



MINISTEREN

J. nr. 550-20

Transportministeriet

Status for den kollektive bustrafik

Januar 2009



Indhold

1.	Indledning.....	3
1.1.	Årlig Temperaturmåling	3
1.2	Benchmarking i den kollektive trafik.....	3
1.3	Statussens struktur	4
2.	Dataindsamling	5
2.1	Dataindsamling fra trafikselskaberne.....	5
2.2	Beskrivelse af den faktiske proces med indsamling af data	6
3.	Rammer for trafikselskaberne.....	7
4.	Nøgletal for bustrafikken.....	9
4.1	Takstloft for kollektiv trafik.....	9
4.1.1.	Takstloft for 2008 og 2009	10
4.1.2.	Takstloft for 2010.....	11
4.2	Økonomisk udvikling 2007-2009.....	11
4.2.1	Budget og regnskab for trafikselskaberne.....	12
4.2.2	Finansiering af trafikselskaberne	12
5.	Kontrakter i den kollektive bustrafik, regulering	17
5.1	Kontraktreguleringen i Movia	18
5.2.	Kontraktreguleringen uden for Movia.....	18
5.3	Konsekvenser af de to kontraktreguleringsregimer.....	19
6.	Status for det elektroniske rejsekort	20

Oversigt over tabeller og figurer

Tabel 4.1	Eksempel på fastsættelse af takstloft
Tabel 4.2	Takstloft og skønnet nettoprisudvikling
Tabel 4.3.	Procentvis takstudvikling for samtlige trafikselskaber
Tabel 4.4	Samlede udgifter pr. trafikselskab (mio.kr.), 2009-priser
Tabel 4.5	Tilskud pr. trafikselskab (mio. kr., 2009-priser og pct.)
Figur 4.a	Tilskud pr. køreplantime
Tabel 4.6	Samlede passagerindtægter pr. trafikselskab (mio. kr.), 2009-priser
Tabel 4.7.	Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselskab (pct.)
Figur 4.b	Tilskud pr. påstiger
Tabel 4.8	Køreplantimer pr. trafikselskab (i 1.000)
Tabel 4.9	Påstigere pr. trafikselskab (i 1.000)
Tabel 5.1	Indeks og regulering 2009 i trafikselskaberne vest for Storbælt



1. Indledning

I efteråret 2008 var der debat om økonomien i bustrafikken. Debatten var bl.a. udløst af de kraftige stigninger i olieprisen i første halvdel af 2008, som gør indkøb af bustrafik dyrere for trafikselskaberne.

Debatten var præget af et mangelfuldt datagrundlag, bl.a. som følge af at trafikselskabernes indberetning af nøgletal til Trafikstyrelsen var forsinket og fejlbehæftet. Det mangelfulde datagrundlag for bustrafikken var ekstra beklageligt set i lyset af, at et af formålene med lov om trafikselskaber er at skabe mulighed for en bedre dataindsamling.

I de sidste måneder af 2008 er det lykkedes at indsamle og kvalitetssikre hovedparten af de manglende data. Der foreligger derfor nu tal for regnskab 2007, budget 2008 og budget 2009.

Formålet med denne status er at give en samlet fremstilling af datagrundlaget for bustrafikken.

Hovedvægten er lagt på årene 2007-2009, men i enkelte tilfælde er medtaget tal fra en længere årrække. Trafikselskabernes indrapporterede tal kan også findes på Trafikstyrelsens hjemmeside: www.trafikstyrelsen.dk.

1.1. Årlig Temperaturmåling

Denne status omhandler kun en del af den kollektive trafik – nemlig bustrafikken. I foråret 2009 vil Transportministeriet for første gang udsende en ”Temperaturmåling” af hele den kollektive trafik.

Formålet med Temperaturmålingen, der tænkes udgivet én gang årligt, er at give en samlet fremstilling af den kollektive trafik ved at samle data fra række forskellige kilder, heriblandt trafikselskabernes indberetning af nøgletal til Trafikstyrelsen og tal fra Danmarks Statistik.

Temperaturmålingen vil bl.a. blive offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside.

1.2 Benchmarking i den kollektive trafik

På sigt er det hensigten, at dataindberetningen skal give mulighed for benchmarking – det vil sige en mere systematisk sammenligning – trafikselskaberne i mellem.

En meningsfuld benchmarking kræver, at data har en høj detaljeringsgrad, præcise definitioner og høj validitet. Trafikselskaberne har brugt mange ressourcer på dannelse af de nye enheder og på at samordne takstsystemer, procedurer m.v.. Det har betydet store problemer i dataleverancerne, som beskrevet under punkt 1.2.



På nuværende tidspunkt kan data beskrive de udviklingstendenser, der er i bustrafikkens udgifter, tilskud, køreplantimer mv. på et overordnet niveau.

Opdelingen af udgifter mellem

- kontraktbetalinger og kontraktrelaterede udgifter
- andre omkostninger
- og administrative omkostninger

er p.t. ikke fuldt afdækket. Der arbejdes på dette, således at det vil blive muligt bedre at sammenligne de administrative omkostninger og kontraktbetalingen selskaberne imellem.

Det er hensigten – og det fremgår også af vejledningen om dataindberetning – at kontraktbetaling og køreplantimer skal kunne fordeles på de enkelte kommuner og på de enkelte buskategorier – regionalbusser, lokalbusser, bybusser, åbne skolebusser og telebusser og lign.

Fordeling på kommuner og rutekategori er en vigtig forudsætning for, at kommunerne og regionerne kan foretage meningsfulde sammenligninger af serviceniveau og omkostninger og dermed foretage benchmarking. En række trafikelskaber kan endnu ikke levere data på det ønskede detaljeringsniveau, men der arbejdes hen imod dette.

1.3 Statussens struktur

Kapitel 2 omhandler Trafikstyrelsens dataindsamling fra trafikelskaberne. I kapitlet er formålet med dataindsamlingen uddybet, og der gives eksempler på, hvilke data, der indsamles. Dernæst beskrives den faktiske proces med indsamling af data.

