

Analys av kollektivtrafikens ekonomi och ekonomiska utmaningar

juni 2023



The better the question. The better the answer.
The better the world works.



Building a better
working world

Kollektivtrafiken står för ett utmanande år 2023 där mycket tyder på att ca 2,5 mdr behöver tillföras för att nå ekonomisk balans

Sammanfattning

- EY har fått i uppdrag av Sveriges Bussföretag att analysera kollektivtrafikens ekonomi eftersom det finns en oro i kollektivtrafikbranschen att en utmanande finansiell situation är på väg att uppstå. Uppdraget har i huvudsak genomförts genom att samla in data från Sveriges regioner.
- Det är tydligt att kollektivtrafiken står inför ett utmanande år med kostnader som förväntas stiga kraftigt samtidigt som resenärerna inte kommit tillbaka till samma nivåer som före pandemin.
- Om kostnaderna ökar i samma takt som den prognosticerade inflationen krävs ett tillskott på ca 2,5 mdr för att nå balans. Det finns även en risk för att intäkterna är överskattade för 2023. Den samlade uppskattningen är därför att ett underskott i storleksordningen 2-3 mdr kronor riskeras.

Avgränsningar och genomförande

Rapporten tar endast hänsyn till data som inkommit under undersökningsperioden dvs fram till 3 maj 2023. Data har inhämtats via enkätundersökning och vissa kompletterande kontakter med Sveriges regioner. Kompletterande data kring index och annan data har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB), Trafikanalys och Svensk kollektivtrafik.

På grund av att data är inhämtad genom en enkätundersökning kan det inte uteslutas att förfrågan tolkats på olika sätt av olika regioner. Rapportens huvudsyfte är dock att visa på utveckling över tid varför den typen av differenser har mindre betydelse, det gör dock samtidigt att rapporten inte ska användas för jämförelser mellan regioner.

Eventuella frågor avseende innehåll i data eller detaljerade frågor om regioners intäkter och kostnader hänvisas till respektive region då denna rapport inte genomfört någon ingående analys eller genomgång av innehållet i inkommen data.

Resultat och slutsatser

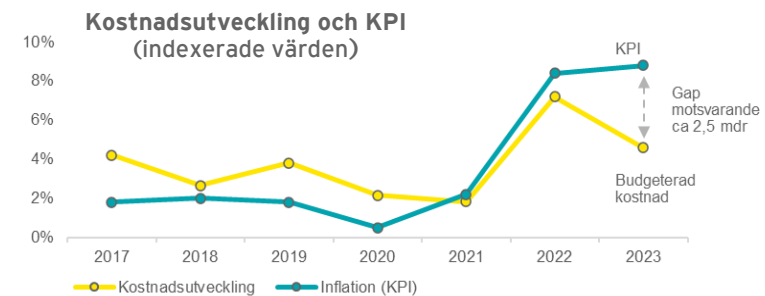
Under 2022 blev det tydligt att kollektivtrafikresenärerna kom tillbaka i stor utsträckning, men ännu är det en bit kvar till nivåerna före pandemin. Det är inte orimligt att resemönster långsiktigt har förändrats i pandemins spår med konsekvenser för kollektivtrafikens struktur och prissättningsmodeller.

Kollektivtrafikens samlade ekonomi försvagas under 2023. Det överskott som uppvisades 2018 vänds enligt regionernas budgetar till ett underskott under innevarande år. Framför allt är detta drivet av kraftigt höjda kostnader.

Under 2023 spås inflationen öka något till 8,8% på helårsbasis men de totala budgeterade kostnaderna för kollektivtrafiken ökar endast med 4,6%. Om kostnaderna skulle öka på samma sätt som inflationen innebär detta ett potentiellt gap om 2,5 mdr kronor för 2023.

Avseende intäkterna ser prognosen även här något osäker ut där intäktsökningen enligt budget är 2 mdr kronor. Det förutsätter ökade biljettintäkter med ca 10% jämfört med 2022. Det framstår som en högt estimerad men inte realistisk prognos.

Sammantaget finns en risk för att kostnader underskattas och intäkter överskattas under 2023 med potentiellt underskott uppskattningsvis i storleksordningen 2-3 mdr för den samlade kollektivtrafiken.



Budgeterad kostnad 2023 ökar med 4,6% medan inflationen spås bli 8,8%. Detta skapar ett potentiellt gap i kollektivtrafikens ekonomi

Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

Uppdraget är att tydliggöra kollektivtrafikens aktuella finansiella situation givet både intäktsbortfall och en kraftig kostnadsutveckling

Trender och utmaningar inom kollektivtrafiken

En fungerande kollektivtrafik är en grundpelare i att uppnå social hållbarhet. Möjlighet till transport och förflyttning är av stor vikt för vårt samhälle, både sett till fritid, rekreation och arbetsutövning.

Ansvar för den allmänna kollektivtrafiken inom ett län ligger som regel hos respektive region i Sverige. Detta innebär att ansvaret för såväl utförandet av kollektivtrafiken som den ekonomiska styrningen, såsom budgetanslag och taxor ligger inom regionens ansvarsområde.

Det sker en urbanisering i Sverige som ställer ökade krav på utbyggd kollektivtrafik. Investeringar i utbyggnad sker också i hög utsträckning, inte minst i våra storstadsregioner.

Till detta kommer en snabb teknikutveckling där hela transportsektorn – kollektivtrafiken inkluderad – genomgått ett paradigmskifte från fossila till fossilfria drivmedel genom i första hand biodrivmedel, men där nya steg tas mot elektrifiering. Även ökad grad av automatisering och utnyttjande av autonoma fordon ställer nya krav på kollektivtrafiken men ger också nya möjligheter.

Av klimatskäl, men också för att minska trängseln, styrs transportbehov mot kollektivt resande med bland annat ekonomiska styrmedel.

Samtidigt har kollektivtrafiken genomgått ett antal utmanande år. Corona-pandemin ledde till en kraftig minskning av det kollektiva resandet. Trots bortfallet av resenärsintäkter hölls utbudet uppe med hjälp av stora tillskott av skattemedel.

När Corona-pandemin ebbat ut och resenärsintäkterna börjat återgå till mer normala nivåer drabbades kollektivtrafiken av nästa motgång, denna gång i form av kraftiga kostnadsökningar i spåren av Rysslands invasion av Ukraina.

Oro för den ekonomiska situationen

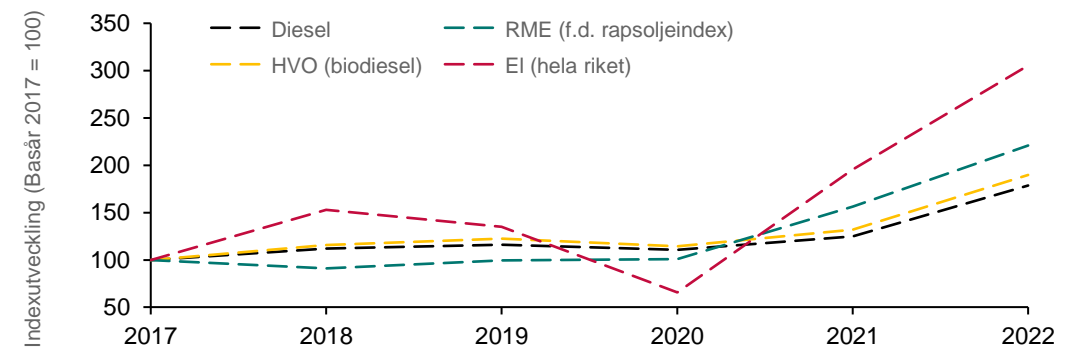
Bland annat de ökade el- och drivmedelspriserna har en substantiell påverkan på transportkostnaderna. Detta riskerar att påverka Regionernas möjlighet till att bedriva kollektivtrafik enligt budget.

Sveriges Bussföretag önskar därför förstå hur Regionernas kollektivtrafikbudgetar förändrats över tid och skapa en tydlig bild av kollektivtrafikens finansiella situation.

