



Trafikselskabernes pressede økonomi

Baggrund, forslag til afhjælpning og status for varslede besparelser per 26. maj 2023

1. 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 trafikselskaber i TID brænder for at påtage sig. Men lave passagertal efter Covid-19 og ikke mindst de voldsomme prisstigninger betyder, at trafikselskaberne lige nu har et hul i budgettet på 1,345 mia. kr. Hvis dette økonomiske hul skal dækkes, vil det enten betyde store serviceforringelser til skade for den kollektive transport, eller store ekstra regninger til trafikselskabernes ejere, de danske kommuner og regioner. Problemet er blevet forværret af, at trafikselskaberne får et indtægtstab i 2023 på 252 mio. kr. fordi takststigningen i januar 2023 var sat for lavt i forhold til trafikselskabernes meromkostninger.

Alt tyder på, at priserne er ved at stabilisere sig og at de økonomiske problemer er midlertidige. Trafikselskaberne og deres ejere stillede derfor før jul to forslag, som ville gøre det muligt at komme igennem 2023 uden drastiske tilpasninger af serviceniveauet og uden at bede om flere penge af staten:

1. Give adgang til øget lånefinansiering af driften i 2023-2025 ved at ændre lånebekendtgørelsen og fordoble trafikselskabernes kassekredit fra 125 kr. til 250 kr. per indbygger. Det vil gøre det muligt for Trafikselskaberne at planlægge og finansiere de ekstraordinære udgifter, de har lige nu, indtil pengene kommer som følge af faldene priser og flere indtægter som følge af takststigninger.
2. Give mulighed for at fremrykke den takststigning, der er planlagt i januar 2024 til sommeren 2023. Det vil kunne udbedre noget af det indtægtstab på 252 mio. kr., som Trafikselskaberne får i 2023, fordi takststigningen i januar 2023 var sat for lavt i.f.t. meromkostningerne¹. Ingen selskaber ønsker at hæve priserne, men det er langt bedre end lukkede busruter og serviceforringelser, som ellers bliver konsekvensen.

Regeringen har i et svar fra 2. maj til KL og Danske Regioner afvist at fremrykke den planlagte takstforhøjelse. Derfor bliver det først fra 2024, at taksterne kan hæves og indtægterne øges, så trafikselskaberne kan få hjælp til at dække meromkostningerne i 2022 og 2023. Takststigningen i 2024 bliver derfor ekstraordinær høj og op til 10,3 pct.

I aftalen om kommunernes økonomi fra 25. maj 2023² imødekommes forslaget om øget låneadgang delvist, idet kassekreditten midlertidigt forhøjes til 225 kr. per indbygger fra 1. juni 2023, hvilket samlet øger kassekreditten med 600 mio. kr. Samme aftale har afsat 5,0 mia. kr. til midtvejsregulering som følge af ændrede skøn for overførsler samt pris- og lønudvikling. Trafikselskaberne håber at blive tilgodeset her, da de er blevet hårdt ramt af de voldsomme prisstigninger.

Lige nu ser alle trafikselskaber derfor ind i besparelser for at løse det akutte økonomiske problem. I 2023 er der besluttet og varslet besparelser på 170 mio. kr. brutto, og forventningen er, at tallet bliver højere. I 2024 er der foreløbig tale om besparelser på 253 mio. kr. brutto og her forventes også, at det bliver nødvendigt med flere besparelser. Det er uheldigt, da lukkede busruter og serviceforringelser presser passagererne til at finde andre løsninger.

¹ Trafikstyrelsens endelige opgørelse over prisstigningerne i 2022 viser, at skønnet over selskabernes meromkostninger ramte 6,87 pct. for lavt: [Takststigningsloft \(trafikstyrelsen.dk\)](https://trafikstyrelsen.dk)

² <https://fm.dk/media/27133/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2024.pdf>



BAGGRUND

2. Trafiksekskabernes ufinansierede udfordring er over en 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 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 trafiksekskaberne³ 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 trafiksekskabernes ufinansierede merudgifter er 1.345,1 mio. kr. og ses i tabellen nedenfor.