Herefter beskrives i kapitel 3 lov om trafikelskaber, der udgør det lovgivningsmæssige grundlag for den offentlige servicetrafik og dermed bustrafikken. I kapitlet beskrives bl.a. finansieringen af lokale og regionale busruter samt trafikelskabernes opgaver.

I kapitel 4 er nøgletallene for bustrafikken beskrevet. Der indledes med en beskrivelse af, hvorledes takstloftet fungerer, og hvordan takstloftet ser ud for 2008 og 2009. Herefter følger afsnit, der beskriver udviklingen i trafikelskabernes udgifter, tilskud, passagerindtægter, køreplantimer og påstigere.

I Danmark findes to forskellige kontraktreguleringsregimer, hvor ændringer i f.eks. oliepriser og rente slår igennem med forskellig hastighed i trafikelskabernes kontraktbetaling til operatørerne. Kontraktreguleringsregimerne og konsekvenserne heraf er beskrevet nærmere i kapitel 5.

Afslutningsvis gives i kapitel 6 en status for det elektroniske rejsekortet.



2. Dataindsamling

2.1 Dataindsamling fra trafikskaberne

I lov om trafikskaber er der skabt et grundlag for, at Trafikstyrelsen indsamler data fra trafikskaberne.

Formålet med indsamling af data er bl.a. at sikre:

- offentlig adgang til data, herunder særligt for trafikskaber, kommuner og regioner
- mulighed for at kunne beskrive udviklingen indenfor bussektoren
- mulighed for benchmarking, således at brugen af midlerne i den kollektive bustrafik kan optimeres
- konkurrence på markedet (udbud)

På den baggrund har Trafikstyrelsen bemyndigelse til at indkalde data fra trafikskaberne. Der indsamles data om eksempelvis:

- Passagertal
- Køreplantimer
- Takster
- Operatører
- Kontraktbetaling
- Administrative omkostninger
- Tilskud

Data fordeles i vidt omfang på kommuner, regioner og entreprenører.

Som hovedregel indsamles der både regnskabstal og budgettal.

For at kunne sammenligne data før og efter lov om trafikskaber (2007) er der udformet en omregningsmodel, således at de tidligere geografiske enheder sammenlægges, så de svarer til de nuværende geografiske enheder.

Data fra før 2007 er ikke 100 pct. landsdækkende, da Århus kommune og en række mindre kommuner ikke indgår i opgørelserne fra før 2007.

De indsamlede data kan opdeles i følgende hovedkategorier:

- Bustrafik



- Handicapkørsel
- Privatbaner
- Entreprenør- og udbudsstatistik

Der indsamles data to gange årligt. Data er tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Trafikstyrelsen har udarbejdet en 'Vejledning om dataindberetning', som er grundlaget for trafikselskabernes dataindberetning. Vejledningen er udarbejdet i dialog med trafikselskaberne. Således afholdt Trafikstyrelsen i foråret 2008 møde med trafikselskaberne om de kommende indberetninger, tidsfrister for indlevering af data samt indholdet af vejledningen.

Transportministeren mødtes i september 2008 med KL og Danske Regioner. På mødet var der enighed om, at parterne har en fælles interesse i at fremskaffe et bedre datagrundlag for bustrafikken.

KL og Danske Regioner deltager i arbejdet med at forbedre datagrundlaget og deltog derfor også i det senest afholdte møde hos Trafikstyrelsen.

I november 2008 har Trafikstyrelsen igen afholdt møde med trafikselskaberne for at evaluere den hidtidige dataindsamling og drøfte hvilke tiltag, der kan tages, for at forbedre dataindsamlingen fremover.

2.2 Beskrivelse af den faktiske proces med indsamling af data

Trafikstyrelsen har i 2008 indkaldt følgende data fra trafikselskaberne:

Indberetningsfrist: 30. maj 2008

- Omfanget af forventet buskørsel 2009-2019

Indberetningsfrist: 30. juni 2008

- Offentlig buskørsel, ekskl. individuel handicapkørsel, regnskab 2007
- Entreprenørforhold for offentlig buskørsel, budget 2008 og 2009
- Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, regnskab 2007
- Privatbanetrafik, regnskab 2007

Indberetningsfrist: 10. september 2008

- Offentlig buskørsel, budget 2008 (kort version*)

Indberetningsfrist: 31. oktober 2008

- Offentlig buskørsel, budget 2009

*Trafikstyrelsen har af hensyn til trafikselskaberne aftalt, at der indberettes en reduceret version. Alle centrale nøgletal er dog omfattet.



Trafikstyrelsen oplyser, at det har været meget svært at inddrive indberetningsskemaerne, og det har været nødvendigt at rykke flere trafikselskaber adskillige gange. Trafikstyrelsen modtog de fleste indberetninger i perioden august-oktober 2008.

Afleveringsfristen for indberetninger for budget 2008 og budget 2009 er i vid udstrækning blevet overholdt.

Der har været fejl i mange af de fremsendte indberetninger. Flere trafikselskaber har tydeligvis ikke gennemført tilstrækkelig kvalitetssikring af de indrapporterede data.

Trafikstyrelsen har ved modtagelse kvalitetstjekket indberetningsskemaerne og ved fejl og mangler returneret dem til trafikselskaberne.

Mange indberetningsskemaer har været frem og tilbage mellem Trafikstyrelsen og trafikselskaberne op til 10 gange. Flere trafikselskaber har så sent som i november måned fremsendt opdateringer og rettelser til indberetningerne om regnskab 2007.

Selvom det har taget lang tid at fremskaffe valide data, vurderer Trafikstyrelsen, at udviklingen i både overholdelse af afleveringsfrister og datakvalitet går i den rigtige retning.

3. Rammer for trafikselskaberne

Lov om trafikselskaber var en del af udmøntningen af kommunalreformen. Med den nye lov blev organiseringen af den kollektive trafik mere ensartet, idet det blev obligatorisk at etablere trafikselskaber i hele landet, bortset fra på Bornholm hvor det er regionskommunen, der bestemmer organiseringen.

