



Lovtidende A

2022

Udgivet den 20. december 2022

19. december 2022.

Nr. 1545.

Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet

I medfør af § 4, stk. 1, i lov om trafikskelskaber, jf. lov-bekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 8 i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

Anvendelsesområde

§ 1. Delingen af billetindtægterne fra offentlig servicetrafik for rejser internt i hovedstadsområdet mellem trafikskelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sker på grundlag af takststrukturen, det udførte persontransportarbejde og takstsamarbejdet.

§ 2. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn kommuner.

Principper for indtægtsdeling

§ 3. Indtægter fra rejser foretaget alene med ét transportmiddel (solorejseindtægter) fordeles fuldt ud til det selskab, der driver det pågældende transportmiddel, jf. stk. 4.

Stk. 2. Indtægter fra rejser som kildefordeles, jf. bilag 1, som er foretaget med mere end ét transportmiddel (kombi-rejseindtægter) fordeles forholdsmæssigt ved at opgøre den kombinerede rejse som solorejser i hver trafikvirksomhed, og den rabat, som kunden opnår ved en kombineret rejse, fordeles forholdsmæssigt på de pågældende trafikvirksomheder, jf. bilag 1.

Stk. 3. Indtægter fra rejser, som ikke kildefordeles, jf. bilag 1, som er foretaget med mere end ét transportmiddel (kombirejseindtægter) fordeles vha. opgjorte rejsetal samt rejsehjemmelundersøgelser, jf. bilag 1, afsnittet om ikke-kildefordelte indtægter.

Stk. 4. Der skelnes mellem følgende fem forskellige transportmidler, der i henhold til denne bekendtgørelse hver især opfattes som ét transportmiddel:

- 1) Offentlig servicetrafik med Movia (lokaltoget, bus, havnebus mv.).
- 2) Offentlig servicetrafik med metro.
- 3) Offentlig servicetrafik med S-tog på forhandlet kontrakt med staten.

- 4) Offentlig servicetrafik med øvrige tog (herunder både DSB fjern- og regionaltogetrafik og trafik udført efter aftale med andre trafik købere, eksempelvis Skånetrafik-fiken).
- 5) Hovedstadens Letbane (fra dennes åbning).

Indfasning af produkter til kildefordeling

§ 4. Omsætning fra Rejsekort ePung (inkl. ePungsrejser udenfor pendlerområdet på pendler kombi) fordeles ud fra de i bilag 1 beskrevne principper fra og med den 1. januar 2023. Parterne skal arbejde efter, at der senest den 1. juli 2023 er fastlagt en model for at omsætning fra enkeltbilletter kildefordeles ud fra de i bilag 1 beskrevne principper, samt at der senest den 1. januar 2024 er fastlagt en model for at omsætning fra Rejsekort pendler kombi kildefordeles ud fra de i bilag 1 beskrevne principper. Parterne skal arbejde efter, at al omsætning fordeles ud fra de i bilag 1 beskrevne principper senest den 1. januar 2026.

Administration

§ 5. Trafikstyrelsen administrerer delingen af billetindtægter.

Stk. 2. Såfremt selskaberne, jf. § 1, indgår specifikke aftaler om kildefordeling af billetprodukter baseret på takstsamarbejdsmodellen, herunder deling af indtægter uden for hovedstadsområdet, indgår disse aftaler i Trafikstyrelsens deling af billetindtægter.

Provenuforskydning

§ 6. Med virkning for regnskabsåret 2023 opgør Trafikstyrelsen forskellen på indtægtsdelingen ved den hidtidige hovedstadsmodel og indtægtsdelingen med den nye takstsamarbejdsmodel (kaldet forskelsbeløbet). Forskelsbeløbet udlignes mellem parterne, således at hver part i 2023 opnår uændret indtægtsandel med den nye takstsamarbejdsmodel inkl. forskelsbeløb.

Stk. 2. Det beregnede forskelsbeløb for 2023 pristalsreguleres i de efterfølgende år.

Stk. 3. Forskelsbeløbet genberegnes ved billetprodukters overgang til kildefordeling jf. § 4, og kan desuden korrigeres efter aftale mellem DOT-parterne.

Stk. 4. Trafikstyrelsen forestår beregningen af det årlige forskelsbeløb.

Ikrafttræden

§ 7. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 804 af 4. maj 2021 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet ophæves.