Det finns dessutom en oro från branschen att en svår finansiell situation för kollektivtrafiken riskerar att hanteras på ett sådant sätt att den minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

EY har därför fått följande uppdrag

- Kartlägga och analysera regionernas budgetar för kollektivtrafik 2018, 2022 och 2023
- I analysen ska ingå budgeterade intäkter och kostnader för respektive år samt utfall där detta är tillgängligt
- Resenärsutvecklingen ska beskrivas för respektive år



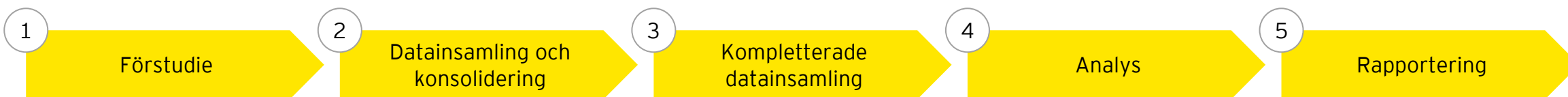
Källa: (SCB (A), 2023) (Svensk Kollektivtrafik (A), 2023) (Svensk Kollektivtrafik (B), 2023) (Svensk Kollektivtrafik (C), 2023)

Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

Datainsamling har skett genom inhämtning av offentlig data från respektive region

Denna studie har bedrivits i fem (5) sekventiella faser. Den huvudsakliga data som ligger till grund för analysen är offentlig data som inhämtats via Sveriges regioner. Kompletterande data kring indexerade kostnader och har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB) och Svensk Kollektivtrafik.



Steg 1 – Förstudie

En kort förstudie genomfördes med utvalda regioner för att säkerställa kvalitet i datainsamlingsfil och att rätt frågor ställs på ett tydligt sätt före utskicket till samtliga regioner.

Steg 2 – Datainsamling och konsolidering

Kontakt med samtliga regioner etablerades för att samla in data avseende budget och utfall inom kollektivtrafiken för 2018 och 2022 samt budget 2023. Insamlad data rensades samt konsolideras till ett gemensamt format för att skapa tydlig överblick samt förbereda för analys.

Steg 3 – Kompletterande datainsamling

Ytterligare data efterfrågades från regioner där data behövde förtydligas alternativt kompletteras.

Steg 4 – Analys

Insamlad data användes för att utforska intressanta datapunkter som visade på utvecklingen kring regionernas finansiering av kollektivtrafiken. Analysen genomfördes iterativt mellan flera parter för att säkerställa resultatets validitet och mognad.

Steg 5 – Rapportering

Underlag, analys och resultat redovisas i denna rapport. Underlag visualiseras i modeller och grafer och understöds av reflektioner, kommentarer och resonemang.

Samtliga 21 regioner har deltagit i studien som letts och genomförts av EY på uppdrag av Sveriges Bussföretag

Projektgrupp



EY (Ernst & Young AB) är en global leverantör av professionella tjänster inom revision, företagsrådgivning, transaktionsrådgivning och juridik.

EY har varit utförare av denna studie och anlitas för att leda och genomföra studien. EY har haft en oberoende roll och åtagit sig uppdraget på premissen att studien genomförs med en hög grad av integritet och saklighet.



Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv vars medlemmar utgörs av busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik. Sveriges Bussföretag består idag av ca 275 medlemsföretag.

Sveriges Bussföretag har varit beställare av studien och har även tillhandahållit branschexpertis för genomförandet av studien.

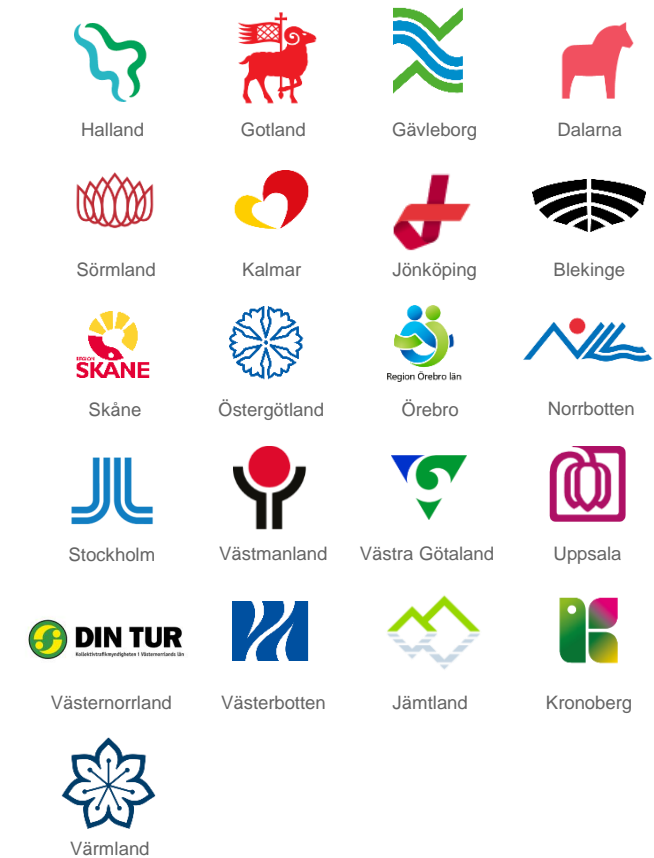
Studien har i sin helhet finansierats av BR, Bussbranschens egen forsknings- och utvecklingsorganisation.

Källor för datainsamling



Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Svensk Kollektivtrafiks medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

Svensk Kollektivtrafik har bidragit med kunskap om kostnads- och indexutvecklingen inom kollektivtrafiken.

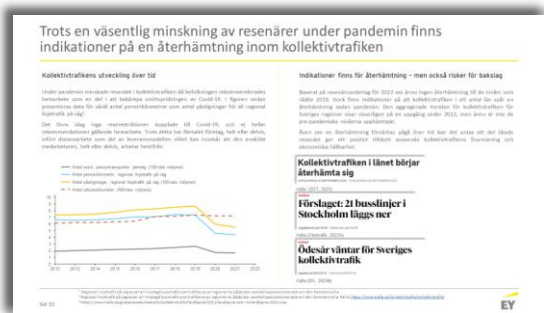


Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

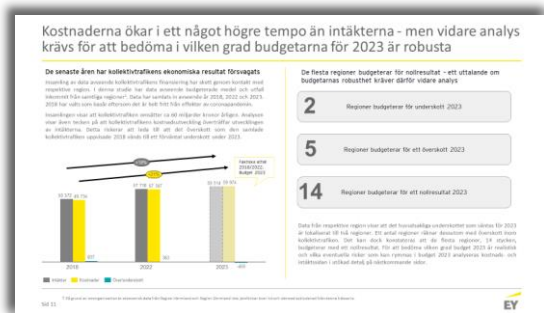
Detta kapitel beskriver översiktligt kollektivtrafikens utveckling över tid samt ekonomiska förutsättningar både på kostnads- och intäktssidan

I detta kapitel beskrivs övergripande trender i kollektivtrafiken och den ekonomiska situation kollektivtrafiken befinner sig i. Huvudsyftet med denna genomgång är att bedöma i vilken grad kollektivtrafikens ekonomiska förutsättningar är realistiska för 2023.



