



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

BAGGRUNDEN FOR TRAFIKSELSKABERNES PRESSEDE ØKONOMI

Resumé og status

Den kollektive transport spiller en vigtig rolle i den grønne omstilling og i at få Danmark til at hænge bedre sammen. En rolle de seks regionale trafiksekskaber hver dag arbejder hårdt på at indfri. Men lave passagertal efter Covid-19 og ikke mindst de voldsomme prisstigninger på brændstof efter krigen i Ukraine har betydet, at trafiksekskaberne lige nu har et hul i budgetterne på 1,345 mia. kr.¹De økonomiske udfordringer er blevet forværret af, at trafiksekskaberne får et indtægtstab i 2023 på 252 mio. kr., fordi takststigningsloftet i januar 2023, som blev meldt ud i marts 2022, har vist sig at være for lavt sat i forhold til trafiksekskabernes meromkostninger.²

De regionale trafiksekskaber er ejet af kommuner og regioner og driften af dem er et kommunalt og regionalt ansvarsområde. Det er således op til kommuner og regioner, at finde de manglende midler. Aftalen mellem KL, Danske regioner og regeringen om regionernes og kommunernes økonomi for 2024³ øger trafiksekskabernes kassekredit med 600 mio. kr. fra 1. juni i år. Det er positivt, for det gør det muligt at planlægge med en længere tidshorison. Men der er kun tale om et lån, og det efterlader stadig 745 mio. kr., hvis det akutte hul i budgetterne skal dækkes. Al busdrift er udliciteret, og sekskaberne er kontraktmæssigt forpligtet til at dække ekstraordinære merudgifter som f.eks. stigende brændstofpriser. KL og Danske Regioner foreslog i januar at fremrykke takststigningen og fordoble kassekrediten for at afbøde de værste serviceforringelser, men dette blev ikke imødekommet⁴.

Kommuner og regioner har opretholdt niveauet for tilskud til den kollektive transport, men de voldsomme prisstigninger og færre indtægter som følge af færre passager efter covid-19 betyder, at pengene ikke rækker. Kommuner og regioner står derfor i den utaknemmelige situation, at de kan vælge mellem at spare på andre områder som f.eks. hospitaler, skoler og plejehjem - eller spare på den kollektive transport. Eller begge dele. Selvom der generelt har været stor opbakning til den kollektive transport fra kommuner og regioner, er der gennemført og varslet besparelser, og der er flere på vej. Der er tale om historisk store besparelser på bustrafikken, der også rammer hovedruterne. Det vil kunne mærkes alle steder, men landdistrikterne rammes særlig hårdt.

Der er tale om et akut og kortsigtet problem, men konsekvenserne kan blive langvarige, for kører bussen ikke, presses folk over i bilerne Regeringen har nedsat et ekspertudvalg, som kommer med sine anbefalinger i slutningen af 2024. Men ind til da, er der på den korte bane brug for, at Folketinget giver den kollektive transport en hjælpende hånd, så de værste serviceforringelser kan undgås.



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

UDDYBENDE BAGGRUND

1. Trafikselskabernes ufinansierede udfordring er over én milliard kr. i 2023

COVID-19 betød et drastisk fald i antallet af passager i den kollektive transport – og dermed faldende indtægter. Selskaberne har gjort en stor indsats for at få passagerne tilbage, hvilket i høj grad er lykkedes, men ingen selskaber er endnu nået samme tal som før 2019. Ændrede arbejdsvaner med flere hjemmearbejdsdage m.m. betyder, at det nok heller ikke vil ske. Det største økonomiske pres kommer dog fra de voldsomme prisstigninger som følge af krigen i Ukraine.

Stigende brændstofpriser, løn og inflation, giver samlet en merudgift til selskaberne på 1,345 mia. kr. Den tidligere regering havde afsat 140 mio. kr. til trafikselskaberne⁵ til delvis kompensation for de stigende energipriser. Dette ekstraordinære tilskud er med i finansloven for 2023. Det er godt, men det rækker desværre langt fra. Et samlet skøn over trafikselskabernes ufinansierede merudgifter ses i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Trafikselskabernes skøn for merudgiftsniveau i 2023

	Covid-19 effekt Mio. kr.	Effekt af stigende brændstofpriser Mio. kr.	Forsynings- tilskud	Samlet ufinansieret udfordring i 2023 Mio. kr.	Indtægtstab som følge af at takststigningen i 2023 ikke svarede til prisstigningerne
BAT	5,0	3,4	0,7	7,7	1,7
Fynbus	21,0	50,0	10,1	60,9	19,9
Midttrafik	37,9	283,1	31,9	289,1	54,4
Movia	201,7	552,0	64,5	689,2	129,0
NT	32,7	170,2	19,4	183,6	28,8
Sydtrafik	25,1	103,0	13,3	114,8	18,1
I alt	323,4	1.161,7	140,0	1.345,1	251,9

Kilde: Oplysningerne er indsamlet fra Trafikselskaberne medio maj 2023

Finansloven for 2023 tilførte ikke ekstra midler til Trafikselskaberne, så dette underskud må enten dækkes af besparelser på driften eller af kommuner og regioner, som så må spare på andre områder.

2. Meromkostninger og indtægtstab

Krigen i Ukraine har medført nogle voldsomme prisstigninger, ingen havde forudset. Det gav Trafikselskaberne store meromkostninger i 2022. Takststigningsloftet meldes ud én gang årligt i marts og angiver, hvor meget, taksterne maksimalt må stige i januar året efter.



TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK

Under normale forhold vil den årlige takststigning, som finder sted i januar, sikre en indtægtsstigning, som nogenlunde dækker meromkostningerne. Men det takststigningsloft, som trådte i kraft i januar 2023, var sat ud fra et skøn fra december 2021, som viste sig at være alt for lavt. Da takststigningsloftet for 2023 blev meldt ud i marts 2022, var det f.eks. ud fra en forventning om, at brændstofpriserne ville falde med 6,6 pct og de generelle prisstigninger kun ville være 2,4 pct., som det fremgår i tabel 2.

Tabel 2: Takststigningsloft i 2023

Pct.	vægt	2020	2021	2022	2023
Nettoprisindeks	0,2	0,4	1,5	2,4	2,0
Nettoprisindeks for brændstof	0,1	-19,4	34,3	-6,6	-1,1
Lønudvikling for den private sektor	0,6	1,9	2,9	3,4	3,4
Gennemsnitlig obligationsrente (stigning)	0,1	-0,2	0,1	0,2	0,1
I alt	1	-0,75	5,48	1,88	2,34
Tidligere skøn		-0,57	2,01	2,33	
Niveauekorrektion		-0,18	3,47	-0,45	2,84 ¹⁾
Korrektion sfa. negativ takststigning i 2022 ²⁾					-0,30
I alt inkl. korrektioner					4,9

Kilde: Trafikstyrelsen, takststigningsloft i 2023 baseret på skøn fra december 2021 samt endelige opgørelser

Men som det fremgår af den endelige opgørelse, som ses nedenfor i tabel 3, endte brændstofpriserne med at stige 53,2 pct. ligesom priserne generelt endte med at stige med 7,7 pct. Takststigningsloftet for 2022 viste sig at være 6,87 pct. lavere end det, der endte med at være virkeligheden (den grønne boks indsat i tabel 3). Det giver Trafikselskaberne et indtægtstab på 252 mio. kr. i 2023, som de ikke får dækket.

Den manglende samtidighed mellem tidspunktet for prisstigninger i samfundet og det tidspunkt, hvor Trafikselskaberne må lade deres takster stige, får negative økonomiske konsekvenser i tider med inflation som nu. Først når taksterne reguleres næste gang i januar 2024, vil der blive rettet op på det, idet de 6,87 pct. er regnet ind i takststigningsloftet for 2024, som ender på 10,3 pct. Hvis hele loftet udnyttes, er det en høj stigning på et tidspunkt, hvor alle andre priser i samfundet er ved at falde, hvilket kan risikere at få nogle passagerer til at fravælge den kollektive transport.

Det skal understreges, at ingen trafikselskaber ønsker takststigninger, men lukkede busruter og serviceforringelser vurderes at være værre.