Trafikstyrelsen, den 19. december 2022

CARSTEN FALK HANSEN

/ Jan Albrecht

Bilag 1

Indtægtsdeling i Hovedstadsområdet

Principper for indtægtsdelingen

Indtægtsdelingen i Hovedstadsområdet blev indført pr. 1. januar 1990 i henhold til § 7 i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (lov nr. 274 af 3. maj 1989). Det fremgår af § 7, at ”Indtægterne fra salg af kort og billetter fordeles mellem selskabet, DSB og de berørte privatbaner på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.” Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at indtægtsdelingen endvidere skal tilskynde til en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem bus og tog:

”Den præcise indtægtsfordeling fastlægges gennem aftaler mellem parterne, idet trafikministeren afgør eventuelle uenigheder i forbindelse med aftalernes indgåelse. I aftalerne fastlægges det detaljerede grundlag for indtægtsfordelingen, herunder hvilke tællinger og hvilke regnskabsmæssige opgørelser, der skal foretages, samt bestemmelser om revision af aftalerne. Fordelingsnøglen, der skal indgå i aftalerne, skal tilgodese følgende hensyn:

- Den skal være entydig og enkel at administrere.*
- Den skal basere sig på det udførte transportarbejde og de faktiske takster, og derved give incitament til at tiltrække flere passagerer.*
- Den skal sikre, at generelle ændringer i takstniveauet ikke afgørende ændrer på fordelingen af indtægterne mellem trafikvirksomhederne.*
- Den skal tilskynde til en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem tog og bus.*

Fordelingsnøglens hovedprincipper skal være følgende: Gennem tællinger registreres, hvor mange rejser der foretages, og hvordan de er fordelt på transportmidler. Videre undersøges det, hvilken billet- eller korttype der anvendes på rejserne. På baggrund heraf beregnes det, hvad den gennemsnitlige faktiske pris er for såvel rene togrejser og busrejser som kombinerede tog- og busrejser, og når rejsetallene kendes, kan indtægterne til hver trafikvirksomhed beregnes. Indtægterne, der kan henføres til rene togrejser eller busrejser, går ubeskåret til henholdsvis banevirksomhederne og selskabet. Indtægter, der opstår ved kombinerede tog- og busrejser, fordeles i samme forhold som forholdet mellem de gennemsnitlige priser på rene togrejser og busrejser. Med den gældende takststruktur vil trafikselskabet få 42 pct. og DSB 58 pct. af takstindtægterne for disse rejser. Denne fordeling giver selskabet en relativt stor del af indtægterne ved kombinerede rejser i forhold til det udførte transportarbejde. Dette giver selskabet incitament til at opretholde og videreudbygge tilbringerlinier til banerne frem for at oprette længere paralleltgående ruter, der konkurrerer med disse.”

Disse principper har ligget til grund for indgåelsen af de daværende indtægtsdelingsaftaler og lever således – til trods for at der i mellemtiden er kommet et nyt lovgrundlag for indtægtsdelingen – videre i den udmøntning der i dag er i indtægtsdelingsbekendtgørelse og gældende indtægtsdelingsaftaler.

Indtægtsdelingen et således baseret på tre overordnede principper:

1. Transportarbejde
2. Takststruktur
3. Takstsamarbejde – prioritering af tilbringertrafik

Den gældende bestemmelse i § 4 i lov om trafikselskaber fastsætter ikke nogen principper for indtægtsdelingen ud over en fastlæggelse af parterne:

”Transportministeren kan fastsætte regler for hovedstadsområdet om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten. ”

Bestemmelsen trådte i kraft 1. januar 2007 (lov nr. 582 af 24. juni 2005).

I bemærkningerne til lovforslaget, hvor bestemmelsen indføres, står:

”Bestemmelsen indebærer, at trafik- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafikselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, således at indtægtsdelingen sker efter fastlagte principper, bl.a. således, at hvert enkelt selskab får sin egen andel af billetindtægterne. Det er hensigten, at de principper, der fastlægges for indtægtsdelingen, skal sikre gode incitamentsstrukturer til gavn for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet. ”

Den nuværende udmøntning af indtægtsdelingen

Indtægtsdelingen er i dag udmøntet i indtægtsdelingsbekendtgørelsen og de aftaler, der er indgået mellem trafikvirksomhederne.

Indtægtsdelingen baseres i henhold til indtægtsdelingsbekendtgørelsen på, at indtægterne først samles i en ”fællesindtægt”, som dernæst fordeles ved at indtægter fra rejser foretaget alene med ét transportmiddel (solorejseindtægter) fordeles til de respektive selskaber på grundlag af den gennemsnitlige indtægt pr. solorejse, mens indtægterne fra rejser foretaget med mere end et transportmiddel (kombirejseindtægter) fordeles mellem selskaberne forholdsmæssigt i forhold til hvert enkelt selskabs gennemsnitlige indtægt pr. solorejse.

