid gældende grundtakst over broen og HH altid indgår fastsat i danske kroner, når beregningen foretages. I øjeblikket er grundtaksten over broen fastsat til 105 SEK og 89 DKR, og DSB's forslag indebærer derfor, at der i genberegningen anvendes de 89 DKR også for billetter solgt i SEK.

I den forbindelse foreslår DSB endvidere, at de svenske kommercielle rabatter ikke medtages i beregningen af Takstloftet, således at ændringer af f.eks. rabatsatsen på det svenske "Jojo kort" ikke øver indflydelse på det danske takstloft.

DSB ønsker også at høre, om Trafikstyrelsen ser en mulighed for, at rejserne over Øresund kan indgå i det danske takstloft for togoperatørerne i stedet for som et særskilt takstloft sammen med Skånetrafiken. Bliver dette tilfældet, vil rejserne over Øresund ikke veje så tungt i den samlede takstloftberegning, og det vil således være bedre mulighed for at efterkomme ønsker fra svensk side, end hvis taksterne beregnes særskilt.

Kommentar:

Det er korrekt opfattet, at alle rejser på dansk side inkl. grundtaksten over broen og HH er omfattet af bekendtgørelse.

DSB foreslår, at den til en hver tid gældende grundtakst over broen og HH indgår i danske kroner i beregning af takststigning uanset hvem der har solgt billetten eller kortet. Trafik- og Byggestyrelsen er enige i dette.

DSB foreslår, at svenske kommercielle rabatter (fx Jojo) ikke medtages i beregning af takstloftet. Trafik- og Byggestyrelsen er enige i dette. Kort og billetter indgår med den til en hver tid gældende danske pris for det pågældende produkt.

DSB foreslår, at taksterne på Øresund reguleres sammen med DSB's øvrige takster i forhold til takstloftet. Trafik- og Byggestyrelsen er ikke enige i dette. Øresundstakstsystemet er som hidtil et selvstændigt takstsystem i forhold til takstloftet.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men der skrives et afsnit om Øresundskort og -billetter ind i Vejledningen.

4. Rejsekort

FynBus beder om en præcisering af på "hvilket niveau rejsekortet skal indgå (fordeling på rabattrin, kundegrupper mv.)"

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen henviser til § 3 stk. 4: »Priskategori«: Enhver kombination af billettype, kundekategori, rejse længde m.v. Dvs. dokumentationen skal omfatte alle rejsekortets parametre, se også § 4 stk. 3.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men Vejledningens bilag A præciseres.

5. Bagatelgrænse ved genberegning

FynBus kommenterer, at "FynBus ser ikke noget formål med en bagatelgrænse på 0,2 %. Det tal der fremgår af efterberegningen indgår så blot direkte som +/- ved efterfølgende takstloft."

Movia anfører, at "en bagatelgrænse mellem initialberegning og genberegning er både unødvendig og upræcis i forhold til at dokumentere selskabernes overholdelse af takststigningsloftet."

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen tager kommentarerne til efterretning. § 9 stk. 2 ændres til: "Genberegningen skal for et givent år ske senest den 30. maj det følgende år." Vejledningen konsekvensrettes.

6. Subsidierede kort

FynBus bemærker, "at det for de subsidierede periodekortprodukter bør være de bagvedliggende periodekorttakster, der indregnes i takststigningsloftet."

Movia kommenterer følgende:

Kundernes udgifter til Ungdomskort er ikke omfattet af takstmyndighedernes prissætning og dermed årlige takststigninger. Prissætningen reguleres årligt med satsreguleringsprocenten til nærmeste to decimaler. Dermed sikres kunderne således mod store takststigninger.

Prissætningen på de øvrige produkter i den kollektive trafik fastsættes af trafikselskaber og jernbanevirksomheder. Trafikselskaberne kan regulere andre produkter end det bagvedliggende periodekort, hvorefter ungdomskortet afregnes, hvilket giver mulighed for, at kundernes vægtede gennemsnitspris stiger mere end takststigningsloftet.