► Kollektivtrafikens utveckling över tid

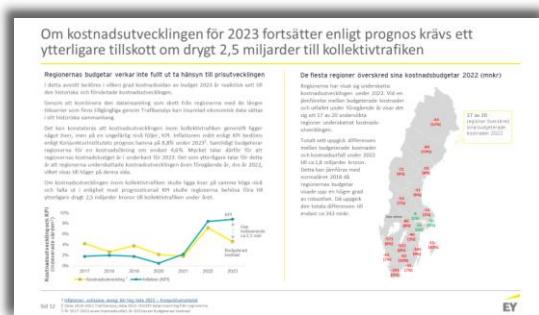
Kapitlet introduceras med analyser över resandeutvecklingen och reseutbudet över tid samt en diskussion kring återhämtningen efter coronapandemin



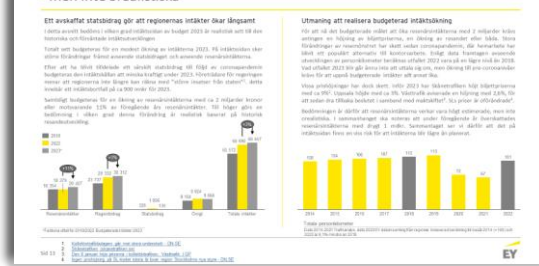
► Översikt kollektivtrafikens ekonomi

Kapitlet fortsätter med att visa hur de ekonomiska förutsättningarna har utvecklats på aggregerad nivå, tillsammans med en över- och underskottsanalys

► Analys av kostnadsutvecklingen



► Resenärsintäkterna verkar vara högt estimerade för 2023 - men inte realistiska



► Analys av intäktsutvecklingen

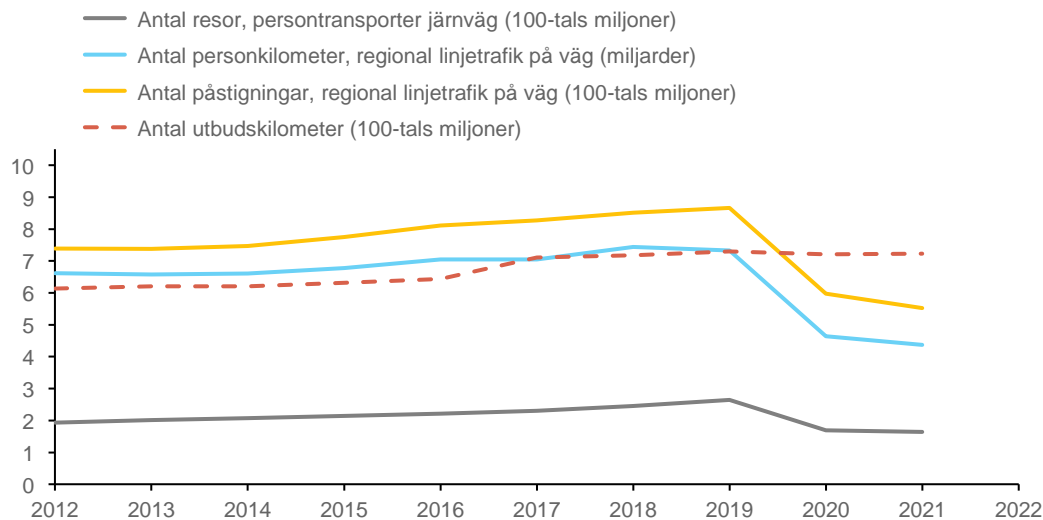
För att förstå utvecklingen av de ekonomiska förutsättningarna på aggregerad nivå fortsätter kapitlet med djupare analyser av både intäktssidan och kostnadssidan. Ekonomiska utfall från tidigare år jämförs med budgeterade medel för 2023, tillsammans med analyser av de externa förutsättningar som krävs för att realisera budget. På kostnadssidan jämförs kostnadsutvecklingen med den allmänna inflationen (KPI). På intäktssidan fokuserar analysen på resenärsintäkter samt resande över tid.

Trots en väsentlig minskning av resenärer under pandemin finns indikationer på en återhämtning inom kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens utveckling över tid

Under pandemin minskade resandet i kollektivtrafiken då befolkningen rekommenderades hemarbete som en del i att bekämpa smittspridningen av Covid-19. I figuren nedan presenteras data för såväl antal personkilometer som antal påstigningar för regional linjetrafik på väg¹.

Det finns idag inga reserestriktioner kopplade till Covid-19, och ej heller rekommendationer gällande hemarbete. Trots detta har flera företag, helt eller delvis, infört distansarbete som del av leveransmodellen vilket kan innebära att den enskilde medarbetaren, helt eller delvis, arbetar hemifrån.



Indikationer finns för återhämtning - men också risker för bakslag

Baserat på resenärsunderlag för 2022 ses ännu ingen full återhämtning till de nivåer som rådde 2019. Dock finns indikationer på att kollektivtrafiken i ett antal län spår en återhämtning sedan pandemin. Den aggregerade trenden för kollektivtrafiken för Sveriges regioner visar visserligen på en uppgång under 2022, men ännu är inte de pre-pandemiska nivåerna upphämtade.

Även om en återhämtning förväntas pågå över tid kan det antas att det ökade resandet ger ett positivt tillskott avseende kollektivtrafikens finansiering och ekonomiska hållbarhet.

Kollektivtrafiken i länet börjar återhämta sig

UPPDATERAD 20 SEPTEMBER 2022 PUBLICERAD 20 SEPTEMBER 2022

Källa: (SVT, 2022)

SVERIGE

Förslaget: 21 busslinjer i Stockholm läggs ner

Uppdaterad i går 10:00 Publicerad i går 06:08

Källa:(DN, 2023A)

SVERIGE

Ödesår väntar för Sveriges kollektivtrafik

Uppdaterad 2023-01-07 Publicerad 2023-01-07

Källa:(DN, 2023B)

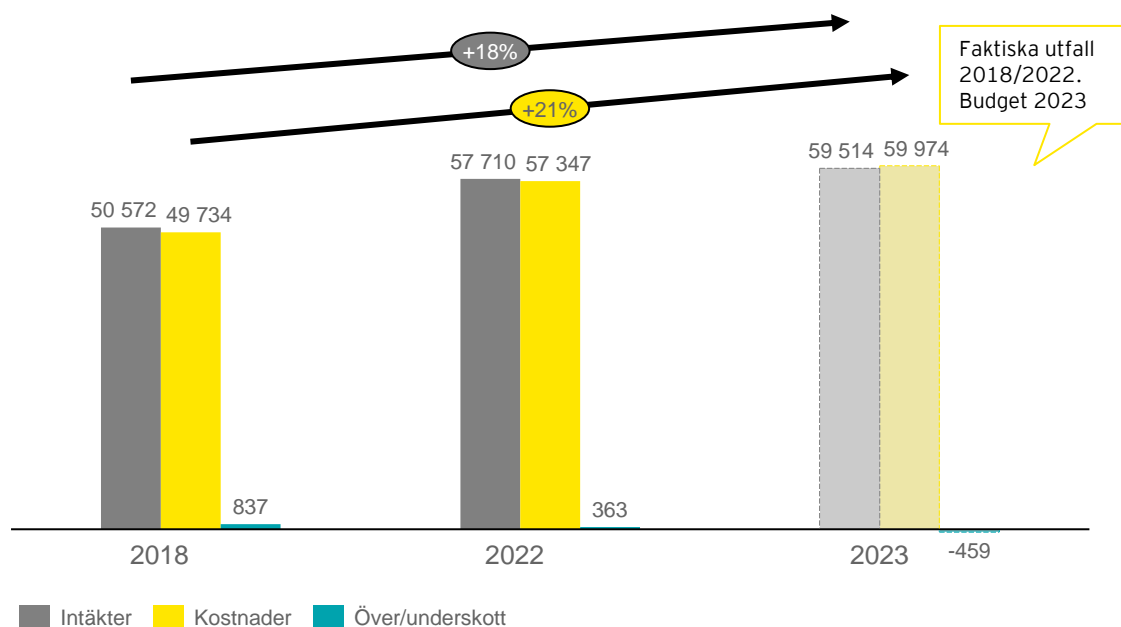
¹ Regional linjetrafik på väg avser all linjelagd busstrafik som trafikeras av regionerna, både den samhällssubventionerade och den kommersiella. Källa: <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/>

Kostnaderna ökar i ett något högre tempo än intäkterna - men vidare analys krävs för att bedöma i vilken grad budgetarna för 2023 är robusta

De senaste åren har kollektivtrafikens ekonomiska resultat försvagats

Insamling av data avseende kollektivtrafikens finansiering har skett genom kontakt med respektive region. I denna studie har data avseende budgeterade medel och utfall inkommit från samtliga regioner¹. Data har samlats in avseende år 2018, 2022 och 2023. 2018 har valts som basår eftersom det är helt fritt från effekter av coronapandemin.

Insamlingen visar att kollektivtrafiken omsätter ca 60 miljarder kronor årligen. Analysen visar även tecken på att kollektivtrafikens kostnadsutveckling överträffar utvecklingen av intäkterna. Detta riskerar att leda till att det överskott som den samlade kollektivtrafiken uppvisade 2018 vänds till ett förväntat underskott under 2023.