Der blev oprettet i alt 5 trafikselskaber: Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus og Movia, desuden bevarede man på Bornholm BAT.

Kommunerne skal betale for lokale ruter, og regionerne skal betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne.

For **trafikselskabet på Sjælland** er der i loven fastlagt principper for fordelingen af tilskuddet. Foruden regionale busruter og privatbaner skal regionerne i Movia også betale udgifterne til fælles administration og drift af selskabet.

Ruter, der udelukkende forløber inden for en kommune, betales af den pågældende kommune. Udgifter for de busruter, der kører mellem flere kommuner, betales af de pågældende kommuner i fællesskab. Udgifterne fordeles, få så vidt angår den del af busrutens kørselsomfang, der er lige lang i de to kommuner, efter den indbyrdes pendling mellem kommunerne - og resten af busruten betales af den kommune, hvor den overskydende trafik foregår.



Trafikselskaberne vest for Storebælt bestemmer selv fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter - dog må ingen kommune betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser. Tilsvarende må regionerne ikke forpligtes til at betale mere end udgifterne til privatbaner, busruter af regional betydning samt de administrationsudgifter, der kan henføres til denne trafik.

Det er i loven bevidst ikke beskrevet i nærmere detaljer, hvilke trafiktilbud der er af regional betydning og hvilke, der er lokale. Baggrunden herfor er, at det ikke har været intentionen at fastfryse en bestemt arbejdsdeling, men lade det være op til kommunerne og regionerne i samarbejde med trafikselskaberne at aftale fordelingen af opgaverne i bustrafikken.

Fordelingen er baseret på de gamle amter og kommuner, og det kommunale landkort er blevet væsentligt ændret i forbindelse med kommunalreformen. Den fordeling af kommunale og regionale ruter, som kommunerne og regionerne har påtaget sig ansvaret for lige efter kommunalreformen, er derfor ikke nødvendigvis den endelige. Derfor er det heller ikke unaturligt, at der løbende sker en justering af fordelingen mellem regionale og kommunale ruter.

Flere regioner har således også overvejet, hvorledes det fremtidige regionale trafiktilbud kan se ud – eksempelvis Region Syddanmark.

Trafikselskabernes skal i henhold til loven varetage følgende 5 opgaver:

- offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede
- privatbaner

Kommunerne betaler for individuel handicapkørsel for egne borgere.

Derudover er der en række opgaver, som trafikselskabet kan varetage, hvis en kommune eller en region anmoder selskabet om det:

- indkøb af trafik, som en kommune eller en region i henhold til lovgivningen skal varetage, fx kørsel med skoleelever eller patientbefordring
- opgaver vedrørende drift af en færgerute på kommunens vegne

Disse opgaver, som varetages i henhold til en aftale mellem trafikselskabet og en kommune eller en region, finansieres helt og holdent af kommunen eller regionen.



Antallet af trafiksselskaber og indkøbere af bustrafik er med kommunalreformen blevet reduceret væsentligt. Dermed er ekspertisen om f. eks. udbud og indkøb af bustrafik blevet samlet i de nye trafiksselskaber, og der forventes at være stordriftsfordele forbundet hermed.

De nye trafiksselskaber muliggør også et mere ensartet og overskueligt takstsystem. Eksempelvis har Fynbus indført et nyt fælles takstsystem for hele Fyn, hvor der tidligere fandtes forskellige takstsystemer i de fleste mindre kommuner.

Det blev med loven obligatorisk for alle kommuner og regioner at deltage i et trafiksselskab, og det er efter loven ikke længere muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik. Før lov om trafiksselskaber var organiseringen af den lokale og regionale kollektive trafik ganske uensartet.

Med lov om trafiksselskaber er der sket en decentralisering af ansvaret for serviceniveauet i den lokale og regionale kollektive trafik. De afgørende beslutninger om serviceniveauet - det vil sige hvor og hvor mange busser, der skal køre lokalt - skal træffes i de enkelte kommuner og regioner.

4. Nøgletal for bustrafikken

4.1 Takstloft for kollektiv trafik

Med virkning fra 2008 er der indført et loft for stigningerne af trafiksselskabernes takster, det såkaldte takstloft. Taksterne i den statslige jernbanetrafik følger takstloftet med virkning fra 2009, således at reguleringen af udviklingen i taksterne for bus og tog bliver ens.

Takstloftet indebærer, at der årligt fastsættes et loft, som den gennemsnitlige takststigning ikke må overskride i de enkelte trafiksselskaber. Takstloftet udelukker således ikke, at nogle billettyper stiger mere end det fastsatte takstloft, når bare taksterne i gennemsnit ikke stiger mere end loftet.

Indekset for takstloftet er fastsat således, at det så vidt muligt afspejler sektorens omkostninger. Indekset er sammen sat af følgende:

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 pct.,
- indeks for brændstof, der vægtes med 10 pct.,
- lønindeks for privat sektor, der vægtes med 60 pct.,
- ændringen i den gennemsnitlige obligationsrente, der vægtes med 10 pct.

Takstloftet fastsættes på baggrund af Finansministeriets skøn for udviklingen af ovennævnte indeks for det kommende år. Der foretages en efterregulering for forskelle mellem den skønnede udvikling og den faktiske udvikling året før.



Efterreguleringen tillægges eller fratrækkes så det kommende års takstloft. Se nedenstående eksempel.

Tabel 4.1 Eksempel på fastsættelse af takstloft

	Året før (a-1)	Fastsættelsesåret (a)	Kommende år (a+1)
Skønnet takstloft	4 %		3 %
Faktisk udvikling	5 %		
Takstloft inkl. efterregulering			4 %

I fastsættelsesåret (a) skønnes takstloftet for det kommende år (a+1) til 3 pct. samt efterregulering (5 pct. -4 pct.) for året før (a-1) til 1 pct. Takstloftet for det kommende år (a+1) er således 4 pct.

I dette tilfælde er forskellen på 1 pct. mellem takstloftet og den faktiske omkostningsudvikling relativ beskedent. I nogle situationer vil forskellen være betydeligt større.

