

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. busdrift 30. september 2008

Spørgsmål AA: *”Ministeren bedes redegøre for, hvilke initiativer hun vil tage for at sikre, at de stigende brændstofpriser og regeringens snævre rammer for kommunernes og regionernes økonomi ikke fører til omfattende nedskæringer på busdriften?”*

Svar på spørgsmål AA:

Jeg vil gerne indlede med at forklare, hvordan lov om trafikskaber fungerer.

Lov om trafikskaber handler om ansvaret og organiseringen af den lokale og regionale offentlige servicetrafik.

Loven forudsætter, at alle kommuner og regioner skal deltage i ét trafikskab.

Før kommunalreformen var der rundt omkring i landet en række forskellige modeller for tilrettelæggelse af bustrafikken. Nogle amter havde et trafikskab med det fulde ansvar for al



bustrafik. I andre amter havde kommunerne ansvaret for den lokale trafik, mens amterne tog sig af regionalbusserne. I hovedstadsområdet var ansvaret for bustrafikken samlet i HUR, hvor det var de 3 amter samt Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune, der også havde status som amter, der traf alle beslutninger om service og økonomi.

Lov om trafikkselskaber har ført beslutningerne om bustrafikken tættere på borgerne og de enkelte kommunalbestyrelser.

Grundtanken bag dette er, at det er i lokalområdet man har det bedste



overblik over dagligdagens
transportbehov.

Det er derfor i kommunerne, at man skal
afgøre og prioritere, hvilke
transportbehov man vil imødekomme, i
hvilket omfang og med hvilket
serviceniveau.

Busserne skal gerne køre, hvor der er
brug for dem og i det rigtige omfang.

Med kommunalreformen har
kommunerne samtidig fået en størrelse,
hvor det er muligt at varetage en
kortlægning og finansiering af behovet
for lokal bustrafik.

Hvor trafikbehovet rækker ud over de
daglige lokale formål, er det et regionalt



anliggende. De regionale trafiktilbud skal derfor betales af regionerne hvad enten det sker med busser over længere afstandene eller med lokalbaner.

Kommuner og regioner bestemmer de større udgiftsnormerende ting, som rutestruktur og serviceniveau og bærer det økonomiske ansvar for det de bestemmer.

Trafikselskabernes rolle er at assistere kommuner og regioner med at realisere de tilbud, som de vil betale for, samt at koordinere mellem de enkelte tilbud på tværs af regionen.

Trafikselskaberne skal samle den ekspertise, som det ville være spildt at



lade hver enkelt kommune oparbejde, f.eks. om udbud og indkøb af trafik.

Trafikselskaberne udbyder, indkøber og overvåger trafikken. Selskaberne har ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner inden for de rammer, som kommuner og regioner udstikker for deres respektive ruter. Derudover skal de fastlægge takster og billetteringssystemer.

Lov om trafikselskaber har ikke i sig selv givet anledning til et ændret bevillingsniveau til den kollektive bustrafik. I forbindelse med DUT forhandlingerne om de økonomiske konsekvenser af loven blev det nøje tilstræbt, at der samlet set er de samme



midler til rådighed årligt til den kollektive trafik som før kommunalreformen.

Forventningen er dog, at man på grund af højere effektivitet og stordriftsfordele vil få mere for pengene.

Det var lidt om organiseringen af og ansvarsfordelingen i bustrafikken. Det er som sagt kommuner og regioner, der er ansvarlige for tilrettelæggelsen af bustrafikken. Jeg vil gerne understrege, at jeg er meget opmærksom på, at trafikken fungerer, og jeg følger udviklingen i den kollektive trafik nøje. Hvis der viser sig behov for at justere i de lovgivningsmæssige rammer, der er



for den kollektive trafik, så er vi klar til at se på det.

Loven indeholder mulighed for at indføre et loft over, hvor meget taksterne kan stige i den kollektive trafik.

Takstloftet har virkning for takstfastsættelse fra og med 2008.

Takstloftet er et årligt loft, der tager hensyn til trafikkselskabernes omkostningsstruktur. Loftet beregnes på baggrund af den forventede udvikling i en række indeks. I beregningen af loftet indgår nettoprisindekset, indeks for brændstof, lønindeks og ændringer i obligationsrenten.