Movia finder derfor, at det må overvejes nærmere, om det er korrekt at lade Ungdomskorts rejsetal og stigninger på afregningspriserne indgå i takststigningsdokumentationen.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at det også er sådan som FynBus beskriver, jf. vejledningen:

"Særligt om Ungdomskort

Ved beregning af gennemsnitstaksten for "Ungdomskort" indregnes prisen på det bagvedliggende periodekort, dvs. den normale pris for et voksen-periodekort til zonerne mellem bolig og uddannelse. I områder, hvor der ikke eksisterer et egentligt periodekort, indregnes prisen på lignende produkter."

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker til Movias kommentar, at egenbetalingen på Ungdomskort, og politisk regulering heraf, ikke skal påvirke de øvrige kundegrupper. Det samme gælder for andre 3. parts subsidierede produkter og tiltag såsom off peak rabat. I forhold til takstloftet er den samlede pris, der føres tilsyn med. Det er underordnet, at staten i disse tilfælde betaler en andel af prisen.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Takstharmonisering

Movia har kommenteret følgende vedrørende takstharmonisering:

Takstharmoniseringstiltag

Udkastet til ny bekendtgørelse tager ikke særskilt stilling til de særlige problemstillinger, som kan opstå ved større takstharmoniseringstiltag. Set i lyset af at flere selskaber arbejder med takstharmonisering, samt Rigsrevisionens beretning om samme af 19. august 2015, bør den nye bekendtgørelse berøre dette emne.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen vil kigge særskilt på problemstillingen vedrørende takstloftsoverholdelse og de igangværende projekter om takstharmonisering: Takst Sjælland og Takst Vest. Det er som udgangspunkt styrelsens vurdering, at takstharmoniseringen kan gennemføres indenfor rammerne af nærværende bekendtgørelse, men TBST vil følge arbejdet med takstharmoniseringer og vil udarbejde en vurdering af takstloftsoverholdelsen i de enkelte takstharmoniseringsprojekter.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Ikrafttræden

Movia har kommenteret følgende vedrørende ikrafttræden:

Ikrafttræden

Ifølge udkastet lægger Trafik- og Byggestyrelsen op til, at den nye bekendtgørelse skal træde i kraft 1. november 2015. I forhold til håndtering af genberegningen af takst 2015 samt initial- og genberegning af takst 2016 bør bekendtgørelsen beskrive overgangsordninger, således at bekendtgørelsen ikke får virkning med tilbagevirkende kraft.

Samt:

I § 13, stk. 1, foreslås det, at den nye bekendtgørelse skal træde i kraft 1. november 2015. Der er behov for overgangsbestemmelser, der fastslår, at den nye bekendtgørelse har virkning for takst 2017, da takst 2016 allerede er under udarbejdelse baseret på den nuværende bekendtgørelse. I modsat fald vil bekendtgørelsen i realiteten få tilbagevirkende kraft.

Andre spørgsmål skal ligeledes håndteres i overgangsbestemmelser, herunder om konsistenskravet i § 6, stk. 1, finder anvendelse på takststigninger i perioden før bekendtgørelsens ikrafttræden. Hvis bekendtgørelsen har virkning for takst 2017, gælder der så et konsistenskrav i forhold til takst 2016?

§ 9, stk. 2, rejser også spørgsmål om, hvorvidt en difference, der hidrører fra perioden før bekendtgørelsens ikrafttræden, kan indgå i den fremtidige takstfastsættelse.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen ikke ændrer de grundlæggende principper i den nuværende beregning af takstloftsoverholdelsen. Genberegning af Takst 2015 er således ikke anderledes efter den nye bekendtgørelse i forhold til gældende praksis.