De flesta regioner budgeterar för nollresultat - ett uttalande om budgetarnas robusthet kräver därför vidare analys

2

Regioner budgeterar för underskott 2023

5

Regioner budgeterar för ett överskott 2023

14

Regioner budgeterar för ett nollresultat 2023

Data från respektive region visar att det huvudsakliga underskottet som väntas för 2023 är lokaliserat till två regioner. Ett antal regioner räknar dessutom med överskott inom kollektivtrafiken. Det kan dock konstateras att de flesta regioner, 14 stycken, budgeterar med ett nollresultat. För att bedöma vilken grad budget 2023 är realistisk och vilka eventuella risker som kan rymmas i budget 2023 analyseras kostnads- och intäktssidan i utökad detalj på nästkommande sidor.

¹ På grund av omorganisation är ekonomisk data från Region Värmland och Region Sörmland inte jämförbar över tid och därmed exkluderad från denna tidsserie.

Om kostnadsutvecklingen för 2023 fortsätter enligt prognos krävs ett ytterligare tillskott om drygt 2,5 miljarder till kollektivtrafiken

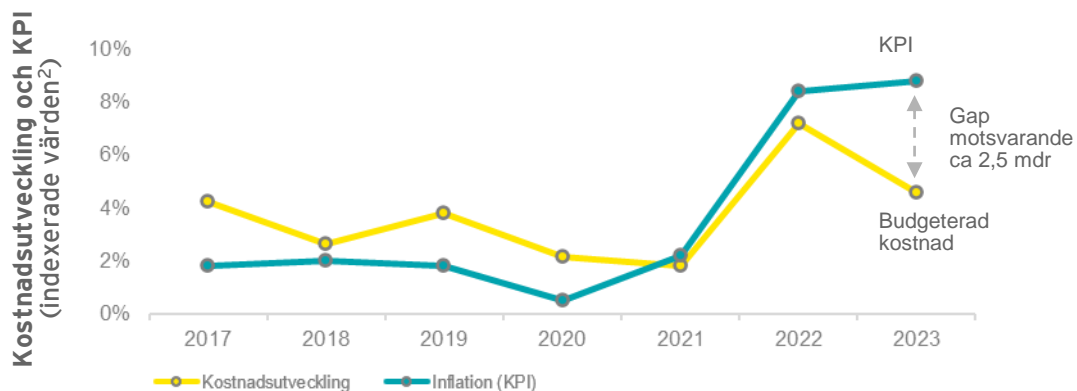
Regionernas budgetar verkar inte fullt ut ta hänsyn till prisutvecklingen

I detta avsnitt bedöms i vilken grad kostnadssidan av budget 2023 är realistisk sett till den historiska och förväntade kostnadsutvecklingen.

Genom att kombinera den datainsamling som skett från regionerna med de längre tidsserier som finns tillgängliga genom Trafikanalys kan insamlad ekonomisk data sättas i sitt historiska sammanhang.

Det kan konstateras att kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken generellt ligger något över, men på en ungefärlig nivå följer, KPI. Inflationen mätt enligt KPI bedöms enligt Konjunkturinstitutets prognos hamna på 8,8% under 2023¹. Samtidigt budgeterar regionerna för en kostnadsökning om endast 4,6%. Mycket talar därför för att regionernas kostnadsbudget är i underkant för 2023. Det som ytterligare talar för detta är att regionerna underskattade kostnadsutvecklingen även föregående år, dvs år 2022, vilket visas till höger på denna sida.

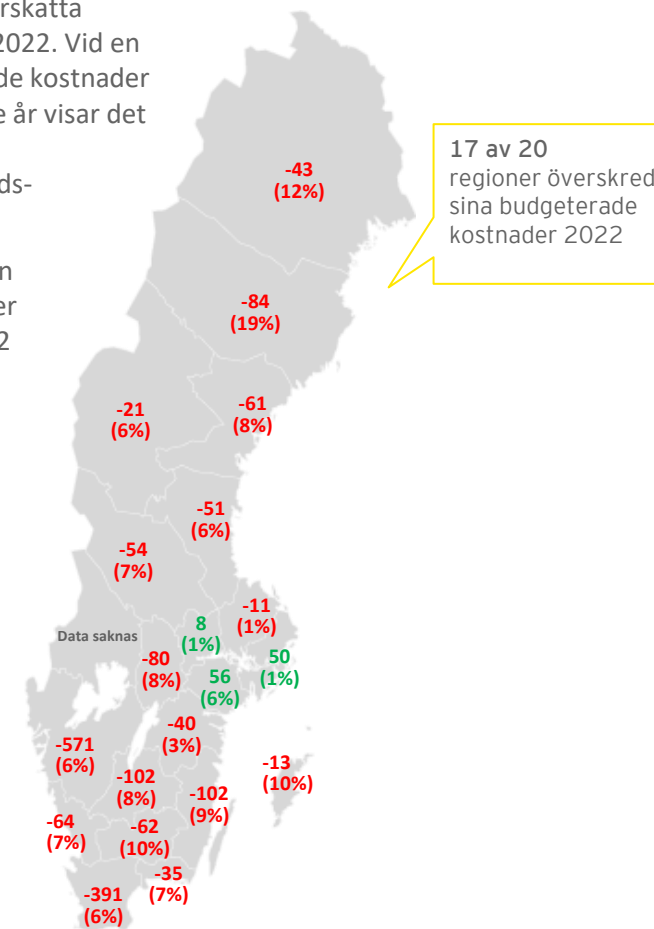
Om kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken skulle ligga kvar på samma höga nivå och falla ut i enlighet med prognosticerad KPI skulle regionerna behöva föra till ytterligare drygt 2,5 miljarder kronor till kollektivtrafiken under året.



De flesta regioner överskred sina kostnadsbudgetar 2022 (mnkr)

Regionerna har visat sig underskatta kostnadsutvecklingen under 2022. Vid en jämförelse mellan budgeterade kostnader och utfallet under föregående år visar det sig att 17 av 20 undersökta regioner underskattat kostnadsutvecklingen.

Totalt sett uppgick differensen mellan budgeterade kostnader och kostnadsutfall under 2022 till ca 1,7 miljarder kronor. Detta kan jämföras med normalåret 2018 då regionernas budgetar visade upp en högre grad av robusthet. Då uppgick den totala differensen till endast ca 343 mnkr.



Resenärsintäkterna verkar vara högt estimerade för 2023

- men inte orealistiska

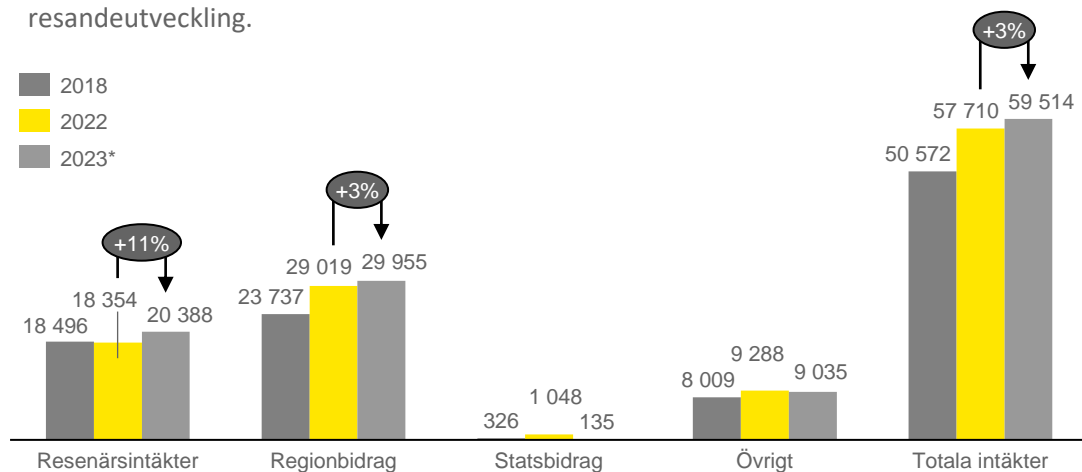
Ett avskaffat statsbidrag gör att regionernas intäkter ökar långsamt

I detta avsnitt bedöms i vilken grad intäktsidan av budget 2023 är realistisk sett till den historiska och förväntade intäktsutvecklingen.