Indeksene vægter forskelligt. Vægtene er baseret på den skønnede



omkostningsstruktur for operatørerne og ligger tæt op af de vægte, der anvendes i trafikselskabernes regulering af kontrakterne.

Takstloftet sikrer, at de takststigninger kunderne i den kollektive trafik oplever, er udtryk for reelle stigninger i omkostningerne.

Da det udmeldte loft er baseret på skøn, korrigeres takstloftet med de realiserede indeks 2 år senere, første gang i 2010.

Takstloftet for 2008 er på 3 pct. og for 2009 på 3,1 pct. Loftet for 2008 og 2009 er bl.a. baseret på en forventning om en svagt faldende oliepris.



I den første halvdel af 2008 er olieprisen steget relativt meget. Det slår igennem i trafikskabernes kontrakter med operatørerne. Typisk reguleres kontrakterne på halvårlig basis i marts og igen i september.

Trafikskaberne har meldt ud, at der mangler 300 mio. kr. – seneste bud er faktisk 500 mio. kr. – for at sikre det nuværende serviceniveau i bustrafikken.

Trafikskaberne har i sommer rettet henvendelse til min forgænger og foreslået, at staten bidrager med mere finansiering.

Ligeledes har KL og Danske Regioner givet udtryk for, at de gerne ser staten bidrage.



Her må jeg altså henvide til, at KL og Danske Regioner har indgået en økonomiaftale med regeringen. Hvis KL og Danske Regioner ønsker, at staten skal bidrage yderligere, så må KL og Danske Regioner prioritere dette i næste års økonomiforhandlinger med finansministeren.

Som nævnt har grundtanken med lov om trafikselskaber været at føre beslutningerne om bustrafikken tættere på borgerne. Jeg finder det derfor beklageligt, at man skyder ansvaret fra sig og over på staten. Godt bakket op af flere oppositionspartier.

Til gengæld glæder det mig, at man flere steder i landet finder løsninger på



problemet og derved undgår – eller i det mindste begrænser – reduktionen i servicen i 2009.

Jeg vil gerne understrege, at det er trafikskabernes opgave løbende at holde kommunerne og regionerne orienteret om udviklingen i både indtægter og udgifter. Det er vigtigt, at kommuner og regioner løbende kan følge med i udviklingen i bustrafikken og dermed få det bedst mulige grundlag for prioriteringer på området.

Diskussionen om økonomien i bustrafikken er desværre blevet vanskeliggjort af et mangelfuldt datagrundlag. Ifølge loven skal



trafikselskaberne indberette data om deres aktiviteter til Trafikstyrelsen.

Beklageligvis har trafikselskaberne ikke indsendt de data, som de har pligt til.

2007-regnskabstallene for flere selskaber er først indberettet for nylig med flere måneders forsinkelse.

Ligeledes er det også først inden for den sidste måneds tid, at trafikselskaberne har indberettet budgettal for 2008.

Både regnskabstallene for 2007 og budgettallene for 2008 er behæftet med fejl, hvilket jeg finder yderst beklageligt.

Jeg ved, at Trafikstyrelsen gentagne gange har rykket trafikselskaberne for at få data ind, og jeg vil også gerne benytte denne lejlighed til at bakke herom.



Jeg lægger stor vægt på, at vi får dannet os et overblik over trafikselskabernes og dermed bustrafikkens økonomi. Min forgænger har sammen med KL og Danske Regioner igangsat et arbejde for at tilvejebringe et bedre datagrundlag for bustrafikken.

Jeg vil dog allerede godt nu sige, at i min optik ser økonomien i bustrafikken ikke så sort ud, som det billede, der har tegnet sig i debatten.

Trafikselskabernes indberetning af regnskabstal for 2007 til Trafikstyrelsen viser et samlet overskud for bustrafikken på 119 mio. kr. I dette tal indgår både billetindtægter og tilskud samt udgifter



til kontraktbetaling, administration og andre driftsrelaterede udgifter.

I Movias årsberetning for 2007 fremgår det, at det samlede resultat af driften er 128 mio. kr. bedre end forventet. I 2007 havde Movia altså ikke et underskud, men et overskud i forhold til budgettet.

