

## **POLITIKERSPØRGSMÅL**

Dato: 31. august 2015

Spørgsmål nr.: 157

Dato: 30. juli 2015

Stillet af: Anne Ehrenreich (V)

Besvarelse udsendt den: 31. august 2015

### **Spørgsmål:**

Da Region Hovedstaden er repræsenteret i Movias bestyrelse, vil jeg gerne vide, hvordan man ved beregningerne af takststigninger tager højde for de faldende/lave energipriser, vi har haft i 2015. Jeg antager, at de lavere energipriser kommer passagererne til gode. Og vil gerne vide, hvis det ikke er tilfældet. Jeg vil også gerne kende grundlaget for beregning af prisstigninger.

### **Svar:**

De lavere energipriser kommer passagerene til gode gennem takststigningsloftet. Takststigningsloftet sikrer, at billetpriserne (samlet set) ikke stiger mere end hvad, der svarer til udviklingen i energipriser, den almindelige løn- og prisudvikling og obligationsrenten. Det betyder at faldende energipriser er med til at holde billetpriserne nede, men da effekten af stigende løn, pris og obligationsrente overstiger effekten af de faldende energipriser, bliver billetpriserne i den kollektive trafik ikke lavere.

Fastsættelsen af taksterne fungerer på den måde, at der først sættes et takststigningsloft af Trafikstyrelsen. Dernæst beslutter hvert geografisk takstområde om taksterne skal hæves helt op til takststigningsloftet. Taksterne i hovedstadsområdet fastlægges i fælleskab i Hovedstadens Trafiksamarbejde, som udgøres af DSB, Metroselskabet, Movia og Trafikstyrelsen. Takstområdet Hovedstaden omfatter Region Hovedstaden, kommuner i regionen samt Greve, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn kommuner. Samlet er der i takstområdet indtægter for cirka 4 mia. kr. i 2014.

#### *Hvad er takststigningsloftet*

Det er Trafikstyrelsen der fastsætter takststigningsloftet, som blev besluttet med en bekendtgørelse fra 2007 om fastsættelse af et øvre årligt loft for taksterne i den kollektive trafik, og denne fik indvirkning på taksterne fra 2008 og frem. Takststigningsloftet er i dag styrende for prisniveauet på billetterne i den kollektive trafik i Region Hovedstaden.

I 2016 er takststigningsloftet i Takstområde Hovedstaden på cirka 1,8 %. Loftet udregnes med udgangspunkt i nettoprisindekset, brændstofindeks, lønindeks og den gennemsnitlige obligationsrente, hvoraf nettoprisindekset for brændstof vægtes med 10

% . Det er med andre ord således, at hvis der generelt er en prisstigning i Danmark vil takststigningsloftet følge dette niveau, og samtidig sikre at priserne på billetterne i den kollektive trafik i Danmark ikke stiger mere end den generelle samfundsmæssige udvikling. Et uudnyttet takststigningsloft kan benyttes de efterfølgende år gennem det såkaldte fleksible takststigningsloft.

Takststigningsloftet vurderes i Movias bestyrelse, med Region Hovedstadens beslutningsmandat gennem bestyrelsesmedlem Jens Mandrup. Vurderingen i Movias bestyrelse af om takststigningsloftet helt eller delvist skal udnyttes danner udgangspunktet for en efterfølgende drøftelse og fastsættelse af takststigningsniveauet i Hovedstadens Trafiksamarbejde. Almindeligvis udnyttes takststigningsloftet. Selv små takststigninger har stor betydning for økonomien i kommuner og regioner.

#### *Effekt af brændstofprisindekset på Region Hovedstadens kollektive trafik*

Betydningen af brændstofprisudviklingen kan forklares ved at et fald i brændstofindekset betyder at takststigningsloftet bliver mindre, og dermed at billetindtægterne ved et fuldt udnyttet takststigningsloft er reduceret tilsvarende. Udgifterne er mindre, og dermed bliver priserne for kunderne også lavere. Lavere priser på billetterne antages at have en marginal effekt på passagertilslutningen i den kollektive trafik, men størrelsen på denne passagerstigning er svært at sætte tal på, og er påvirket af mange øvrige faktorer.

Faldende brændstofpriser har dog også en positiv effekt på økonomien. Udgiften til buskørsel (operatørerne) reguleres nemlig også som følge af udsving i brændstofpriserne. Udgiften til diesel antages at udgøre cirka 15-20 % af de samlede udgifter til busdriften, og dermed vil selv små fald i dieselpriisen betyde væsentlige besparelser for Region Hovedstaden.

Den reelle effekt af dieselpri ændringer på Region Hovedstadens økonomi i form af takststigningsloftet er ikke regnet på i dette svar, men det bemærkes at dette vil have væsentligt mindre indvirkning på udgifterne til den kollektive trafik end effekten på udgifterne til busdriften (de operatørspecifikke udgifter).