Totalt sett budgeteras för en modest ökning av intäkterna 2023. På intäktsidan sker större förändringar främst avseende statsbidraget och avseende resenärsintäkterna.

Efter att ha blivit tilldelade ett särskilt statsbidrag till följd av coronapandemin budgeteras den intäktskällan att minska kraftigt under 2023. Företrädare för regeringen menar att regionerna inte längre kan räkna med "större insatser från staten"¹. Detta innebär ett intäktsbortfall på ca 900 mnkr för 2023.

Samtidigt budgeteras för en ökning av resenärsintäkterna med ca 2 miljarder kronor eller motsvarande 11% av föregående års resenärsintäkter. Till höger görs en bedömning i vilken grad denna förändring är realistisk baserat på historisk resandeutveckling.



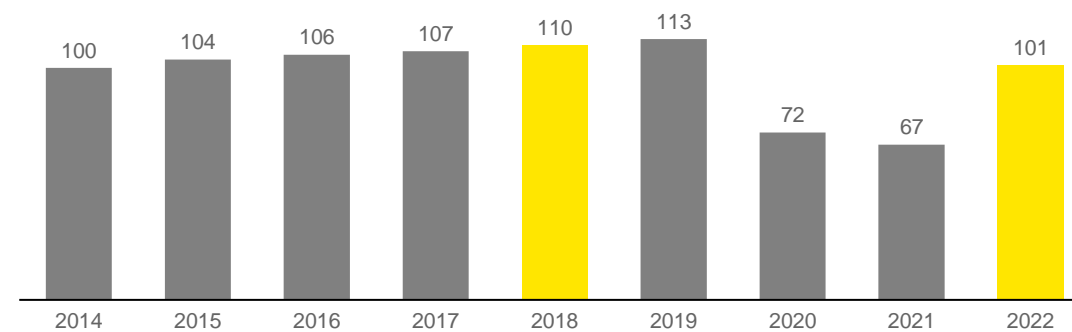
*Faktiska utfall för 2018/2022. Budgeterade intäkter 2023

Utmaning att realisera budgeterad intäktsökning

För att nå det budgeterade målet att öka resenärsintäkterna med 2 miljarder krävs antingen en höjning av biljettpriserna, en ökning av resandet eller båda. Stora förändringar av resemönstret har skett sedan coronapandemin, där hemarbete har blivit ett populärt alternativ till kontorsarbete. Enligt data framtagen avseende utvecklingen av personkilometer beräknas utfallet 2022 vara på en lägre nivå än 2018. Vad utfallet 2023 blir går ännu inte att uttala sig om, men ökning till pre-coronanivåer krävs för att uppnå budgeterade intäkter allt annat lika.

Vissa prishöjningar har dock skett. Inför 2023 har Skånetrafiken höjt biljettpriserna med ca 9%². Uppsala höjde med ca 3%. Västtrafik aviserade en höjning med 2,6%, för att sedan dra tillbaka beslutet i samband med maktskiftet³. SLs priser är oförändrade⁴.

Bedömningen är därför att resenärsintäkterna verkar vara högt estimerade, men inte orealistiska. I sammanhanget ska noteras att under föregående år överskattades resenärsintäkterna med drygt 1 mdkr. Sammantaget ser vi därför att det på intäktsidan finns en viss risk för att intäkterna blir lägre än planerat.



Totala personkilometer

Data 2016-2021 Trafikanalys, data 2022 EY datainsamling från regioner. Indexerad beräkning till basår 2014 (=100) och 2022 är 8,1% mindre än 2018

1 [Kollektivtrafikbolagen går mot stora underskott - DN.SE](#)

2 [Skånetrafiken \(skanetrafiken.se\)](#)

3 [Den 8 januari höjs priserna i kollektivtrafiken, Västtrafik. | GP](#)

4 [Ingen prishöjning på SL-kortet nästa år lovar region Stockholms nya styre - DN.SE](#)

Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

Genomlysningen av kollektivtrafikens ekonomi väcker ett antal ytterligare frågor

Förändrade resmönster ställer nya krav på kollektivtrafiken

För att minska smittspridningen av Covid-19 infördes restriktioner som ledde till att resandet med kollektivtrafiken minskade kraftigt. Under samma period växte arbete hemifrån som ett attraktivt alternativ för de som hade möjlighet, en trend som fortsatt efter att restriktionerna hävts. Sammantaget har mönstret av resande med kollektivtrafik förändrats, något som ställer nya krav på kollektivtrafiken och dess prissättningsmodeller.

I Stockholm har andelen intäkter från periodbiljetter minskat från 73% före pandemin till 61% och enkelbiljetter har samtidigt ökat från 27% till 39%². Detta ställer krav på förändrade biljett- och betalningsstrukturer som attraherar människor med skilda resmönster.

När efterfrågan av kollektivtrafiken uttrycks i nya former behöver resenärer bemötas på ett annorlunda sätt, till exempel genom prissättningsmodeller och tidtabeller som tilltalar personer som arbetar flexibelt i större utsträckning, eller reser på tider utanför de klassiska tiderna för pendling. Givet kraftig expansion av alternativa transportmedel blir konkurrenssituationen mer utmanande för kollektivtrafikens del, om den inte har samma relativa konkurrenskraft inom exempelvis miljö och flexibilitet.

Hur länge kommer regionerna orka hålla trafiken under armarna?

Under pandemin har kollektivtrafikens utbud generellt sett hållits uppe. Det kraftiga fallet av resenärsintäkter har täckts upp av region- och statsbidrag. Detta har lett till en kraftigt fallande självfinansieringsgrad i kollektivtrafiken samt en ökad kostnad per personkilometer.

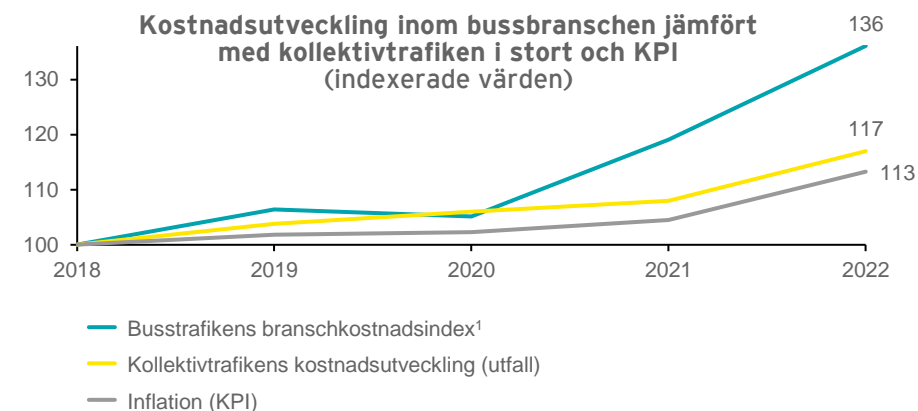
Givet de många behov som ska tillfredsställas inom ramen för en regions åtaganden är det sannolikt att krav kommer att ställas på att kollektivtrafiken behöver bära sina egna kostnader i högre utsträckning. Under pandemin kunde det höga utbudet trots låga resandenivåer motiveras ur ett smittskyddsperspektiv. Det är inte möjligt längre. Om resenärerna inte återkommer i samma utsträckning som före pandemin kommer det krävas prishöjningar, neddragningar i trafiken eller en kombination av båda.

När avtal förnyas kan leverantörernas prisutveckling få större genomslag

De kostnader som redovisats i denna rapport relaterar till huvudmännens kostnader vilka generellt sett inte är utförare av kollektivtrafiken. Det är tydligt, baserat på huvudmännens kostnadsutveckling, att priserna i branschen ökat på senare tid. Samtidigt är prisutvecklingen på utförarsidan sannolikt ännu mer omfattande, åtminstone på området buss där branschprisindex visar på en kostnadsökning mellan 2018 och 2022 på 36%. Detta ska jämföras med huvudmännens kostnadsutveckling på ca 17% under samma period.

