

NOTAT

Dato 7. december 2015
J. nr.

Fakta om privatbanernes økonomi mv.

1 Kilder til fakta om privatbanernes økonomi

I dette notat gengives fakta om privatbanernes økonomi baseret på følgende kilder:

- Finansloven
- Trafikselskabernes egne årlige indrapporteringer til Trafik- og Byggestyrelsen om økonomi og trafik
- Rapporten fra marts 2015 fra arbejdsgruppen under det daværende Økonomi- og Indenrigsministerium vedr. ”bloktilskudskriteriet for antal kilometer privatbanespor” med deltagelse af Danske Regioner, KL, Finansministeriet og Transportministeriet.

Der henvises i øvrigt til svar fra Social og Indenrigsministerens svar på TRU spørgsmål 6.

2 Privatbanernes organisering

Regionerne (tidl. amterne og HUR) har siden 2000 haft det fulde ansvar for infrastrukturen og togdriften på privatbanerne. Trafikselskaberne køber på vegne af regionerne den trafik, der udbydes på privatbanerne. Togdriften samt drift og vedligeholdelse af infrastrukturen gennemføres typisk af regionale privatbaneselskaber. Der er automatisk låneadgang til investeringer i rullende materiel samt investeringer i jernbaneinfrastruktur, som betyder, at regionerne har mulighed for at tilrettelægge en økonomisk optimal investeringsprofil.

Det blev i forbindelse med overdragelsen af opgaven bestemt, at de tidligere statslige øremærkede driftstilskud, tilskud til pensioner og investeringstilskud til privatbanerne gradvist skulle indgå i det generelle bloktilskud til regionerne. Driftsbidraget blev overført til bloktilskuddet i 2005, pensionstilskuddet i 2010 mens investeringstilskuddet var planlagt at skulle overføres i 2016.

Det fremgår af aftalen om regionernes økonomi for 2016, at regeringen i efteråret 2015 vil tage stilling til eventuelle supplerende analyser i lyset af den rap-



port, som arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor præsenterede i marts 2015. Med økonomaftalen er der i forlængelse heraf besluttet at investeringstilskuddet videreføres uændret i 2016 for at undgå byrdefordelingsmæssige konsekvenser indtil der er taget nærmere stilling, jf. afsnit 4.

3 Finansiering af og forbrug på privatbanerne

Hovedparten af finansieringen til privatbanerne indgår i bloktilskuddet til regionerne, som forhandles i de årlige økonomaftaler. Ud af bloktilskuddet til det regionale udviklingsområde (kollektiv trafik, miljø, erhverv, kultur og uddannelse) fordeles 27,5 pct. svarende til 505 mio. kr. årligt mellem regionerne efter, hvor mange kilometer privatbane, de enkelte regioner driver. Fx modtager Region Sjælland, som har ca. 200 km. privatbane, herved ca. 200 mio. kr.

Dertil kommer det statslige investeringstilskud til privatbanerne, som beløber sig til på 106 mio. kr. i 2015. Således modtog regionerne i 2015 i alt 611 mio. kr. i bloktilskud og investeringstilskud til privatbanerne, jf. tabel 2.

Tabel 1. Finansiering af regionernes privatbaneopgave, 2010-2015 (mio. kr.)

Mio. kr.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Investeringstilskud	100	101	102	104	104	106
Bloktilskud fordelt efter antal km. privatbane ¹	456	479	491	494	492	505
I alt	556	580	593	598	596	611

Kilde: Finansloven og rapport fra arbejdsgruppen om "kriteriet for antal kilometer privatbanespor"

Med udgangspunkt i bloktilskuddet og det statslige investeringstilskud skal regionerne fastlægge serviceniveauet for togtrafikken og infrastrukturen på privatbanerne, og finansiere nettoudgiftsbehovet ved privatbanetrafikken. Nettoudgiftsbehovet er i den sammenhæng opgjort som de samlede udgifter ved privatbanerne fratrukket passagerindtægterne.

Trafikselskaberne indmelder årligt et regnskab over trafik, udgifter, passagerindtægter og tilskud vedr. privatbaner til Trafik- og Byggestyrelsen. Disse oplysninger er gengivet i tabel 2 for årene 2010-2015.

Tabel 2. Trafikselskabernes nettoudgifter/tilskudsbehov ved privatbanetrafik 2010-2015, som skal dækkes af regionerne (mio. kr.)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ¹
Samlede udgifter	625	650	668	646	650	636
Passagerindtægter	195	202	202	221	222	225
Tilskudsbehov til togdrift og infrastruktur, som dækkes af regionerne	430	449	466	425	429	410

Kilde: Trafikstyrelsen, "Nøgletal for privatbanerne", regnskab for 2010-2014 samt budgettal (1) for 2015.



Når man sammenholder de faktiske udgifter, som trafiksselskaberne selv indmelder til Trafikstyrelsen regionerne årligt har i relation til privatbanerne, med det samlede bloktilskud og investeringstilskud, som regionerne – begrundet i deres opgave med privatbanerne – årligt modtager fra staten, fremgår det således, at der i 2013 og 2014 var et mindreforbrug på omkring 170 mio.kr. Regionerne forventer selv ifølge deres egne budgettal at dette tal vil stige til ca. 200 mio. kr. i 2015. Regnskabet opgøres dog først i 2016.

Det skal bemærkes, at bloktilskud og investeringstilskud ikke er øremærkede, men ydes som et generelt tilskud. Hvorvidt midlerne anvendes til de opgaver, de er fordelt med udgangspunkt i, afhænger således af en konkret politisk prioritering i regionerne. Dog er der til investeringstilskuddet knyttet krav om evt. tilbagebetaling, hvis en region vælger at lukke en privatbane.