Tabel 1: Trafiksekskabernes skøn for merudgiftsniveau i 2023⁴

	Covid-19 effekt Mio. kr.	Effekt af stigende brændstofpriser Mio. kr.	Forsynings- tilskud	Samlet ufinansieret udfordring i 2023 Mio. kr.	Udfordring vedr. indtægtstab som følge af manglende takststigning i 2023
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 Trafiksekskaberne medio maj 2023

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

3. Meromkostninger og indtægtstab som følge af for lavt sat takststigning

Krigen i Ukraine har medført nogle voldsomme prisstigninger, ingen havde forudset. Det gav Trafiksekskaberne store meromkostninger i 2022. Under normale forhold, vil den årlige takststigning, som finder sted i januar afspejle disse meromkostninger og sikre en tilsvarende indtægtsstigning, men det skete ikke i januar 2023, fordi takststigningsloftet blev sat for lavt. Takststigningsloftet meldes ud én gang årligt i marts og angiver, hvor meget, taksterne maksimalt må stige i januar året efter. 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 ville være 2,4 pct., som det fremgår i tabel 2.

³ Den tidligere regering besluttede, at der i 2023 skulle gives et ekstraordinært energiforsyningstilskud på 140 mio. kr. til de regionale trafiksekskaber, for at understøtte den kollektive transport i hele landet.

⁴ Trafiksekskabernes forventning til meromkostningerne i 2023 udarbejdet april 2023.



Tabel 2: Takststigningsloft i 2023

Takststigningsloft i 2023 baseret på skøn fra december 2021 samt endelige opgørelser					
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

Som det fremgår af den endelige opgørelse, som ses i tabel 3, endte brændstofpriserne med at stige over 53 pct. ligesom priserne generelt endte med at stige med 7,7 pct. Tabel 3 viser takststigningsloftet i 2024 som er Trafikstyrelsen endelige opgørelse over prisudviklingen i 2022 og et skøn over hvordan udviklingen bliver i 2023.

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>

Der er altså ikke samtidighed mellem tidspunktet for prisstigninger i samfundet og det tidspunkt, hvor Trafikselskaberne må lade deres takster stige. Det får negative økonomiske konsekvenser i tider med inflation som nu. Som det fremgår af tabel 3, viste det skøn, der lå til grund for hvor meget priserne ville stige i 2022 sig at være 6,87 pct. lavere end det, der endte med at være virkeligheden. Det betyder, at takststigningen i januar 2023 burde have været 6,87 pct. højere, hvis den skulle have afspejlet meromkostningerne.

Det giver Trafikselskaberne et indtægtstab på 252 mio. kr. i 2023, som de ikke får dækket. 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. Det er en høj stigning på et tidspunkt hvor alle andre priser i samfundet er ved at falde. Det skal understreges, at ingen trafikselskaber ønsker takststigninger, men lukkede busruter og serviceforringelser vurderes at være værre.

4. Konsekvensen af den økonomiske situation er besparelser

Konsekvensen af den nuværende økonomiske situation er, at der mangler 1,345 mia. kr. Hvis det ikke her lykkes at finde en løsning, skal merudgifterne finansieres af kommuner og regioner. KL og Danske Regioner har tilkendegivet, at de tager sagen op i forhandlingerne med regeringen om kommuner og regioners økonomi for 2024. Men da kommuner og regioner ikke kompenseres for de manglende indtægter hos trafikselskaberne, kan besparelser ikke undgås.

Kommuner og regioner står derfor i den utaknemmelige situation, at de kan vælge mellem at spare på andre områder som f.eks. skoler og plejehjem eller på den kollektive transport. Selvom der generelt har været stor opbakning til den kollektive transport fra trafikselskabernes ejere i kommuner og regioner, er der besluttet og varslet besparelser i alle trafikselskaber. I tabellen nedenfor ses en oversigt over besluttede og planlagt besparelser i 2023 og 2024:

Tabel 3: Besluttede og varslede besparelser i trafikselskaberne i 2023 og 2024

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

Det skal bemærkes, at trafikselskaberne har arbejdet på at undgå nedskæringer i 2023, i håbet om at forslagene om øget låneadgang og takstfremrykning blev imødekommet. Mange kommuner har derfor holdt igen. Der forventes derfor flere besparelser i både 2023 og 2024, da flere kommuner er ved at genåbne deres budgetter og flere har bestilt sparekataloger.