En underliggande prisförändring får normalt sett inte omedelbar påverkan på huvudmännen och det är inte heller säkert att huvudmännen får bära hela prisökningen. Detta genomslag är dessutom beroende av hur avtalen är konstruerade i det enskilda fallet och detta kan variera i hög grad mellan regioner. Över tid och i takt med att avtal förnyas är det dock rimligt att anta att en korrigerande sker.

Om den underliggande prisutvecklingen har varit omfattande och huvudmännen helt eller delvis har varit skyddade, är det rimligt att anta att huvudmännens kostnader kommer att öka ytterligare i takt med att avtal förnyas.



¹ Indexberäkning baseras på rekommendationer från Svensk Kollektivtrafik på hur prisutvecklingen i bussbranschen ska speglas

Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

Ansvarsfriskrivning

Denna rapport baseras huvudsakligen på underlag som inhämtats via direktkontakt med respektive region. Kontakten med regionen har etablerats genom antingen den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller genom regionens anvisade kontaktcenter.

Data har samlats in från 21 av 21 regioner. Återkoppling har omväxlande skett från ex. ekonomichef, controller, strategisk utvecklare (eller annan likvärdig roll) eller från upphandlad operatör. Det har inte varit möjligt att inom ramen för uppdraget säkerställa att samtliga regioner tolkat frågeställningen och rapporterat data på samma sätt. Denna osäkerhet i dataunderlaget, tillsammans med regionernas olika geografiska och organisatoriska förutsättningar, medför att det inte är möjligt att göra detaljerade analyser eller jämförelser mellan regioner utan endast över tid för en och samma region. Analyser mellan regioner presenteras således endast på en övergripande och aggregerad nivå. I den mån jämförelser ändå görs baserat på data som framkommer i denna rapport ska det understrykas att detta inte är rapportens syfte. Syftet är istället att visa en samlad bild över den svenska kollektivtrafiken och bidra till konstruktiv och framtidssyftande diskussion om framtida finansiering.

Trafikeringsuppgifter, såsom utbudskilometer, har inhämtats från Trafikanalys. I sitt underlag tillägger Trafikanalys följande. *”Observera att redovisade uppgifter baseras på en summering av tillgängliga uppgifter. Då det förekommer bortfall i vissa variabler är en del av de redovisade uppgifterna en underskattning av de faktiska värdena.”* I denna analys har EY utgått ifrån den data som finns redovisad av Trafikanalys.

Analysen har ej heller beaktat tidpunkten för senaste upphandling. Detta innebär att det mellan de två huvudsakliga jämförelseåren, 2018 resp. 2022, kan ha skett en eller flera upphandlingar inom region och/eller kommun som förändrat förutsättningarna för kollektivtrafiken genom exempelvis höjda eller sänkta kostnader.

Tredje part får inte förlita sig på denna rapport eller lägga den till grund för ett beslut, en handling eller en underlåtenhet att handla. Rapporten speglar resultatet av uppdraget per datumet för rapporten (eller vad som annars anges däri) och EY är ej skyldig att uppdatera rapporten på grund av senare uppkomna omständigheter eller händelser. Det kan ej heller riktas några skadeståndsanspråk mot EY.

Källförteckning

DN (A). (2023, 05 04). Förslaget: 21 busslinjer i Stockholm läggs ner. Retrieved from [Förslaget: 21 busslinjer i Stockholm skrotas - DN.SE](#)

DN (B). (2023, 01 07). Ödesår väntar för Sveriges kollektivtrafik. Retrieved from [Kollektivtrafikbolagen går mot stora underskott - DN.SE](#)

DN (2022, 10 14). Ingen prishöjning på SL-kortet nästa år. Retrieved from [Ingen prishöjning på SL-kortet nästa år lovar region Stockholms nya styre - DN.SE](#)

Göteborgs-Posten (2023, 01 05) Nu blir Västtrafiks biljetter dyrare – så kan du undkomma prishöjningen. Retrieved from [Den 8 januari höjs priserna i kollektivtrafiken, Västtrafik. | GP](#)

KI (2023, 03 29). Inflationen exklusive energi blir hög hela 2023. Retrieved from Inflationen exklusive energi blir hög hela 2023 – Konjunkturinstitutet.

SCB (A). (2023, 01 20). ITPI för Dieselolja. Retrieved from <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/prisindex-i-producent-och-importled/prisindex-i-producent-och-importled-ppi/pong/tabell-och-diagram/prisindex-for-petroleumprodukter/itpi-dieselolja/>

SCB (B). (2023, 01 20). Konsumentprisindex (1980=100), fastställda tal. Retrieved from <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/>

SCB (C). (2023, 01 20). Labour Cost Index för arbetare, privat sektor (LCI arb) efter näringsgren SNI 2007. Kvartal 2008K1 - 2022K3. Retrieved from https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0114__AM0114A/LCIArbKv/

SCB (D). (2023, 01 20). Producentprisindex efter marknad och produktgrupp SPIN 2015, 2020=100. Månad 1990M01 - 2022M11. Retrieved from https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__PR__PR0301__PR0301G/PPI2020M/table/tableViewLayout1/

Skånetrafiken (2023, 02 07) Nya biljettpriser för 2023. Retrieved from [Skånetrafiken \(skanetrafiken.se\)](#)

Svensk Kollektivtrafik (A). (2023, 01 20). EI-Index för busstrafik. Retrieved from <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2022/el-index-for-busstrafik-2022-11.pdf>

Svensk Kollektivtrafik (B). (2023, 01 20). HVO-Index vid pump. Retrieved from <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2022/hvo-pump-2022-11.pdf>

Svensk Kollektivtrafik (C). (2023, 01 20). RME-Index. Retrieved from <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2022/rme-index-2022-11.pdf>

Svensk Kollektivtrafik. (2018). Rekommendation från indexrådet angående: Allmänna grunder för index gällande Busstrafik. Svensk Kollektivtrafik.

SVT. (2022, 09 20). Kollektivtrafiken i länet börjar återhämta sig. Retrieved from <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jonkoping/kollektivtrafiken-i-lanet-aterhamtar-sig>

Swedish Financial Benchmark Facility. (n.d.). STIBOR - Stockholm Interbank Offered Rates. Retrieved from https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fapiswfbfse.cdn.triggerfish.cloud%2Fuploads%2F2022%2F11%2F01082547%2FSTIBOR_Summary_Statistics_EndMonth_Averages_201301-202210.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK

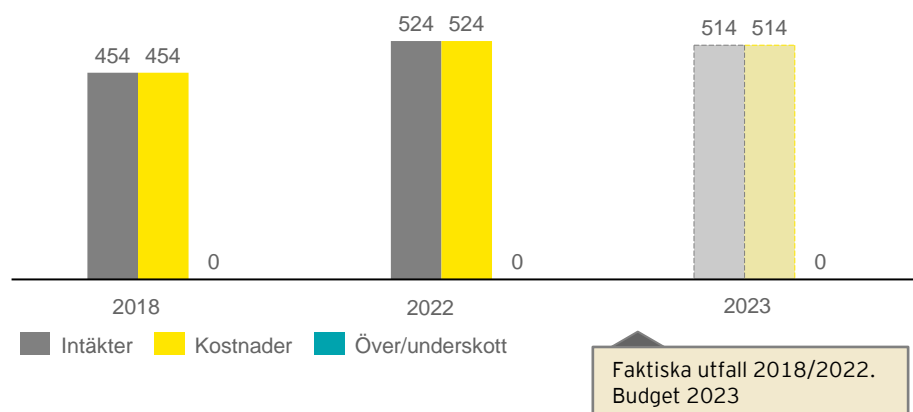
Trafikanalys (A). (2023, 01 20). Regional linjetrafik 2021 Publicerad 2022-06-30. Sverige.

Trafikanalys (B). (2023, 01 20). Färdtjänst och riksfärdtjänst 2021.