For så vidt angår Takst 2016 og genberegning heraf, har trafikselskaberne endnu ikke indsendt dokumentation for takstloftsoverholdelse. Fristen for indsendelse af dokumentation er ifølge den nye bekendtgørelse mindst 30 dage før, den ønskede ændring træder i kraft, jf. § 4. Trafikselskaberne kan således nå at indmelde Takst 2016 efter den nye bekendtgørelse samt genberegne Takst 2016 efter samme model. Da der ikke forventes væsentlig forskel på ny og gammel model, er der ikke efter Trafik- og Byggestyrelsens opfattelse brug for overgangsordninger.

§ 9, stk. 2 ændres jf. afsnit 5 i dette notat.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til yderligere ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

9. Nye produkter og små produkter

Movia har kommenteret følgende vedrørende håndtering af nye produkter samt små produkter:

Dokumentationskrav

"§ 4, stk. 2: Dokumentationen skal omfatte en komplet oversigt over de nuværende takster samt de ændrede takster".

Movia forstår, jf. høringsmøde d. 1. oktober 2015, at Trafik- og Byggestyrelsen ønsker en komplet liste over alle produkter på et takstsæts takstblad, men at velbegrundede argumenter kan undtage produkter i selve takststigningsberegningen, f.eks. hvis de har et næsten ubetydeligt rejsetal. Movia foreslår, at Trafik- og Byggestyrelsen indarbejder en formulering i bekendtgørelsen, der præciserer dette. Det kan eksempelvis være skoleklassekort, institutionskort, værnepligtskort eller blindkort. Grænsen for, hvad der er ubetydeligt, kan eksempelvis være produkter, hvis omsætning udgør ≤ 1 pct. af den samlede omsætning på takstsettet.

Movia finder, at bekendtgørelsen med fordel kan specificere, hvordan nye produkter indplaceres i en takststigningsdokumentationen. I 2010-bekendtgørelsen blev det i § 4, stk. 3, nr. 2, angivet, at nye produkter ikke indgår i oprettelsesåret. § 10 nævner strukturelle ændringer, og vejledningen nævner overgang til rejsekort samt, at en genberegning indeholdende strukturelle ændringer skal aftales med Trafik- og Byggestyrelsen.

Movia foreslår, at definitionen af strukturelle ændringer præciseres i bekendtgørelse og vejledning. Eksempelvis bør det fremgå, om introduktion af et nyt billetprodukt er en strukturel ændring eller ej. Såfremt det ikke er tilfældet, bør det fremgå, hvordan det nye billetprodukt indplaceres i takststigningsdokumentationen.

Movia forstår, jf. høringsmøde, at takstmyndighederne kan skønne antallet af rejser, der overflyttes fra eksisterende produkter til et nyt billetprodukt og på den baggrund beregne en gennemsnitstakst i før-situationen henholdsvis en gennemsnitstakst i efter-situationen. Forudsætningen for disse skøn er dog, at bekendtgørelsen specificerer, om det nye billetprodukt er en strukturel ændring eller ej.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at i forhold til marginale produkter, der er omfattet af definition på standardbilletter, så skal samtlige takster indmeldes (takstbladet) og overholde takstloftet. Trafik- og Byggestyrelsen har på dialogmødet den 1. oktober oplyst, at TBST i tråd med TBST's tilsynsstrategi vil have en signifikans betragtning i sit tilsyn med takstloftet. Med andre ord, selskaberne kan oplyse at særlige produkter ikke medtages i deres takstloftsberegning fordi de er meget små og ikke påvirker den gennemsnitlige takststigning.

På tilsvarende vis kan beregningen af den gennemsnitlige takststigning godt baseres på en model der ikke omfatter alle produkter med omstigning, hvis det giver større sikkerhed for at beregningen af den gennemsnitlige takststigning er retvisende. Det ændrer dog ikke ved, at takstloftet omfatter alle produkter. TBST vil som udgangspunkt godkende modellen for takstloftsberegningerne ud fra en betragtning om relevans og signifikans.