Eksempelvis kan det være, at den faktiske udvikling i året før (a-1) er 10 % pga. kraftigt stigende oliepriser, som ikke var forudset. I dette tilfælde vil trafiksel-skaberne opleve en noget større stigning i omkostningerne, end takstloftet giver mulighed for at hente i ekstra takstindtægter.

Efterreguleringen for det kommende år (a+1) vil tage højde for forskellen mellem den skønnede og faktiske udvikling i året før (a-1) og således indeholde rum for en ekstra takststigning, der svarer til det manglende loft i året før (a-1). Ved en faktisk udvikling i året før (a-1) på 10 pct. bliver takstloftet for det kommende år (a+1) således 9 pct. (3 pct. + efterregulering på (10 pct. - 4 pct.) = 9 pct.).

Eventuelle forskelle de enkelte år mellem den skønnede og faktiske udvikling i omkostninger og i taksterne vil som følge af efterreguleringen således udlignes med to års forsinkelse. Takstloftet svarer derfor over tid til den faktiske udvikling i omkostninger i trafiksel-skaberne.

4.1.1. Takstloft for 2008 og 2009

Tabel 4.2 angiver størrelsen af det skønnede takstloft i 2008 og 2009. Til sammenligning er endvidere angivet den af Finansministeriet skønnede udvikling i nettoprisindekset i samme år. Det ses, at takstloftet er lidt højere end udviklingen i nettoprisindekset.

Tabel 4.2 Takstloft og skønnet nettoprisudvikling

	2008	2009
Udmeldte takstloft	3,0 %	3,1 %
Skønnet nettoprisudvikling	2,5 %	2,7 %

Kilde: Udmeldte takstloft: opgjøret af Finansministeriet/Trafikstyrelsen.



Skønnet nettoprisudvikling: den af Finansministeriet skønnede nettoprisudvikling for det kommende år (ekskl. niveaukorrektion) leveret som grundlag for opregningen af det kommende års finanslov.

Tabel 4.3. Procentvis takstudvikling for samtlige trafikskaber

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Takststigning	4,8	6,8	4,8	6,3	9,4	3,1	3,1	2,9	2,9

Kilde: For årene 2000-2002: Analyse af amters og kommuners administration af det statslige tilskud til takstnedsættelser i den lokale og regionale kollektive trafik 1997-2003. For årene 2003-2004: "Passagerudvikling 2003-2007", rapport udgivet af Danske Regioner og trafikskaberne. For årene 2005-2008 Tal indberettet af trafikskaberne til Trafikstyrelsen. Alle tal er vægtede landsgennemsnit.

Trafikskabernes takstudvikling, vægtet med trafikskabernes passagerindtægter, er angivet i tabel 4.3. Det fremgår, at takstudviklingen siden 2005 med en takststigning på ca. 3 pct. pr. år har været ganske lav og stabil. Takstloftet trådte som nævnt først i kraft med virkning fra 2008.

4.1.2. Takstloft for 2010

Jf. ovenfor foretages en efterregulering af takstloftet med henblik på at kompensere for eventuelle forskelle mellem den af Finansministeriet skønnede udvikling og den reelle udvikling. Således vil efterreguleringen for 2008 samt det skønnede takstloftet for 2010 udgøre det udmeldte takstloft for 2010, som det er beskrevet ovenfor.

Hvis den faktiske udvikling for 2008 overstiger den af Finansministeriet skønnede udvikling, vil takstloftet for 2010 omfatte både den skønnede takstudvikling for 2010 og en efterregulering for 2008. I givet fald vil trafikskaberne kunne foretage takststigninger for 2010, der er højere end den forventede omkostningsudvikling for 2010.

Takstloftet for 2010 udmeldes af Trafikstyrelsen inden udgangen af 1. kvartal 2009.

4.2 Økonomisk udvikling 2007-2009

Der foreligger nu en oversigt over trafikskabernes regnskab 2007 og budgetter for 2008 og 2009. Det kan ikke udelukkes, at trafikskaberne fremsender opdateringer eller justeringer af tallene.

Trafikskaberne i Danmark udmeldte over sommeren en forventet stigning i kontraktbetalingen til operatørerne fra 2008 til 2009 på 9,5 pct. Denne udmelding blev i november 2008 nedjusteret til 7,0 pct. Denne nedjustering af forventningerne er ikke indregnet i de fremsendte tal.

Det vurderes, at den samlede omkostningsudvikling i 2009 bliver lavere end det seneste skøn fra trafikskaberne i Danmark på 7 pct. – primært som følge af de kraftigt faldende oliepriser.



Tallene er endvidere præget af, at den kollektive trafik fra efteråret 2008 skal betale energiafgift på dieselolie. Kommunerne og regionerne og dermed indirekte trafikskaberne er via bloktilskuddet kompenseret for merudgifter i den forbindelse. Kompensationen er på ca. 500 mio. kr.

Kompensationen rammer ikke helt præcist i forhold til kommunernes og regionernes merudgifter. De kommuner og regioner, der har relativt mest trafik, bliver underkompenseret, mens kommuner og regioner med relativt mindre trafik overkompenseres.

Der er for regionernes vedkommende aftalt en overgangsordning, der indebærer, at regionerne i 2009 kompenseres for 50 pct. af det beregnede tab eller den beregnede gevinst.

Det skal bemærkes, at de nedenfor beskrevne data for trafikskaberne alene omhandler busstrafik og altså hverken privatbanerne eller handicapkørsel.

4.2.1 Budget og regnskab for trafikskaberne

Med henblik på at lette sammenligninger over tid er alle beløb i dette afsnit omregnet til faste priser (PL indeks 2009 niveau). Den benyttede opregningsfaktor er nettoprisindekset. Nettoprisindekset er for 2007 opgjort til 3,0 pct. og for 2008 estimeret til 3,0 pct.