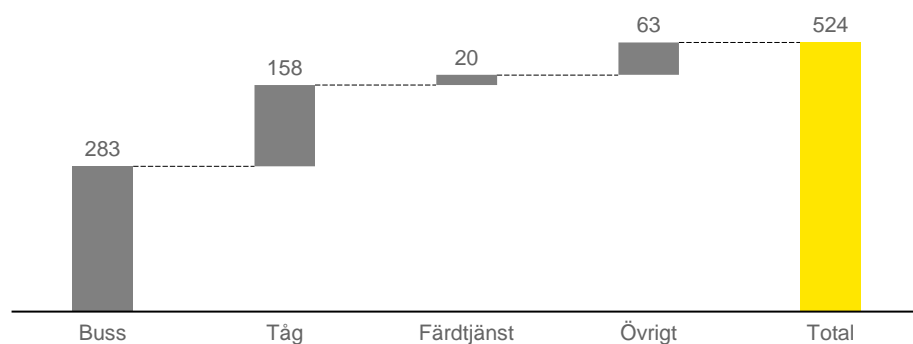
Innehåll

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Analys och resultat
- 04 Diskussion
- 05 Appendix I
- 06 Appendix II - Status regioner

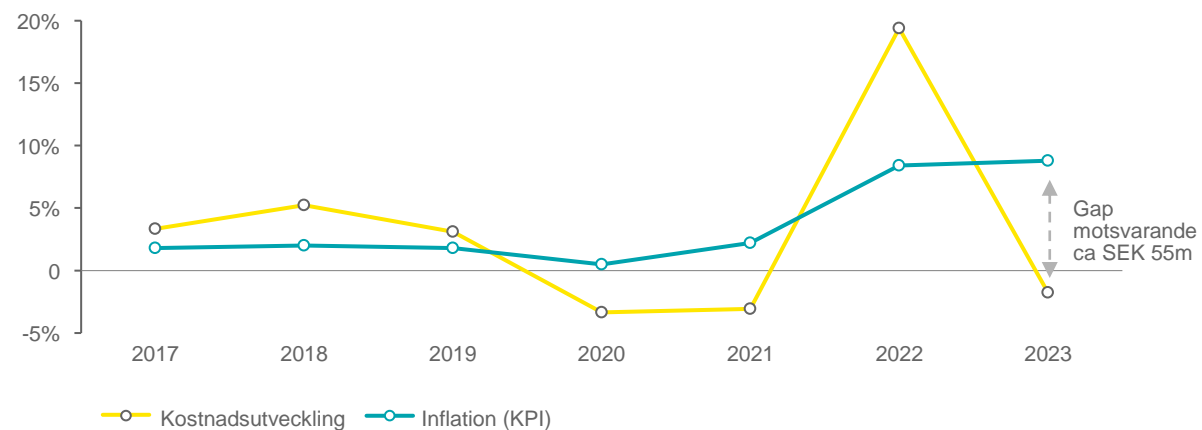
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Region Blekinges budgeterade medel för 2023 har sjunkit jämfört med 2022, efter en tydlig uppgång sedan 2018
- ▶ Regionen budgeterar för en kostnadsminskning 2023 jämfört med 2022, trots en ökning av inflationen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Blekingetrafiken blev en del av region Blekinge 2019, innan dess var det en del av kommunalförbundet
- ▶ 2018 och 2022 inte helt jämförbart pga nya definitioner av intäktskällor

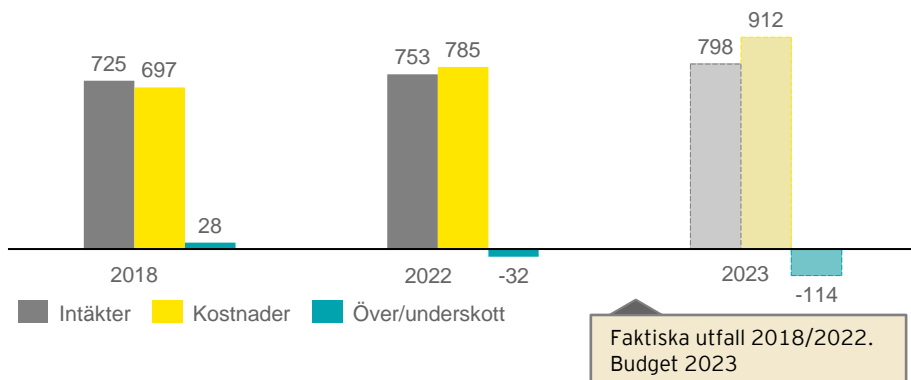
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

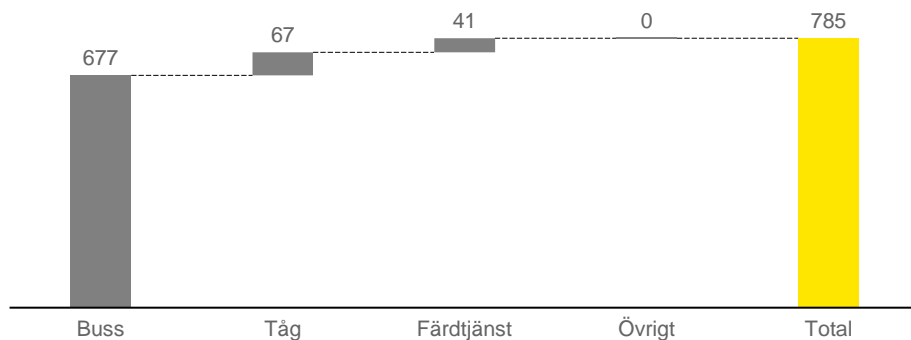
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

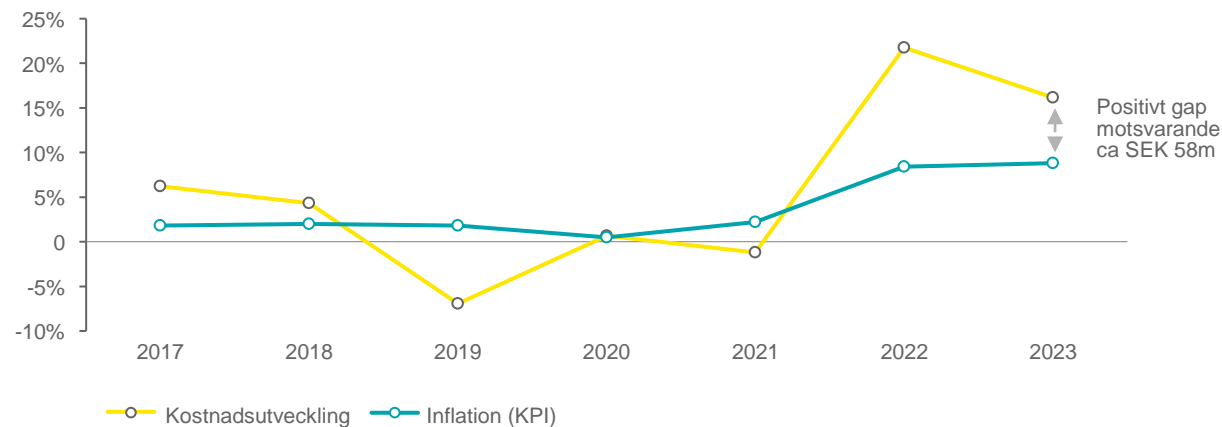
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Region Dalarna har sett en större kostnadsökning jämfört med intäkterna, vilket har skapat en trend av växande underskott
- ▶ De budgeterade kostnaderna för 2023 ökar i en högre takt än inflationen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Siffror från 2018 saknas pga omorganisation. Siffror för 2019 presenterade istället

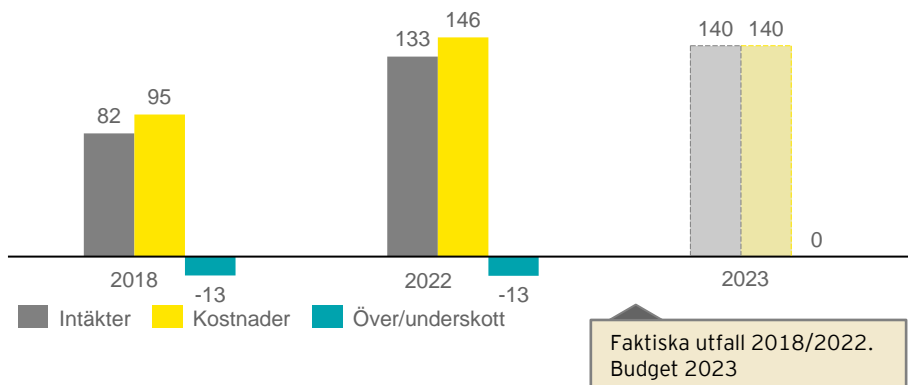
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