Movia foreslår at udeladelse af ubetydelige produkter præciseres i bekendtgørelsen. Trafik- og Byggestyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at præcisere dette yderligere, da der er risiko for det skaber

mere tvivl end afklaring. Trafikselskabernes produktporteføljer er forskellige – et ubetydeligt produkt et sted, kan sagtens være et væsentligt produkt et andet sted.

Movia foreslår at definitionen af strukturelle ændringer præciseres, fx hvorvidt et nyt produkt er en strukturel ændring. Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at det forhold at Movia giver et produkt et nyt navn ikke i sig selv berettiger til, at det skal holdes uden for takstloftberegningen, samt at et nyt produkt, fx et "fritidsperiodekort", som udgangspunkt ikke er en strukturel ændring af takstsystemet. En ny zonestruktur er derimod som udgangspunkt en strukturel ændring.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

10. Produkter der ikke er omfattet af bekendtgørelse

Movia bemærker følgende vedr. særprodukter, der ikke er omfattet af bekendtgørelsen:

"Bekendtgørelsen omfatter ikke særprodukter, der ikke er en person-rejsehjemmel, f.eks. WildCard, hundebilletter, cykelbilletter, pladsbilletter m.v."

Movia foreslår, at vejledningen opblødes på dette punkt, idet salgssystemer typisk ikke er indrettet til at skelne mellem børn og hunde, idet de begge rejser til børnepris. Movia kan eksempelvis ikke adskille kontantbilletter anvendt til hunde kontra kontantbilletter anvendt til børn.

"Den omfatter heller ikke rejsehjemler, der til en særlig pris giver mulighed for at rejse med ét transportmiddel uden ret til omstigning...".

I forlængelse af ovennævnte uddrag nævnes en række eksempler som mestendels vedrører jernbanevirksomhedernes eksisterende billetprodukter. For Movia er det relevant at vide om undtagelsen af billetprodukter uden omstigning også vil gælde for særlige busbilletter med eksempelvis begrænset gyldighed til særlige buslinjer eller byer/kommuner.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen fastholder vejledningens tekst på dette punkt. TBST bemærker, at det forhold at Movia ikke kan skelne mellem kontantbilletter anvendt til hhv. hunde og børn ikke påvirker takstloftsoverholdelsen..

Eksemplerne i vejledningen er blot eksempler. Hvis Movia sælger særlige billetter uden omstigning, er disse heller omfattet af bekendtgørelsen.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet eller vejledningen.

11. Tidsplan for beregninger

Movia bemærker følgende vedr. tidsplan for beregning af takstforslag og genberegning:

"§ 6 Beregningen af gennemsnitstaksten, jf. § 5, sker årligt [...]" sammenholdt med "§ 7, stk. 2. Det skal på anmodning fra Trafik- og Byggestyrelsen til enhver tid kunne dokumenteres, [...]"

For at sikre en smidig og enkel proces foreslår Movia, at der udarbejdes en specifik proces- og tidsplan med tidspunkt for indsendelse af dokumentation for vedtaget takstforslag samt for efterfølgende genberegning, når der foreligger realiserede data for det pågældende år. Ligeledes vil det være gavnligt for selskaberne at vide, hvornår Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse er endelig, således at genberegninger ikke skal foretages flere gange end nødvendigt.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen udsteder specifikke retningslinjer for hvornår dokumentation af takststigning samt genberegning skal indsendes, jf. §§ 4 og 9. Det står selskaberne frit for at indsende dokumentation før fristen. TBST vil påbegynde behandlingen af dokumentationen, når denne er TBST i hænde. Resultat af Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn meddeles altid i brev til trafikskabet eller jernbanevirksomheden.

Trafik- og Byggestyrelsen godkender dokumentationen på det foreliggende grundlag, som skal være retvisende. Det er selskabernes ansvar at sikre, at dokumentationen er retvisende.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

12. Metode

Movia bemærker følgende vedrørende metode og valg af metode:

"§ 6, 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".