Tabel 4.4 Samlede udgifter pr. trafikskab (mio.kr.), 2009-priser

	R2007	B2008	B2009	Ændring R07-B09
Movia	2.853,7	2.933,5	3.223,0	12,9%
BAT	42,4	42,1	46,5	9,7%
Fynbus	483,8	500,4	551,8	14,0%
Sydtrafik	513,2	512,2	605,1	17,9%
Midttrafik	1.238,4	1.332,0	1.486,9	20,1%
Nordjyllands Trafikskab	563,6	576,8	656,7	16,5%
Alle trafikskaber	5.695,2	5.897,0	6.569,9	15,4%

Det fremgår af tabel 4.4, at der har været store stigninger i udgifterne i perioden 2007-2009. Den væsentligste del af stigningen skyldes dieselaftgift.

Endvidere afspejles budget 2009 af forventningerne om, at olieprisen ville forblive på et meget højt niveau. Dette har vist sig ikke at være tilfældet, da oliepriserne siden er faldet ganske meget. På den baggrund må det forventes, at udgifterne i regnskab 2009 bliver mindre end det budgetterede.

4.2.2 Finansiering af trafikskaberne

Trafikskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Endvidere finansierer staten en række særordninger, eksempelvis



værnepligtkort, SU-kort og børnealdersgrænsen (tilskud til en fælles aldersgrænse).

Statens finansiering af ovennævnte særordninger optræder som passagerindtægter. Hertil kommer afgifter på dieselolie, som staten kompenserer via bloktilskuddet. Kompensation for dieselafgifter har stor indflydelse på opgørelsen af tilskud til den kollektive trafik fra regioner og kommuner samt på beregningen af passagerfinansieringen.

Tabel 4.5 Tilskud pr. trafiksselskab (mio. kr., 2009-priser og pct.)

	Mio. kr.			Pct.		
	R2007	B2008	B2009	R2007	B2008	B2009
Movia	1.360,8	1.458,1	1.700,0	100	100	100
Regionalt tilskud	393,4	425,3	447,0	29	29	26
Kommunale tilskud	967,4	1.032,8	1.253,0	71	71	74
BAT	11,4	14,6	19,0	100	100	100
Regionalt tilskud	0,0	0,0	0,0	0	0	0
Kommunale tilskud	11,4	14,6	19,0	100	100	100
Fynbus	237,9	253,2	359,1	100	100	100
Regionalt tilskud	72,4	73,0	76,6	30	29	21
Kommunale tilskud	165,5	180,2	282,6	69	71	79
Sydtrafik	256,2	252,4	346,9	100	100	100
Regionalt tilskud	61,9	69,2	80,6	24	27	23
Kommunale tilskud	194,3	183,2	266,3	76	73	77
Midttrafik	571,1	679,8	868,4	100	100	100
Regionalt tilskud	150,8	195,5	263,9	26	29	30
Kommunale tilskud	420,3	484,3	604,5	74	71	70
Nordjyllands Trafiksselskab	287,0	304,1	382,6	100	100	100
Regionalt tilskud	82,5	86,4	110,0	29	28	29
Kommunale tilskud	204,4	217,6	272,6	71	72	71
Alle trafiksselskaber	2.724,4	2.962,1	3.676,0	100	100	100
Regionalt tilskud	761,0	849,4	978,1	28	29	27
Kommunale tilskud	1.963,3	2.112,7	2.697,9	72	71	73

Kilde: Tal indberettet af trafiksselskaberne til Trafikstyrelsen.

Som det fremgår at tabel 4.5, finansierer kommunerne lidt over 70 pct. af den kollektive bustrafik.

Tilskuddene er stigende i perioden, og stigningen er større end kompensationen for dieselafgifter på 500 mio. kr. samt den generelle prisudvikling.

Regionerne og kommunernes tilskud svinger mellem trafiksselskaberne – den gennemsnitlige regionale finansiering er i 2009 på 26,6 pct.

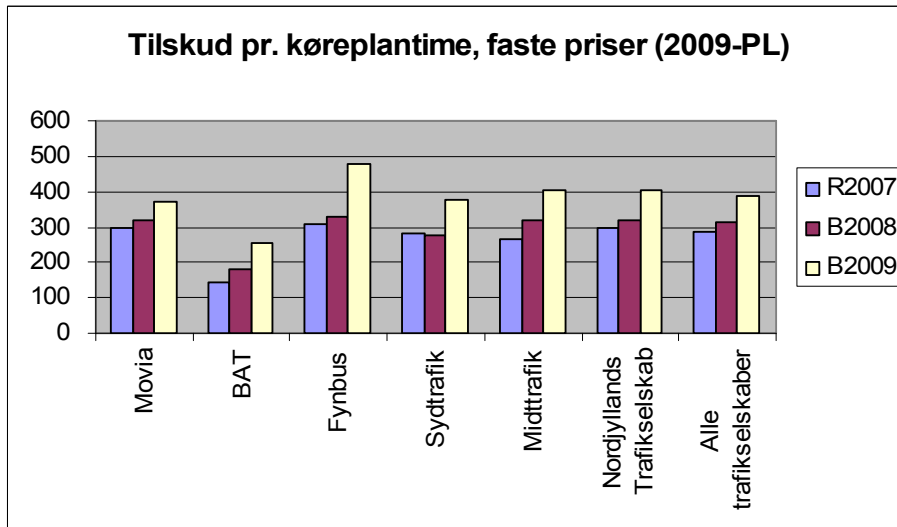
Der er en tendens til, at den samlede regionale tilskudsandel over årene er stigende. Dette dækker over store forskelle, hvor den regionale tilskudsandel i



Fynbus falder fra 30 (2007) til 21 (2009), mens den i Midttrafik vokser fra 26 (2007) til 30 (2009).

Side 14/21

Figur 4.a



Kilde: Tal indberettet af trafikselskaberne til Trafikstyrelsen.

Det fremgår af figur 4.a, at tilskuddet pr. køreplantime stiger kraftigere i nogle trafikselskaber end i andre. Stigningen er størst for Fynbus.