Rejserne opgøres gennem passagertællinger og rejsehjemmelundersøgelser.

På begge områder er der betydelig usikkerhed i opgørelserne. Der har således været stillet spørgsmålstegn ved validiteten af forskellige tællemetoder for passagertal. Det er således Trafikstyrelsens vurdering, at på trods af, at der foretages kontroltællinger for alle tællesystemer, er der relativt stor usikkerhed ved at opgøre antallet af rejser på baggrund af passagertællesystemerne. Rejsehjemmelundersøgelser viser sig også at have en betydelig usikkerhed i opgørelsen af solorejseandelen, når der sammenholdes med rejsekorttal. For rejsekortrejser er der en forskel på 5-10 procentpoint på solorejseandelen for de enkelte transportmidler opgjort henholdsvis ved rejsehjemmelundersøgelsen og i rejsekortsystemet. Trafikstyrelsen vurderer, at rejsehjemmelundersøgelsens opgørelser er behæftet med betydelig usikkerhed. Det gælder såvel fordelingen på billettyper, opgørelsen af rejse længde samt registrering af solo- eller kombirejse.

Endvidere lider metoden under den væsentlige mangel, at indtægterne fra kombirejser ikke fordeles ud fra disse rejsers egne egenskaber, men ud fra egenskaberne ved solorejser, foretaget i de pågældende trafikvirksomheder. Indtægterne fra kombirejser fordeles således ikke på baggrund af fordelingen af transportarbejdet ved de pågældende kombirejser, men på baggrund af fordelingen af transportarbejdet for nogle andre rejser. Der foreligger ingen dokumentation for, at solorejserne med de enkelte transportmidler skulle være repræsentativ for sammensætningen af transportmidler ved kombirejser.

Dette fordelingsprincip beror på de historiske muligheder for data, da reglerne blev indført, men er vanskeligt at begrunde, i det omfang der faktisk findes detaljerede rejsedata for de pågældende kombirejser, således som det nu er tilfældet med rejsekortrejserne.

Hertil kommer, at der er tale om en meget kompleks model, hvor konsekvenserne for den enkelte trafikvirksomhed af en ekstra solgt billet fortaber sig i modellens uigennemsigtige sammenhænge. Der kan således stilles spørgsmålstejn ved, om modellen kan siges, at ”sikre gode incitamentsstrukturer til gavn for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet”.

Kildefordeling i indtægtsdelingen

Indførelsen af rejsekortet indebærer, at der for ca. halvdelen¹⁾ af rejserne foreligger detaljerede data for den enkelte rejse. Dette gør det muligt at gå over til kildefordeling i indtægtsdelingen.

Kildefordeling indebærer, at billetindtægten fra den enkelte rejse fordeles ud fra *den pågældende rejses egne data*.

For solorejser afregnes indtægten fuldt ud til det selskab, hvis transportmiddel er blevet anvendt til rejsen. Dette er også princippet i den nuværende model, men i den nuværende model er det baseret på gennemsnitspris, kombiandele og fradragparametre fra rejsehjemmelundersøgelsen. Med kildefordeling bliver den faktiske indtægt (billetprisen) ved den pågældende solorejse afregnet direkte til selskabet.

For kombirejser indebærer kildefordeling, at fordelingen af indtægten for de kombinerede rejser baseres på de transportmidler, der har været anvendt på den pågældende kombinerede rejse, og ikke ud fra nogle andre rejsers egenskaber, sådan som det er tilfældet efter den nuværende model. Kildefordeling kan derfor også for de kombinerede rejser i princippet afregnes efter hver enkelt rejse, da fordelingen ikke afhænger af passagertællinger, rejsehjemmelundersøgelser og efterfølgende regnskabsmæssige opgørelser.

Kildefordeling er således – i det omfang data foreligger – langt at foretrække frem for det nuværende grundlag som udmøntning af trafikselskabslovens krav om indtægtsdeling. Dette skyldes at fordelingen sker på baggrund af faktiske priser og faktisk transportarbejde.