Den i bilag 2 angivne metode til at vægte prisstigning med rejsetal pr. priskategori er efter Movias opfattelse den korrekte metode. Det kan derfor overvejes om § 6, stk. 3 er nødvendig. I vægtningen indgår rejsetal pr. priskategori. Dette parameter kan opgøres på flere måder. Ved skift fra f.eks. analoge billetprodukter til rejsekort vil der være tale om et forbedret grundlag. Det vil dog ikke være sammenvægtningen af priser og rejsetal, men en ændring af en af de indgående parametre, som ikke er fastdefineret i bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsen mangler umiddelbart formuleringen fra den eksisterende bekendtgørelse (§ 5, stk. 2) om, at "*Trafikselskabet [eller jernbanevirksomheden] vælger selv metode til at fastsætte rejsernes fordeling på priskategorier*". Movia mener, at det skal overvejes om ikke formuleringen er nødvendig, da trafikvirksomhedernes datagrundlag til belysning af rejsetal pr. priskategori er vidt forskellige.

Alternativt foreslår Movia, at bekendtgørelsen med det formål at øge parternes fælles forståelse af dokumentationskrav udbygges med en formulering, der enten – lige som i nugældende bekendtgørelses § 5, stk. 2 – giver Trafikselskaberne [og jernbanevirksomhederne] beføjelser til at vælge metode til opgørelse af rejsetal pr. priskategori, "*Trafikselskabet vælger selv metode til at fastsætte rejsernes fordeling på priskategorier*" eller eksplicit anviser et metodevalg gældende for alle trafikselskaber og jernbanevirksomheder i Danmark. Movias erfaring er, at metoden til opgørelse af rejsetal er genstand for uenighed og diskussion mellem Trafik- og Byggestyrelsen og Movia, hvilket Movia ønsker at undgå fremadrettet.

Hertil kommer, at terminologien ikke forekommer entydig. I § 5, stk. 3, omtales "modellen i bilag 2". I § 6, stk. 1, omtales "konsistent metode, jf. bilag 2". Sondringen mellem, hvad der forstås ved model henholdsvis metode kan med fordel tydeliggøres. § 5, stk. 4, angiver, at der skal anvendes en "forhåndsgodkendt metode, jf. § 6". Imidlertid omtaler § 6 ikke en forhåndsgodkendelse eller en procedure, herunder hvem der skal forhåndsgodkende metoden. Emnet omtales derimod i § 10, stk. 2, som imidlertid ifølge overskriften vedrører genberegning af gennemsnitstakst. I øvrigt forekommer § 10, stk. 2, første punktum, at være overflødig i lyset af § 6, stk. 3. § 6 (stk. 3) omtaler alene godkendelser af metodeændringer. § 6, stk. 3, omtaler den "valgte" metode, men intetsteds fremgår det, hvem der vælger metoden. Sammenfattende er det Movias vurdering, at de nævnte bestemmelser vil have gavn af en gennemskrivning.

I forbindelse med en gennemskrivning foreslås det i øvrigt, at det tydeliggøres, at den initiale beregning og dokumentationen derfor, jf. bekendtgørelsens §§ 4, 5 og 6, er udtryk for et estimat eller en forventning, mens "genberegningen" omtalt i § 9 er baseret på realiserede data.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at Takststigningsloftet allerede er gældende og selskaberne derfor allerede har metoder til at opgøre takststigningen, om end de er forskellige fra selskab til selskab. Movia peger på en verserende drøftelse mellem Movia og TBST angående anvendelse af mere usikre passagertal opgjort ud fra tællesystemerne kontra konkrete passagertal opgjort ud fra salgstal. TBST har i den forbindelse oplyst, at passagertallene skal kunne dokumentere over-

holdelsen af takstloftet, og til dette formål er salgstal bedre end et usikkert 'tælleantal'.