Tabel 4.6 Samlede passagerindtægter pr. trafikselskab (mio. kr.), 2009-priser

	R2007	B2008	B2009
Movia	1.491,6	1.475,7	1.523,0
BAT	26,6	27,5	27,3
Fynbus	250,7	247,3	245,4
Sydtrafik	257,1	262,5	255,4
Midttrafik	657,8	631,5	620,5
NT	276,6	272,7	274,1
Alle	2.960,4	2.917,2	2.945,6

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaberne til Trafikstyrelsen.

De samlede passagerindtægter stiger svagt fra 2007 til 2009. Som det fremgår af tabel 4.6, dækker dette over forskellige udsving og forventninger i trafikselskaberne.

**Tabel 4.7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafiksselskab (pct.)**

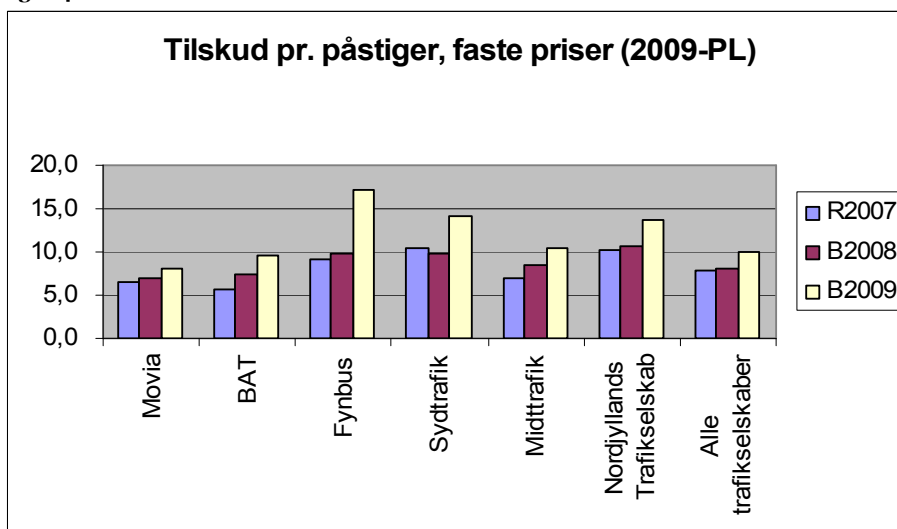
	R2007	B2008	B2009
Movia	52,3	50,3	47,3
BAT	62,8	65,3	58,7
Fynbus	51,8	49,4	44,5
Sydtrafik	50,1	51,3	42,2
Midttrafik	53,1	47,4	41,7
Nordjyllands Trafiksselskab	49,1	47,3	41,7
Alle trafiksselskaber	52,0	49,5	44,8

Kilde: Tal indberettet af trafiksselskaberne til Trafikstyrelsen.

Passagerfinansieringsgraden falder i perioden fra 52 pct. til 44,8 pct. Der er relativt store forskelle i udviklingen i de enkelte trafiksselskaber. Mens passagerfinansieringsgraden falder med 5 procentpoint i Movia, falder den med 11,4 procentpoint i Midttrafik.

Forklaringen på faldet i passagerfinansieringsgraden er bl.a., at de samlede udgifter er steget mere end forventet ved udmelding af takstloft. Loftet korrigeres som nævnt med to års forsinkelse for den faktiske udvikling, så på længere sigt vil passagerfinansieringsgraden stige igen.

Dog vil ophævelsen af fritagelsen fra dieselaftgift, som kommuner og regioner kompenseres for, påvirke den fremtidige passagerfinansieringsgrad permanent i nedadgående retning.

Figur 4.b

Tilskud pr. påstiger hænger sammen med passagerfinansieringsgraden og stiger derfor fra 2007 til 2009. Dette er bl.a. en konsekvens af ophævelsen af fritagelsen fra dieselaftgift, jf. ovenfor.



4.3 Udvikling i køreplantimer og passagertal

Udviklingen i antallet af køreplantimer over tid er opdelt i to perioder. Den første periode omfatter årene 1997-2006. I denne periode omfatter statistikken alle trafikselskaber, alle amter samt de store og største kommuner, bortset fra Århus kommune.

Tabel 4.8 Køreplantimer pr. trafikselskab (i 1.000)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksel- skab	Alle	Indeks 1997=100	Indeks 2007=100
1997	4.972	75	664	1.013	1.347	1.040	9.111	100	
1998	4.862	73	658	1.023	1.330	1.024	8.970	98	
1999	4.956	74	665	990	1.362	1.045	9.092	100	
2000	4.880	78	670	1.024	1.376	1.038	9.065	99	
2001	4.769	78	668	901	1.318	1.004	8.738	96	
2002	4.910	82	652	993	1.377	1.032	9.046	99	
2003	4.889	82	655	970	1.364	1.028	8.988	99	
2004	4.693	80	661	937	1.345	965	8.680	95	
2005	4.655	79	658	912	1.335	988	8.627	95	
2006	4.424	81	660	912	1.332	935	8.344	92	
2007	4.565	81	771	910	2.168	968	9.464		100
2008*	4.557	80	771	913	2.150	952	9.422		100
2009*	4.586	75	752	918	2.145	953	9.429		100

*budget

Kilde: Trafikselskaberne/amternes indberetning til Amtrådsforeningen (perioden 1997-2005) og trafik-selskabernes indberetninger til Trafikstyrelsen fra 2006 og frem. Fra 1997 til og med 2006 er køreplan-timerne for Århus Sporveje ikke inkluderet i indberetningerne. Fra 2007 er køreplantimer for Århus Sporveje inkluderet i Midttrafik.

I perioden er der sket en betydelig reduktion i kørselsomfanget. En del af re-duktionen kan tilskrives Movias tilpasning af bustrafikken til Metroen.

Kørselsomfanget siden kommunalreformens ikrafttræden har været stort set uændret. Bortset fra BAT, der budgetterer med en reduktion på ca. 7 pct. fra 2008 til 2009, er udsvingene fra 2007 til 2009 minimale.

Det bemærkes, at kommunerne og regionerne kan beslutte ændringer i kørselsomfanget i forhold til de indrapporterede tal for 2008 og 2009.