Derudover giver kildefordeling mulighed for en tilnærmelsesvis straksfordeling, da oplysningerne om rejser leveres dagligt til systemet.²⁾

Der er ved overgang til kildefordeling behov for en model for udmøntning af de tre overordnede principper for indtægtsdelingen, jf. side 2, der kan operationaliseres for den enkelte kombirejse. Det er klart at den nærmere udformning af modellen vil have konsekvenser for fordelingen af indtægterne mellem parterne. En model, der i videst muligt omfang søger at sikre de principper, der har ligget til grund for indtægtsdelingen siden 1990, kan se ud som følger:

1. Transportarbejde

Transportarbejdet afspejles ved, at opgørelsen er zonebaseret, dvs. det opgøres for den enkelte rejse, hvor mange zoner der er rejst med hver enkelt trafikvirksomhed.

2. Takststruktur

Takststrukturen afspejles ved, at prisen for de rejste zoner i hver enkelt trafikvirksomhed afregnes efter taksten for en solorejse på dette zoneantal i henhold til det pågældende takstsæt. (Da afregningen baseres direkte på takstsættet, er der ikke behov for at beregne en gennemsnitlig solozonepris.)

3. Takstsamarbejde

Hensynet til prioritering af tilbringertrafik afspejles ved, at en kombineret rejse opgøres som solorejser i hver trafikvirksomhed, og den rabat, som kunden opnår ved en kombineret rejse, fordeles forholdsmæssigt på de pågældende trafikvirksomheder. Dette tilgodeser i kraft af takststrukturen de korte tilbringerrejser.

Eksempel:

En rejse fra Skodsborg via Nørreport til Amagerbro på 5 zoner til 34 kr. bestående af en rejse med Kystbanen på 5 zoner til en solopris 34 kr. og en metrorejse på 1 zone til en solopris på 16,5 kr. Kundens rabat for en kombineret rejse i forhold til to solorejser er her 16,5 kr. svarende til 33 procent. Rejsen afregnes derfor med 67 procent af 34 kr. = ca. 22,9 kr. til DSB og 67 procent af 16,5 kr. = ca. 11,1 kr. til Metroselskabet.

Til sammenligning er fordelingen efter indtægtsdelingsmodellen for 2019 ca. 22 kr. til DSB Øresund og ca. 12 kr. til Metroselskabet. Denne fordeling gælder i den nuværende model uanset længden af rejsen med henholdsvis Kystbanen og metroen, og uanset hvad passageren har betalt i billetpris for den konkrete rejse.

Modellen kan umiddelbart anvendes til fordeling af Rejsekort ePungrejser, og Rejsekort Pendlerkombirejser uden for pendlerområdet.³⁾

Parterne i indtægtsdelingen

I henhold til bestemmelsen i § 4 i lov om trafikkselskaber (se s. 2), kan transportministeren fastsætte regler for indtægtsdeling mellem trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten.

Det er besluttet, at lade parterne i indtægtsdelingen afspejle transportsystemer/trafikkøbere. Således skal parterne i indtægtsdelingen fremadrettet udgøre:

1. Movia (busser, havnebusser og privatbaner under ét)
2. Metroselskabet I/S (M1, M2, M3 og M4 under ét)
3. S-tog
4. Tog (andre tog end ovenstående, det vil sige fjern- og regionaltog, herunder både DSB-tog og Skånetrafiken-tog)
5. Hovedstadens Letbane (fra 2025)

Rejser med skift mellem flere transportmidler tilhørende én part, for eksempel ved skift fra bus til bus eller fra DSB-tog til Skånetrafiken-tog, afregnes i kildefordelingen som én rejse. Bus-bus-Kystbanen

udgør således én Movia-rejse og én tog-rejse. Bus-S-tog-Kystbanen udgør én Movia-rejse, én S-tog-rejse og én tog-rejse. Bus-Kystbanen-Bus opgøres derimod som to Movia-rejser og én tog-rejse.

Ikke-kildefordelte indtægter

Det er alene de indtægter, der kan fordeles på baggrund af data om den pågældende rejse, der indgår i kildefordelingen. Det er besluttet, at det pt. omfatter Rejsekort ePung.

Indtægter, der ikke kildefordeles, herunder kontantbilletter og pendlerkort, fordeles efter de hidtidige metoder, hvor indtægten fra de pågældende produkter indtægtsfordeles vha. opgjorte rejsetal samt rejsehjemmelundersøgelser, der afdækker kundernes rejsemønster. Dette indtil der måtte foreligge et bedre datagrundlag for de pågældende produkter.