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Tabel 3: Takststigningsloft i 2024 baseret på skøn fra marts 2023 samt endelige opgørelser

Pct.	Vægt	2021	2022	2023	2024
Nettoprisindeks	0,2	1,5	7,7	4,3	2,6
Nettoprisindeks for brændstof	0,1	34,3	53,2	-18,2	-2,9
Lønudvikling for den private sektor	0,6	2,9	3,6	4,5	5,3
Gennemsnitlig obligationsrente (stigning)	0,1	0,1	1,6	1,7	0,0
I alt	1	5,48	9,18	1,91	3,41
Tidligere skøn		5,48	1,88	2,34	
Niveauekorrektion ¹⁾		0,00	7,30	-0,43	6,87
I alt inkl. korrektioner					10,3

Kilde: <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/kollektiv-trafik/takster/takststigningsloft>

3. Konsekvensen af den akutte økonomiske situation er historisk store besparelser

Konsekvensen af den nuværende økonomiske situation er, som det fremgår af tabel 1, at der mangler 1,345 mia. kr. Den øgede låneadgang på 600 mio. kr. kan afbøde nogle besparelser, ind til taksterne kan forhøjes i januar 2024 og indtægterne igen stiger. Men selvom kommuner og regioner har opretholdt niveauet for støtte til den kollektive transport rækker pengene ikke når priserne stiger så voldsomt og passagerindtægterne er faldet efter covid-19. På den korte bane skal de derfor afgøre, om de kan finde pengene andre steder eller der skal spares. Det er en utaknemmelige situation, hvor der skal vælges mellem at spare på andre områder som f.eks. hospitaler, skoler og plejehjem eller på den kollektive transport – eller begge dele.

I tabel 4 ses en oversigt over besluttede og planlagt besparelser i 2023 og 2024, som opgjort i maj 2023. Det skal dog bemærkes, at denne tabel ikke er fyldestgørende. Der forventes flere besparelser i både 2023 og 2024, da flere kommuner er ved at genåbne deres budgetter og flere har bestilt sparekataloger.



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Tabel 4: Oversigt over besluttede og varslede besparelser i trafikselskaberne i 2023 og 2024 fra maj 2023

Alle Trafikselskaber i alt	Besparelser i 2023 Mio. kr.	Besparelser i 2024 Mio. kr.
Bus		
Brutto	165,4	218,0
Letbane		
Brutto	-	-
Privatbane/tog		
Brutto	3,2	5,8
Flex		
Brutto	1,5	1,5
Brutto	170,1	225,4

Kilde: Oversigt opgjort af trafikselskaberne maj 2023

Der er tale om historisk store besparelser og serviceforringelser, som kan mærkes i alle trafikselskaber. Landdistrikterne, hvor dækningen i forvejen er tynd, rammes særlig hårdt. Mange kommuner og regioner har bestilt yderligere sparekataloger, så en endelig oversigt over besparelserne vil først kunne laves senere på efteråret.

NOTAT
30.08.23

¹ Tallet er baseret på den seneste opgørelse fra Trafikselskaberne fra maj 2023.

² Trafikstyrelsens endelige opgørelse over prisstigningerne i 2022 viser, at skønnet over selskabernes meromkostninger ramte 6,87 pct. for lavt i.f.t. meromkostningerne: [Takststigningsloft \(trafikstyrelsen.dk\)](https://www.trafikstyrelsen.dk/mediasendelse/27133)

³ Se side 12 i aftalen om kommunernes økonomi: <https://fm.dk/media/27133/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2024.pdf> og side 13 i aftalen om regionernes økonomi: <https://fm.dk/media/27139/aftale-om-regionernes-oekonomi-for-2024.pdf>

⁴ Se side 12 i aftalen om kommunernes økonomi: <https://fm.dk/media/27133/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2024.pdf> og side 13 i aftalen om regionernes økonomi: <https://fm.dk/media/27139/aftale-om-regionernes-oekonomi-for-2024.pdf>

⁵ Den tidligere regering besluttede i 2022, at der i 2023 skulle gives et ekstraordinært energiforsyningstilskud på 140 mio. kr. til de regionale trafikselskaber for at understøtte den kollektive transport i hele landet.