**Tabel 4.9 Påstigere pr. trafiksselskab (i 1.000)**

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik**	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselskab	Alle	Indeks 1997=100
1997	246.482	1.922	24.134	26.884	67.860	31.891	399.173	100
1998	247.459	2.009	24.576	27.283	68.434	31.122	400.883	100
1999	239.509	1.896	24.242	27.271	69.328	31.718	393.964	99
2000	237.287	1.887	23.808	27.116	70.424	32.019	392.541	98
2001	237.569	2.017	23.583	26.792	71.128	31.704	392.793	98
2002	229.965	1.896	22.710	25.899	70.260	31.067	381.797	96
2003	212.368	2.219	25.894	26.466	92.642	30.566	390.155	98
2004	205.372	2.289	23.685	25.475	90.274	28.451	375.546	94
2005	201.598	2.163	20.902	24.964	90.116	28.273	368.016	92
2006	203.590	2.151	19.746	24.897	89.182	27.457	367.023	92
2007	207.204	2.002	26.000	24.694	81.900	27.939	369.739	93
2008*	206.400	2.000	26.000	25.577	80.000	28.800	368.777	92
2009*	208.736	2.000	20.850	24.706	82.500	27.850	366.642	92

*budget

** Der foreligger ikke påstigertal for Sydtrafik for perioden 2003-2006. Tallene for perioden er fremskrevet på basis af udviklingen i de øvrige trafiksselskaber.

Kilde: 1997-2002: Analyse af amters og kommuners administration af det statslige tilskud til takstnedsættelser i den lokale og regionale kollektive trafik 1997-2003. 2003-2006: Passagerudvikling 2003-2007, rapport udgivet af Danske Regioner og trafiksselskaberne. 2007-2009: Trafiksselskabernes indberetninger til Trafikstyrelsen. Tallene i tabellen stammer fra flere kilder og en sammenligning over årrækken skal tages med et vist forbehold (for perioden 1997-2002 er f.eks. kun passagertal fra Århus og Odense kommuner medregnet i tallene for Midttrafik og Sydtrafik, men ikke fra de øvrige kommunale busselskaber).

Der har været et frafald af påstigere fra 1997 og frem til 2005. Ifølge tabellen har den kollektive bustrafik mistet ca. 8 pct. af kunderne i denne periode, men det reelle fald er nogle pct. højere, da en del af den kommunale kørsel i de tidligere Ringkøbing, Århus og Fyns amter ikke er med i tallene før 2003. En betydelig del af faldet i påstigertallet kan dog henføres til åbningen af de første etaper af metroen, hvilket afspejler sig i Movias påstigertal fra 2002 og fremefter.

I årene 2005-2007 er passagerudviklingen stort set status quo, og billedet er det samme for forventningerne til 2008 og 2009.

En sammenligning mellem tabel 4.8 og 4.9 viser i øvrigt en vis sammenhæng mellem passagerudviklingen og antallet af køreplantimer.

5. Kontrakter i den kollektive bustrafik, regulering

I Danmark reguleres kontraktbetalingen til entreprenørerne løbende over kontraktperioden. Reguleringen baserer sig på entreprenørernes udgiftsstruktur, og der indgår bl.a. lønudviklingen, oliepriserne og renten. Der er en række årsager til dette:



- Dårlige erfaringer i Sverige, hvor man havde udbudt kontrakter uden regulering af kontraktbetalingen.
- Det vurderes at være billigere for trafikselskaberne at påtage sig risikoen frem for at overflytte den til entreprenøren.
- Manglende regulering må forventes at favorisere større virksomheder med et godt kapitalgrundlag. En bred vifte af virksomheder med forskellig størrelse sikrer bedst konkurrence på markedet.

Der har historisk været to forskellige kontraktreguleringsregimer i den kollektive busstrafik. Kontraktreguleringen i HUR-området (tidligere HT) har således været forskelligt fra resten af landet. Kontraktreguleringen fra HUR anvendes nu i hele Movia's område.

Kontraktreguleringen i resten af landet udarbejdes nu af Trafikselskaberne i Danmark. De to områder er omsætningsmæssigt tilnærmelsesvis lige store.

5.1 Kontraktreguleringen i Movia

Movia regulerer betalingen månedsvis. Reguleringen af kontrakten foretages med de sidst kendte indeks. Movia foretager en kvartalsvis efterregulering baseret på de på tidspunktet konstaterede indeks.

På den baggrund bliver betalingen reguleret og efterreguleret, således at kontraktbetalingen ligger meget tæt op ad den reelle udvikling med en relativ lille forsinkelse.

Der anvendes følgende indeks til reguleringen:

- Delforbrugerindeks – vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler
- Forbrugerprisindekset
- Prisindeks for indenlandskvareforsyning - Autogasolie
- Prisindeks for indenlandskvareforsyning – Maskiner og værktøj: varetransportmidler
- Lønindeks for den private sektor
- Renten, den effektive obligationsrente, samtlige serier

Vægten af de enkelte indeks flyttes fra udgangssituationen med udviklingen i de konkrete indeks.

5.2. Kontraktreguleringen uden for Movia

Trafikselskaberne udenfor Movia gennemfører reguleringer den 1. marts og den 1. september hvert år. Der foretages ikke efterregulering.



Tabel 5.1 Indeks og regulering 2009 i trafiksselskaberne vest for Storbælt

Side 19/21

	Regulering 1. marts 2009	Regulering 1. september 2009
Løn	gennemsnit 2. kvartal (april-juni) 2008	gennemsnit 4. kvartal (oktober-december) 2008
Brændstof	juni-november 2008	december 2008 – maj 2009
Reparation og vedl.	september-november 2008	marts-maj 2009
Maskiner og værktøj	september-november 2008	marts-maj 2009
Rente	april-september 2008	oktober 2008 – marts 2009

Vægten af de enkelte indeks flyttes fra udgangssituationen med udviklingen i de konkrete indeks.

For regulering af rente og brændstof benyttes gennemsnit af halvårsperioder, for reparation og vedligeholdelse, maskiner og værktøj samt løn benyttes 3 måneders gennemsnit.

