

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 17. maj 2013  
J. nr. 2013-406

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. januar 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 308:**

Ministeren bedes gøre rede for udviklingen i det offentlige tilskud til den kollektive trafik i perioden 1992 til 2012 og tilsvarende udviklingen i passagerernes egenbetaling i samme periode målt i procenter. Det ønskes samtidig belyst – ved repræsentative eksempler - , om udviklingen på de nævnte punkter afspejler en tilsvarende tendens i de lande, vi normalt sammenligner os med.

**Svar:**

Trafikstyrelsen har oplyst, at der i Danmark ikke findes officielle opgørelser over passagerfinansierings-graden for den kollektive trafik samlet for perioden 1992-2012. Nedenfor følger derfor oversigter over passagerfinansieringsgraden for de operatører og for de perioder, hvor tallene har været tilgængelige.

Passagerfinansieringsgraden er beregnet som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter. Passagerfinansieringsgraden er for alle transportformer opgjort eksklusiv infrastrukturomkostninger men inklusiv materielomkostninger, dog undtaget Metroen, jf. nedenfor.

**Passagerfinansieringsgraden i den kollektive trafik 2005-2011 i pct.**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>DSB</b>							
F/R						66	58
Kystbanen					79	79	70
S-tog	47	44	44	50	51	51	56
<b>Metro</b>							
Metro			65	68	66	67	66
<b>Privatbaner</b>							



Movia						38	37
Sydtrafik						31	11
Midttrafik						35	36
NT						51	53
<b>Busser</b>							
BAT			63	61	58	58	52
Movia			52	48	47	46	45
Fynbus			52	44	41	42	39
Sydtrafik			50	46	40	43	42
Midttrafik			53	48	43	45	45
NT			49	45	45	43	41
Samlet bustrafik	56	57	52	47	45	45	44

Kilder: DSB's regnskaber, S-togs regnskaber, Trafikstyrelsens statistik, Finansregnskabet

Følgende bemærkninger kan knyttes til ovenstående tabel:

- Arriva indgår ikke i tabellen, da disse oplysninger betragtes som forretningshemmeligheder.
- DSB har ikke opgjort afskrivningerne fordelt på de enkelte transportområder (Fjern og Regional, S-tog og Kystbanen) før 2010, hvilket betyder at opgørelsen for Fjern og Regional kun omfatter 2010 og 2011.
- Tallene for Kystbanen er beregnet ud fra finansregnskabstal, således at nettopassagerindtægterne er divideret med kontraktbetalingen. Kystbanekontrakten er først gældende fra 2009.
- S-tog ændrer regnskabspraksis fra 2008, så tallene fra før og efter dette tidspunkt er ikke direkte sammenlignelige. Endvidere sker der et skift i tallene fra før 2005, således at tidligere tal ikke er medtaget grundet manglende mulighed for sammenlignelighed.
- Metroselskabets data er baseret på årsrapporter. Tallene er fremkommet ved at tillægge afskrivninger til driftsresultatet og sætte dette i forhold til passagerindtægterne.
- Trafikstyrelsens Privatbanestatistik har ikke en opdeling af investeringer mellem infrastruktur og materiel før 2010, hvorfor opgørelsen ikke kan foretages før dette år. Tallet fra Sydtrafik ændres



markant fra 2010 til 2011. Det skyldes, at kontraktbetalingen er steget betragtelig i forbindelse med genudbud af kørslen.

Side 3/3

- Før 2007 indsamlede Amtsrådsforeningen data vedr. kollektiv busstrafik. Data for 2005-2006 er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside. Disse data omfatter daværende fælleskommune trafikselskaber, amterne og en del af kommunerne – men ikke alle kommuner. De nuværende trafikselskaber blev dannet som en del af strukturreformen, der betød at alle regioner og kommuner skulle deltage i et trafikselskab. Derfor er data for nuværende trafikselskaber først fra 2007.
- Ændringen fra 2008-2010 skyldes i væsentligt omfang ændret lovgivning i perioden. I perioden blev der indført en række ekstra skatter og afgifter, som vognmændene skulle betale. Trafikselskaberne blev kompenseret for disse udgifter via DUT og har således reelt ikke haft øgede udgifter. DUT-kompensationen afspejles dog ikke i statistikken, hvorfor det ser ud som om, udgiftsniveauet er steget. Disse ændringer hævede successivt udgiftsniveauet for trafikselskaberne til samlet at være ca. 1 mia. kr. højere end før. Med en jævn takstudvikling reguleret af takstloftet betød stigende samlede udgifter faldende passagerfinansieringsgrad.

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt udviklingen på de nævnte punkter afspejler en tilsvarende tendens i de lande, vi normalt sammenligner os med, oplyser Trafikstyrelsen, at man uden held har søgt på forskellige internationale databaser, herunder Eurostat og OECD, uden at finde data, der kunne skabe grundlag for den ønskede opgørelse.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen