

NOTAT

5. januar 2022
2021-309, 2020-8671

Beregning af støtte til DSB og Arriva efter forordning 2020/1429

Nærværende notat redegør for beregningen af den støtte på i alt 193.338.106,56 kr., som den 30. december 2021 er udbetalt til henholdsvis DSB SOV og Arriva Tog A/S som kompensation for tab som følge af COVID-19 i 2020.

Støtten er godkendt af Europa-Kommissionen, jf. afgørelse SA.62391.

Støtten er baseret på Banedanmarks afkald på infrastrukturafgifter betalt af selskaberne for september-december 2020, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet.

Specifikt har ordningen form af støtte til jernbaneinfrastrukturbrug, jf. pkt. 98 (a) i Europa-Kommissionens *Community Guidelines on State aid for railway undertakings* af 22. juli 2008, dvs.:

"As regards the railway industry more specifically, the aid for the needs of transport coordination can take several forms:

(a) aid for infrastructure use, that is to say, aid granted to railway undertakings which have to pay charges for the infrastructure they use, while other undertakings providing transport services based on other modes of transport do not have to pay such charges;"

Europa-Kommissionens godkendelse forudsætter, at ministeriet offentliggør sine beregninger af den udbetalte støtte. Det fremgår i den forbindelse af pkt. 110 i retningslinjerne, at:

"At any rate, where the aid recipient is a railway undertaking it must be proved that the aid really does have the effect of encouraging the modal shift to rail. In principle this will mean that the aid has to be reflected in the price demanded from the



passenger or from the shipper, since it is they who make the choice between rail and the more polluting transport modes such as road (1)".

DSB og Arriva betalte i september-december 2020 i alt ca. 193,4 mio. kr. i infrastrukturafgifter til Banedanmark, jf. Tabel 1 og 2.

Tabel 1 – DSB's afgifter til Banedanmark i september-december 2020

DKK	September	Oktober	November	December	Total
Adgangs-Afgifter	16.082.171,46	16.786.085,13	16.411.428,06	16.025.231,10	65.304.915,76
Broafgifter, Øresund	8.436.820,18	8.675.855,83	8.165.913,11	8.873.913,94	34.152.503,06
Broafgifter, Storebælt	19.465.323,50	20.262.651,50	19.473.629,00	20.348.475,00	79.550.079,00
Total	44.250.596,14	45.996.281,43	44.294.422,58	45.470.560,84	179.007.497,81

Tabel 2 – Arrivas afgifter til Banedanmark i september-december 2020

DKK	September	Oktober	November	December	Total
Adgangs-Afgifter	3.430.965,04	3.494.221,49	3.352.266,23	4.053.155,99	14.330.608,74
Total	3.466.529,61	3.524.386,42	3.364.053,52	4.121.398,35	14.330.608,75

Retningslinjernes pkt. 107 (a) fastsætter grænsen for støtte til brug af infrastruktur til 100 pct. af de støtteberettigede omkostninger, når dette beløb ikke overstiger 30 pct. af omkostningerne ved jernbanetransport.

Omkostningerne forbundet med DSB og Arrivas jernbanetransport i referenceperioden september-december 2019 er på baggrund af oplysninger fra de to selskaber opgjort til ca. 4.789,3 mio. kr., mens de støtteberettigede omkostninger er opgjort til ca. 970,3 mio. kr., jf. Tabel 3.



DSB og Arrivas samlede afgifter til Banedanmark på ca. 194,5 mio. kr. i september-december 2020 udgør således kun ca. 20,0 pct. af de samlede omkostninger.

Tabel 3 – Støtteberettiget beløb (øvre grænse)

Beløb i DKK	DSB (el)	DSB (diesel)	Arriva (diesel)	Total (diesel)	Total (el + diesel)
Samlede pas- sager-km i september- december 2019	990.123.109 <i>(49,3 pct. af samlede omkostninger)</i>	1.018.298.999 <i>(50,7 pct. af samlede omkostninger)</i>	84.200.000	1.102.498.999	2.092.622.108
	2.008.422.108				
Samlede om- kostninger til jernbane- transport i september- december 2019	2.290.924.878,49 <i>(49,3 pct. af samlede omkostninger)</i>	2.355.981.568,75 <i>(50,7 pct. af samlede omkostninger)</i>	142.432.408,72	2.498.413.977,47	4.789.388.855,96
	4.646.906.447,24				
30 pct. af samlede om- kostninger	687.277.463,55	706.794.470,63	42.729.722,62	749.524.193,24	1.436.801.656,79
Difference mellem infra- strukturo- mkostninger for vej og jernbane	Personbil: 111,55 (15 EUR/1.000 passager-km)				
	Passagertransport (eltog): 669,30 (90 EUR/1.000 passager-km)				
	Passagertransport (dieseltog): 490,82 (66 EUR/1.000 passager-km)				
	Vægtet gennemsnit (el + diesel): 575,23 (77,35 EUR/1.000 passager-km)				
	Difference mellem bil og tog: 463,68 (62,35 EUR/1.000 passager-km)				

**100 pct. af støtteberettigede omkostninger for bruge af jernbaneinfrastruktur**

970.303.346,49

(2.092.622.108 passager-km / 1.000 * 463,68 DKK)

Kilde til infrastrukturomkostninger for vej og jernbane: Annex D til Europa-Kommissionens *Handbook on the external costs of transport* per juni 2021.

For så vidt angår retningslinjernes pkt. 110, har forordning 2020/1429 til formål at modvirke og afbøde COVID-19-udbruddets negative økonomiske virkninger på jernbanevirksomheder. For DSB og Arrivas vedkommende var der tale om passagerfrafald på op til ca. 85 pct. fra nedlukningen i marts 2020 samt tilhørende billetindtægtstab på henholdsvis 1.529,6 mio. kr. og 62,4 mio. kr. mellem 11. marts og 31. december 2020 sammenlignet med samme periode i 2019. Med få og kortvarige undtagelser opretholdt både DSB og Arriva efter påbud fra regeringen og myndighederne fuld drift i hele perioden. Formålet hermed var at sikre mobiliteten for især samfundskritiske funktioner såsom sundhedspersonale samt, på længere sigt, at bevare den kollektive trafik som reelt alternativ til privatbilisme.

Selskaberne har dermed ikke haft mulighed for at nedbringe deres omkostninger i væsentligt omfang, og den eneste anden måde at begrænse tabene ville derfor være at øge billetindtægterne fra det formindskede kundegrundlag. DSB og Arriva har i så henseende en vis prissætningsfrihed i forhold til operatørspecifikke billettyper. Selskaberne kan således hæve priserne på f.eks. endagsbilletter og forskellige typer af pendlerkort, så længe prishierarkiet mellem de såkaldte standardbilletter overholdes.

DSB og Arriva er imidlertid afstået fra at hæve deres billetpriser, idet regeringen og myndighederne konsekvent har udtrykt en klar ambition om at kompensere selskaberne for deres tab. Transportministeriet udsendte i den forbindelse den 6. september 2020 en pressemeddelelse, der bekræftede regeringens intention om fuld tabskompensation.¹

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2020/fuld-covid-19-kompensation-til-dsb-metroselskabet-og-arriva-i-2020/>



Da den tydeligt annoncerede intention om tabskompensation til DSB og Arriva har afholdt selskaberne fra at hæve billetpriserne med risiko for yderligere – permanent – passagerfrafald, og da den faktisk udbetalte kompensation har afbødet selskabernes tab og medvirket til at bevare deres konkurrencedygtighed over for mere forurenende transportformer, anser Transportministeriet kravet i retningslinjernes pkt. 110 for opfyldt.