Da der kun reguleres 2 gange årligt uden efterregulering, anvendes gennemsnit af indeks for perioderne, jf. tabel 5.1. Det betyder, at eksempelvis reguleringen pr. 1. marts 2009 er baseret på bl.a. udviklingen i olieprisen i perioden juni-november 2008. I det meste af denne periode har oliepriserne været faldende, men perioden indeholder også toppen i juli. Det er derfor først ved reguleringen 1. september 2009, at faldet i oliepriserne for alvor slår igennem på kontraktbetalingen.

5.3 Konsekvenser af de to kontraktreguleringsregimer

I Movias kontraktregulering slår større ændringer i oliepriser og rente hurtigt igennem i kontraktbetalingen. Det betyder, at både de høje oliepriser i 1. halvdel af 2008 og det efterfølgende fald i priserne slår igennem i kontraktbetalingen i 2008. Kontraktbetalingen i Movia må derfor forventes at nå et mere normalt niveau i 2009, med mindre oliepriserne igen stiger kraftigt.

Trafiksselskaberne uden for Movia oplever modsætningsvis, at de stigende oliepriser først slår igennem med forsinkelse, hvorfor faldet i oliepriserne som sagt først for alvor slår igennem på kontraktbetalingen i september 2009.

Samlet set betyder forskellene i kontraktreguleringer, at Movia har mærket konsekvenserne af olieprisstigninger i 2008, mens de primært slår igennem for de andre trafiksselskaber i 2009.

Ved trafiksselskabernes budgetlægning i foråret 2008 var det forventningen, at det daværende meget høje stigningsniveau for oliepriser, løn samt inflation ville fortsætte ind i 2009.

På den baggrund forventede Movia og de øvrige trafiksselskaber, at kontraktomkostningerne i 2009 væsentligt ville overstige passagerindtægterne og tilskud. Trafiksselskaberne vurderede på det tidspunkt, at kontraktreguleringen



ville være på 9,5 %, mens Movias kontraktreguleringsmodel viste en forventet stigning på ca. 8 %.

Siden er oliepriserne faldet markant. Det har betydet, at såvel Movia og de øvrige trafikselskaber har reduceret skønnet for kontraktreguleringen i 2009. Seneste skøn fra Trafikselskaberne lyder på ca. 7 % i 2009.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at kontraktreguleringen med de aktuelle indeks (december 2008) skal skønnes til ca. 4-5 % udenfor hovedstadsområdet og i størrelsesordenen 2-3 % hos Movia. Disse skøn kan naturligvis ændre sig, hvis eksempelvis oliepriserne stiger igen.

6. Status for det elektroniske rejsekort

Formålet med rejsekortet er at erstatte de nuværende billetsystemer med et mere moderne og fleksibelt system, som vil gøre brugen af kollektive transportmidler mere attraktiv for kunderne. Derudover har flere trafikselskaber i de kommende år behov for at reinvestere i forbindelse med nedslidt billetudstyr.

I praksis vil indførelsen af rejsekortet betyde, at de nuværende klippekort af pap ligesom periodekortene afløses af elektroniske rejsekort i Dankort-format.

Visionen bag rejsekortet er, at det skal være nemt og enkelt at bruge kollektive transportmidler overalt – uanset tidspunkt og sted. Samtidig skal de nye teknologiske landvindinger bruges til at give klare fordele for både kunder og trafikselskaber.

Fordele for kunderne

- Ét kort til betaling af rejser med busser og tog – uanset rejsens længde og antallet af personer.
- Slut med indviklede beregninger af prisen på en rejse. Kunden skal ikke have kendskab til takstsystemet - nu beregner systemet den rigtige pris.
- Slut med at skulle vælge mellem klippekort og periodekort: Systemet beregner automatisk den mest fordelagtige pris for kunden.
- Slut med at huske penge og købe billet: Med en betalingsaftale fungerer Rejsekortet i praksis som et Dankort eller kreditkort.

Fordele for trafikselskaberne

- Automatiske betalingsordninger og kundernes øgede brug af selvbetjening nedbringer omkostningerne.



- Det elektroniske system giver en stor mængde værdifulde data, som kan bruges i planlægningen, ved nye tiltag i markedsføring og til en bedre fordeling af indtægterne.
- De betydelige kundefordele vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv og tiltrække flere kunder – og dét styrker trafikkselskabernes økonomi.

Siden indgåelsen af kontrakten om levering af rejsekortsystemet har der løbende vist sig behov for specificering af forskellige forhold i kontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West.

Der er derfor indgået en række tillæg til kontrakten, der bl.a. indebærer en senere udrulning af rejsekortet end fastlagt i den oprindelige tidsplan. Med indgåelsen af tillæg IV primo juli 2008 er der i alt indgået 4 kontrakttillæg.

Den primære årsag til indgåelse af tillæg IV var, at East-West ikke kunne overholde den kontraktligt fastsatte leveringsfrist for pilottrinnet Holbæk-Tåstrup ikke. Tillæg III havde i forvejen givet leverandøren 5 måneder ekstra tidsfrist.

Geografiske deltrin for Rejsekort A/S' overtagelsestidspunkter fra East-West i tillæg IV er følgende:

Trin 1	Pilottrin Holbæk-Tåstrup	December 2008
Trin 2/3a	Sydsjælland	Oktober 2009
Trin 2/3b	Vestsjælland	Februar 2010
Trin 2/3c	Hovedstadsområdet	September 2010
Trin 4a	Nordjylland + DSBs stationer på Fyn	September 2010
Trin 4b	Sønderjylland	December 2010
Trin 4c	Midtjylland	Juli 2011

Rejsekort A/S har overtaget pilottrinnet d.8. december 2008 som planlagt. Eksterne "rigtige" betalende kunder forventes fra januar/februar 2009. I forvejen har en mindre gruppe såkaldte pionérkunder testet systemet i pilotområdet siden december 2007.

Antallet af kunder i pilottrinnet vil være lavt i starten, men der vil løbende blive rekrutteret flere kunder i løbet af 2009.