Bilag 2 angiver model for beregningen af takststigning. Input til modellen i bilag 2 skal opgøres konsistent, dvs. at fx opgørelse af antallet af rejser på et periodekort til 30 dage skal være konsistent fra år til år. Trafik- og Byggestyrelsen har i Vejledningens bilag B angivet forslag til antallet af rejser på de forskellige produkter.

Movia påpeger, at § 5, stk. 4 ("Stk. 4. Sammenvejning af gennemsnitstaksten skal baseres på antal rejser i hver priskategori, og den skal foretages efter en forhåndsgodkendt metode, jf. § 6.") henviser til § 6, mens § 6 ikke siger noget om 'forhåndsgodkendt metode'. Trafik- og Byggestyrelsen tager Movias kommentar til efterretning og vil på den baggrund ændre § 5, stk. 4 til " Sammenvejning af gennemsnitstaksten skal baseres på antal rejser i hver priskategori, og den skal foretages efter en konsistent metode, jf. § 6."

Movia foreslår, at det tydeliggøres, at den initiale beregning er et udtryk for forventning. Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at det er en naturlig følge af, at takstforslaget laves før der er realiserede data for det pågældende år.

13. Opsparing i takstloftet

Movia bemærker følgende:

Det bør overvejes, om ikke håndteringen af situationer, hvor udviklingen i gennemsnitstaksten overstiger takststigningsloftet fra vejledningens afsnit "Genberegning af gennemsnitstakst" med fordel kan indføres i § 8 med henblik på at tydeliggøre håndteringen.

Samt

"§ 9, stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende genberegningen, og kan tillade at difference indregnes i en fremtidig takstfastsættelse".

Movia finder umiddelbart ikke, at formuleringen er helt retvisende i forhold til bestemmelserne om det fleksible takststigningsloft. Hvis en genberegning resulterer i en difference, bør en indregning i fremtidig takstfastsættelse være en automatisk konsekvens uden behov for en særskilt tilladelse. Ønskes tilladelsesinstituttet opretholdt, må der som minimum angives, hvilke hensyn der skal tillægges betydning ved afgørelsen af, om tilladelse skal meddeles eller ej. På denne baggrund mener Movia, at § 10, stk. 3 skal præciseres, da den nuværende formulering er uklar.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at § 8 henviser til det Movia kalder initialberegningen. Denne kan i sagens natur ikke blive godkendt, hvis den overstiger takstloftet. Overskridelse af takstloftet fundet efter genberegningen, er håndteret i § 9.

I forhold til § 9 stk. 3 ændres teksten til "Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende genberegningen. Den godkendte difference kan indregnes i en fremtidig takstfastsættelse."

14. Klageadgang

Movia bemærker følgende vedr. klageadgang:

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

Udkastet til bekendtgørelse tillader fortsat – om end væsentligt mere begrænset – spillerum og dermed fortolkninger af, hvordan en fyldestgørende takststigningsdokumentation tilvejebringes. Derfor, og da der kan være store økonomiske værdier og omkostninger forbundet med beregninger vedrørende takststigningsloftet, bør det overvejes, om ikke der fortsat skal være adgang til, at administrative afgørelser kan indbringes for en anden myndighed.

Hertil kommer, at endelighedsbestemmelser harmonerer dårligt med Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet. Uanset hjemlen i trafikselskabslovens § 31, stk. 2, foreslår Movia, at bestemmelsen udgår, eller at Trafik- og Byggestyrelsen forelægger spørgsmålet for Justitsministeriets lovkontor.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen har overvejet sagen, og kan oplyse at § 12 er udformet i dialog med Transport- og Bygningsministeriet. Det skal endvidere bemærkes, at hjemlet i Lov om trafikskaber er ganske klart og dermed også forelagt Justitsministeriet i forbindelse med vedtagelsen af loven.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

15. Henvisning til lov om trafikskaber

Movia bemærker følgende:

Det fremgår af tredje afsnit, at *"Trafikskaber har jf. § 6a stk. 6 i lov om trafikskaber dokumentationsforpligtelsen..."*. Der fremgår ingen dokumentationsforpligtelse af den nævnte bestemmelse, og udsagnet er derfor ikke retvisende.

Kommentar:

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at iht. § 6 a stk. 6, i lov om trafikskaber, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om udmøntning af takstloftet. Denne hjemmel er delegeret til Trafik- og Byggestyrelsen og omfatter også fastsættelse af nærmere regler om krav til dokumentation.

16. Øvrige bemærkninger

Movia bemærker følgende:

"Bilag A: Beregning af gennemsnitstakst og den procentvise udvikling i gennemsnitstaksten"

Movia mener, at bilaget med fordel kan udvides med et eksempel illustrerende situationen, hvor et eller flere nye produkter introduceres i "takst 15".

Movia bemærker, at eksemplets rejsekortrejser ikke indeholder en opdeling på rabattrin, som det ellers er et krav jf. §4 stk. 3 i udkastet til bekendtgørelsen. I langt de fleste tilfælde er det unødvendigt med en opdeling på rabattrin, da rabatten blot udgør en fast procentdel af normalprisen. Kun i tilfælde af, at rabatsatsen ændres kan det være relevant at medtage denne parameter.

"Bilag B: Typiske antal rejser pr. hjemmetype [...]"

For elektronisk solgte rejsehjemler såsom Mobilletter, Mobilklippekort og Rejsekort kan antal rejser hentes direkte fra salgsdata".

Det gælder ikke for eksempelvis mobilperiodekort, hvor der ikke forekommer en digital registrering for hver rejse.

Kommentar:

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet eller vejledningen.

17.Ændringer i bekendtgørelsen på baggrund af høringsvarene

På baggrund af høringen ændres §§ 5 og 9 i bekendtgørelsen fra:

- § 5, stk. 4: "Sammenvejning af gennemsnitstaksten skal baseres på antal rejser i hver priskategori, og den skal foretages efter en forhåndsgodkendt metode, jf. § 6."
- § 9 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."
- § 9 stk. 3: "Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende genberegningen, og kan tillade at differencen indregnes i en fremtidig takstfastsættelse."

Til:

- § 5, stk. 4: "Sammenvejning af gennemsnitstaksten skal baseres på antal rejser i hver priskategori, og den skal foretages efter en konsistent metode, jf. § 6."
- § 9 stk. 2: "Genberegningen skal for et givent år ske senest den 30. maj det følgende år."
- § 9 stk. 3: "Trafik- og Byggestyrelsen skal godkende genberegningen. Den godkendte difference kan indregnes i en fremtidig takstfastsættelse."

Vejledningen konsekvensrettes som følge af ovenstående ændringer i bekendtgørelsen, samt tilpasses som følge af kommentarer i hørings-svarerne som følger:

- Der indsættes et afsnit særligt om Øresundsprodukter, jf. kommentarerne i afsnit 3 i dette notat.
- Afsnit om genberegning af gennemsnitstakst opdateres på baggrund af ændring i bekendtgørelsens § 9 stk. 2 og 3, jf. kommentarerne i afsnit 5 og 13 i dette notat.
- I bilag A tydeliggøres det, at rejsekort skal indgå med alle parametre i beregningen af den gennemsnitlige takststigning, jf. kommentarerne i afsnit 4 i dette notat.

Bilag 1

Jernbanevirksomheder

Arriva Danmark A/S
DSB

Trafikselskaberne i Danmark

BAT
FynBus
Midttrafik
Nordjyllands Trafikselskab
Sydtrafik
Trafikselskabet Movia

Andre

Bus & Tog
Danske Regioner
Erhvervsstyrelsen
Kommunernes Landsforening
Metroselskabet I/S
Rigsrevisionen
Trafikselskaberne i Danmark