Finansieringsbehovet er 145 mio. kr. lavere end budgetteret. Det fremgår endvidere, at Movia sender 123 mio. kr. retur til kommunerne og regionerne i 2009. Movia henviser til, at det positive økonomiske resultat navnlig skyldes en gunstig udvikling i de prisindeks, som regulerer udgifterne til operatørerne. Især steg olieprisen ikke så meget som forventet.



Det er naturligvis vigtigt at holde sig for øje, at disse tal kan variere en del mellem de enkelte kommuner og regioner. Det kunne tyde på, at problemerne er størst i Vestdanmark. Men alligevel. Regnestykket er ikke så enkelt endda.

Det er også glædeligt, at mange trafikskaber oplever stigende passagertal i 2008. Det kunne tyde på, at den faldende tendens i passagertallet i busserne måske er vendt.

Endelig er olieprisen faldet betydeligt siden starten af juli. For nylig var olieprisen nede på samme niveau som sidste efterår. De sidste par uger er prisen så steget lidt igen, men dog stadig



langt fra toppen i juli. Hvordan olieprisen ser ud om et halvt eller helt år – det ved vi ikke.

Jeg synes dog, at det er en væsentlig pointe at få med, at en høj oliepris som udgangspunkt er til gavn og ikke til skade for den kollektive trafik, da flere tager bus og tog, når benzinprisen stiger.

Under oliekrisen i starten af 80'erne steg passagertallet i den kollektive trafik kraftigt. Selv om meget har ændret sig siden dengang, må vi nu af samme grund forvente stigende passagertal i den kollektive trafik, og det er faktisk også tilfældet. Flere passagerer er til gavn for økonomien. Jeg synes, at trafiksselskaberne skal udnytte den



aktuelle situation offensivt til at sikre nye kunder i busserne og byde gamle kunder velkommen tilbage.

Endelig synes jeg, at man også bør kigge indad og spørge – gør vi nu tingene på den økonomisk mest effektive måde eller kan vi hente besparelser internt - uden at det går ud over driften. Der er med kommunalreformen oprettet større og færre nye trafikselskaber. Hele ekspertisen omkring planlægning, drift og indkøb af busstrafik er blevet samlet i trafikselskaberne, hvor disse opgaver tidligere lå i både de gamle trafikselskaber og i kommunerne – afhængig hvilken landsdel man kigger på.



Jeg synes, at det må være en begrundet forventning om, at man på grund af højere effektivitet og stordriftsfordele vil få mere for pengene.

Man kan f.eks. overveje, om administrationen af bustrafikken i trafikskaberne skal koste 420 mio. kr. om året, eller om det kan gøres billigere. Administrationsomkostningernes andele af de samlede udgifter varierer en del mellem trafikskaberne, hvilket indikerer, at det kunne være noget at komme efter.

Hvis alle trafikskaberne havde samme administrationsandel som de bedste, så var der sparet ca. 200 mio. kr. – hvert år.



Der kunne også være, at man på tværs af trafikskaberne skulle sætte sig ned og overveje, om specifikationerne til busser i forbindelse med udbud kan gøres mere ensartet. Det kan eksempelvis være krav til bussens bemaling, sædeopstilling, længde, design og så videre.

Der er et betydeligt effektiviseringspotentiale ved i højere grad at samordne de krav, man stiller til busmateriellet – måske helt op mod 5-10 pct. svarende til 300 – 600 mio. kr. årligt.

Korrektionen i takstloftet med to års forskydning sikrer, at der tages højde for den faktiske udvikling. Afvigelsen mellem takstloftet og de konkrete



takststigninger er alene et likviditetsproblem.

Det er kommunerne og regionerne, der er ansvarlige for bustrafikken og derfor også for eventuelle ændringer i serviceudbuddet. Og hvis man vil have ansvaret for et område, må man også bære risikoen ved udsving i fx oliepris eller passagertal.

Jeg vil foreslå kommunerne og regionerne sammen med trafikselskaberne at overveje, hvorledes situationer som den aktuelle sag kan håndteres i fremtiden. Det kunne f.eks. være at overveje, hvorvidt reguleringen af operatørernes kontrakter i højere grad skal ske i takt med takstloftet. Hvis der



er noget i lovgrundlaget, der kan forbedres, er jeg naturligvis klar til at se på det. Derfor ser jeg frem til svar på den invitation, som Transportministeriet har givet til trafikselskaberne, KL og Danske regioner om at komme med forslag til ændringer, hvor man finder, at der er behov.