Den fremtidige rejsehjemmelundersøgelse benyttes til beregning af følgende sæt af parametre, som indgår i indtægtsdelingen:

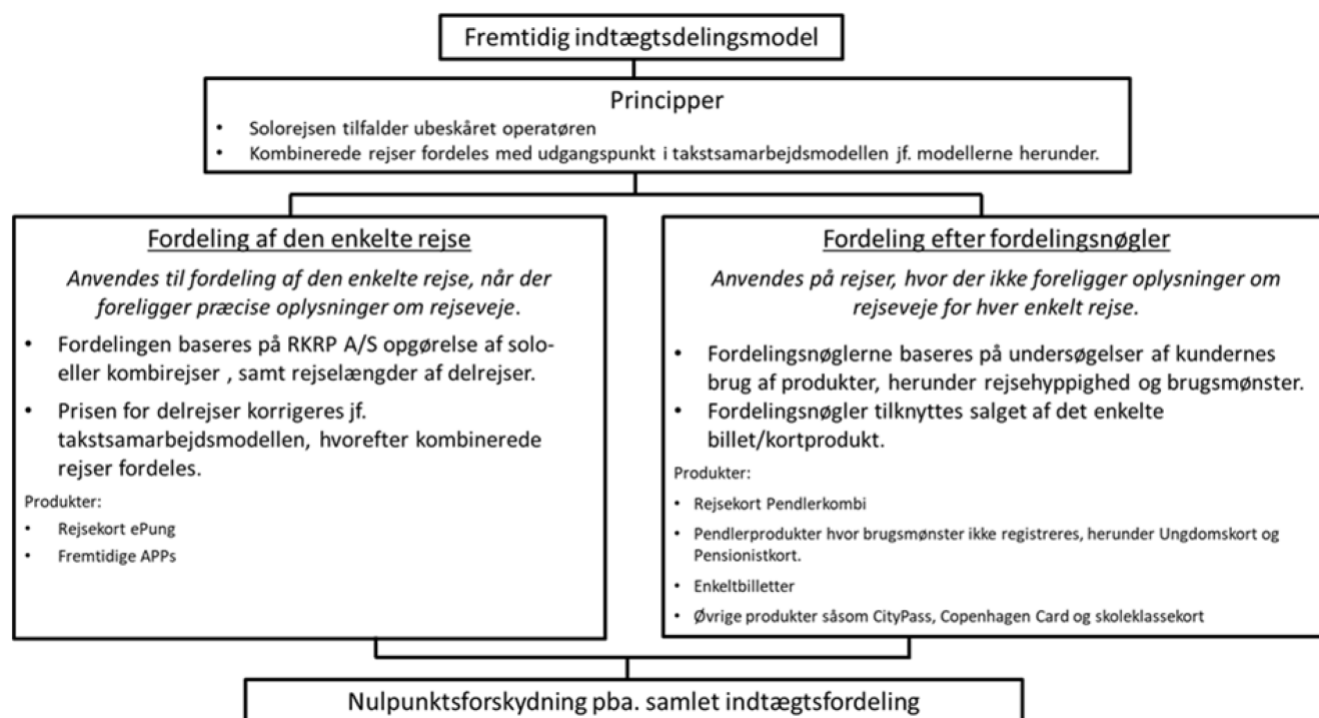
- A. Antal solgte rejser pr. billetprodukt (ekskl. Rejsekort). Man kender omsætningen pr. billetprodukt og som hovedregel (eksempelvis ved salg på DOT-app) kender man også antal solgte enheder, eller antal periodekortdage. Ud fra rejsehjemmelanalyser af brugen af hhv. enkeltbilletter, pendlerkort, Ungdomskort, pensionistkort mv. kan man belyse om der foretages returrejser på enkeltbilletter, samt hvor mange rejser pr. 30 dage der foretages på et pendlerkort mv. Herefter kan det sammenholdes med den realiserede omsætning således at det præcise antal solgte rejser pr. produkt kan beregnes.
- B. Fordeling af solgte rejser på selskaberne.⁴⁾ Rejsehjemmelundersøgelsen kan også bruges til at belyse brugen af det enkelte billetprodukt, opgjort i solorejser pr. selskab og kombinerede rejser pr. selskab. Herefter kan det summerede antal solgte rejser pr. selskab beregnes.
- C. Omstigningsandel pr. selskab. I og med at man har opgjort antal solgte rejser pr. selskab opdelt i solorejser og kombirejser, kan omstigningsandelen for hvert selskab opgøres.
- D. Gennemsnitsprisen pr. selskab. På baggrund af ovenstående opgørelser kan der beregnes en sammenvejet gennemsnitspris pr. selskab (og kombinationer heraf).

Når man kender ovennævnte parametre, kan antallet af rejser beregnes og indtægtsdelingen for ikke-rejsekort-produkter (ePung-rejser) foretages, jf. den nuværende model. Fordi man kan beregne det præcise rejsetal, jf. pkt. A, har man ikke behov for et bruttorejsetal pr. selskab og dermed heller ikke behov for at opgøre ikke-indtægtsgivende rejser.

Indtægtsdelingen beregnes efter de nuværende metoder på baggrund af de summerede resultater for alle billetprodukter ekskl. Rejsekort ePung.

De beskrevne modelprincipper kan således skitseres vha. nedenstående figur:

Figur 1: Skitse til takstsamarbejdsmodel



Passagertællinger er ikke længere nødvendige for indtægtsdelingen

Med denne ændring af input-data til indtægtsdelingen vil der ikke længere være behov for, at selskaberne opgør passagertællinger, samt udarbejder tællerapporter. Hermed bortfalder en meget ressourcekrævende opgave, som samtidig er den største kilde til forsinkelse af lukning af indtægtsregnskaber for parterne, som eksempel kan nævnes at der endnu ikke foreligger godkendte tællerapporter for 2018 for alle parter.

Hermed forebygges også fremtidige voldgiftssager (retssager) vedr. selskabernes tællinger, som har været den primære kilde til konflikter mellem parterne.

Håndtering af eventuelle provenuforskydninger

Uanset om man vælger en tællingsbaseret model eller en rejsehjemmelanalysebaseret model, vil det – under forudsætning af perfekte data – ikke give en indtægtsfordeling til selskaberne, der afviger væsentligt fra den nuværende indtægtsdeling, idet fordelingsprincipperne i modellen er uændrede.

Det kan dog ikke udelukkes, at der i praksis vil være relativt store provenuforskydninger, idet den nuværende model indeholder en række usikkerheder, som ikke vil være at finde i en ny model. Ligeledes kan andre data, der benyttes i en justeret model også være behæftet med en vis usikkerhed, hvorfor der kan opstå provenuforskydninger.

Provenuforskydningen mellem parterne kan håndteres gennem en såkaldt 0-punktsforskydning. Det indebærer en parallel indtægtsopgørelse i et overgangså (2023), hvor indtægterne opgøres efter den hidtidige tællebaserede model og samtidig opgøres efter den fremtidige model, der kombinerer Rejsekort kildefordeling og indtægtsfordeling af øvrige produkter på baggrund af Rejsehjemmelundersøgelse. Indtægtsopgørelsen i den fremtidige metode er en simpel summering af rejsekortindtægter og ikke-kildefordelte indtægter pr. selskab.

Det er ikke muligt at opdele provenuforskydningen på indtægterne fra kildefordelte rejsekortrejser hhv. nøglefordelte, øvrige produkter, idet indtægterne i den nuværende model ikke kan separeres mellem produkttyperne rejsekort, enkeltbillet, pendlerkort mv. Derfor vil provenuforskydningen alene kunne foretages på helt aggregeret niveau.

Under forudsætning af, at provenuforskydningen håndteres jf. parternes interne aftale om 0-punktforskydning, så beregnes forskellen mellem den nuværende model og den fremtidige model i et parallel-år (2023). Det beregnede forskelsbeløb fremskrives efterfølgende med den årlige udvikling i nettoprisindekset og udlignes mellem parterne i forbindelse med den årlige indtægtsdeling. Nulpunktsforskydningen kan først beregnes i 2024, når data for hele 2023 foreligger. 0-punktsforskydningen genvurderes i forbindelse med Grøn Takstreform, forventeligt i 2026.

-
- 1) I hovedstadsområdet drejer det sig i 2019 om rejser for ca. 2,35 mia. kr. ud af en samlet omsætning på 4,6 mia. kr.
 - 2) Tilnærmelsesvis straksfordeling, da der fra datalevering fra udstyret går 24 timer før det er leveret til datawarehouse. Derudover er bussernes udstyr offline og der kan gå op til 7 dage, før data leveres til datawarehouse.
 - 3) På sigt vil andre produkttyper (eksempelvis apps), der indeholder oplysninger om start-, skifte- og slutdestination tilsvarende kunne indgå som en del af kildefordelingsmodellen.
 - 4) I det følgende bruges begreberne "part" og "selskab" synonymt for de fem enheder: Movia, Metroselskabet, S-tog, Tog og Hovedstadens Letbane.