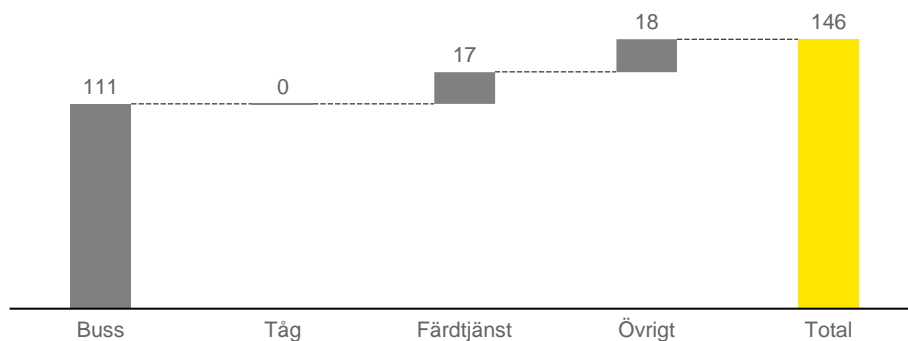
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

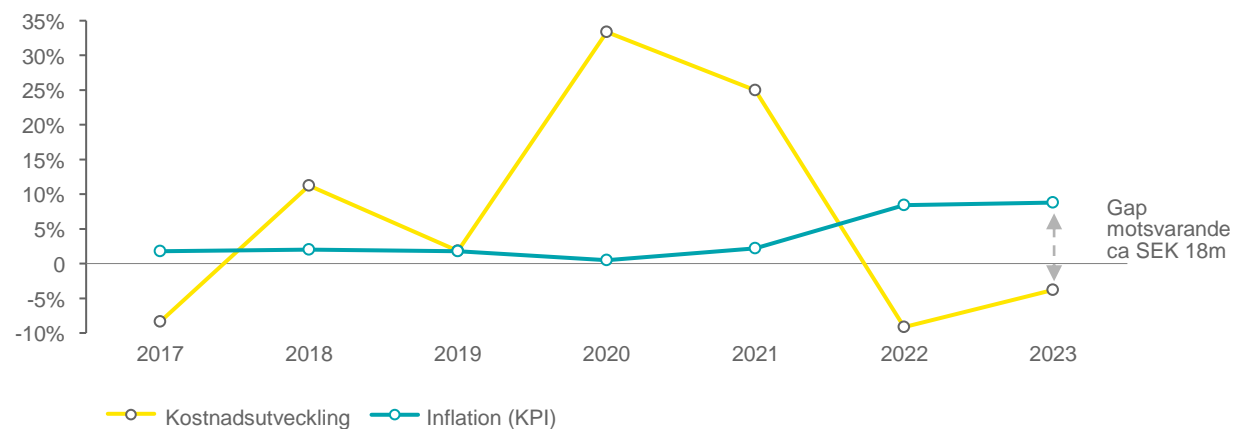
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Region Gotland ser en trend av intäktsutveckling större än kostnadsutveckling
- ▶ Regionen budgeterar för en kostnadsminskning 2023 jämfört med 2022, trots en ökning av inflationen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ EY fyllt i regionbidrag i budget för att vara +/- 0 med kostnaderna enligt kommunikation med ekonom från regionen
- ▶ EY fyllt i regionbidrag i utfall för att skapa underskott motsvarande kostnadsökningen i utfall kontra budget enligt kommunikation med ekonom från regionen

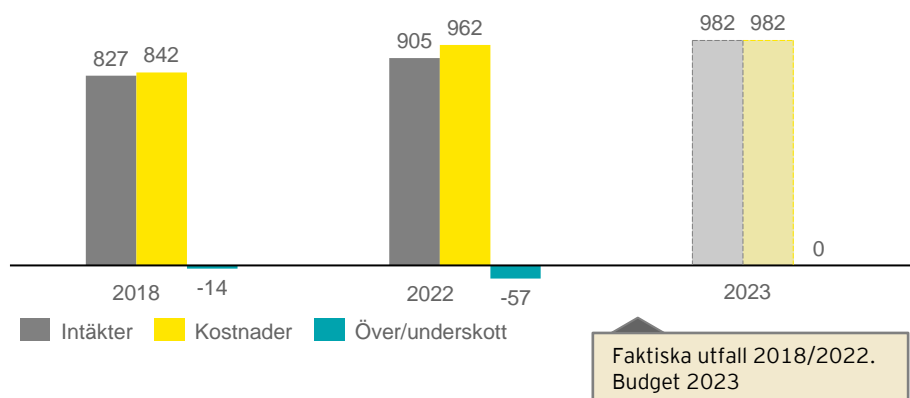
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

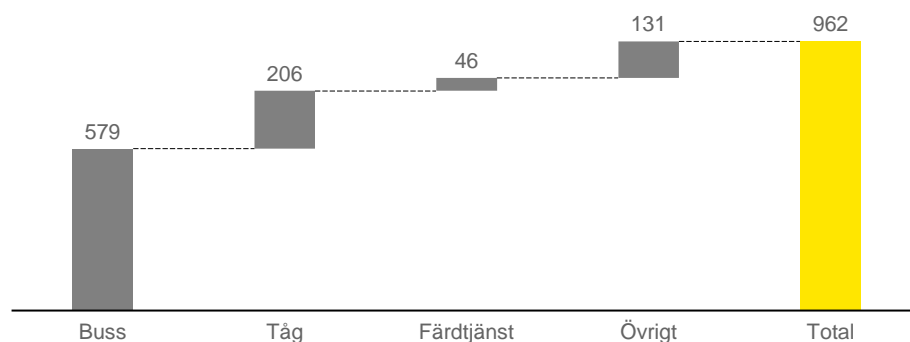
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

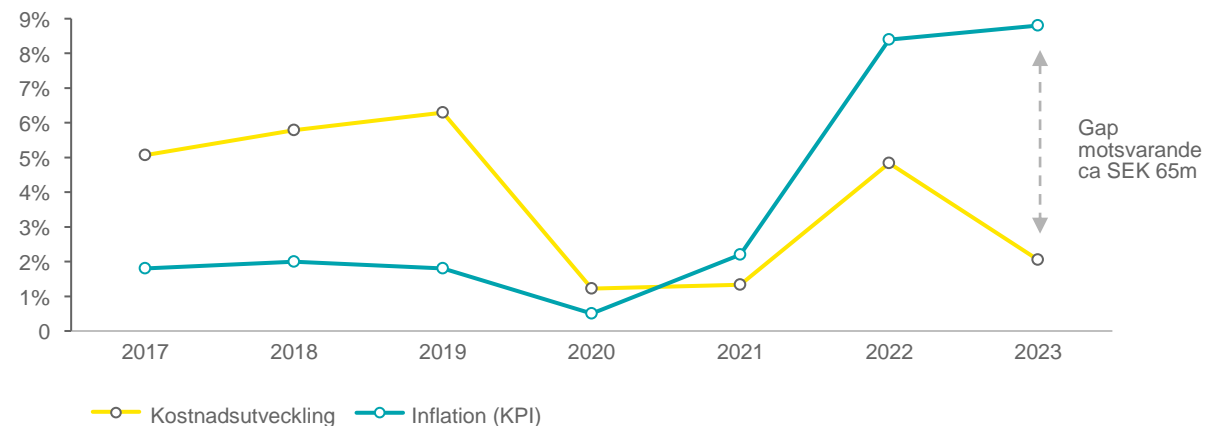
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer³

- ▶ Region Gävleborg har under den observerade tidsperioden sett ett växande underskott, men budgeterar för ett +/- 0 resultat 2023
- ▶ Regionen budgeterar för en ökning av kostnaderna, dock inte på en nivå som motsvarar inflationsökningen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Resenärsintäkter består av intäkter allmän kollektivtrafik + egenavgift färdtjänst
- ▶ Posten övriga kostnader inkluderar vidarefakturering av ersättning för den särskilda kollektivtrafiken till kommuner

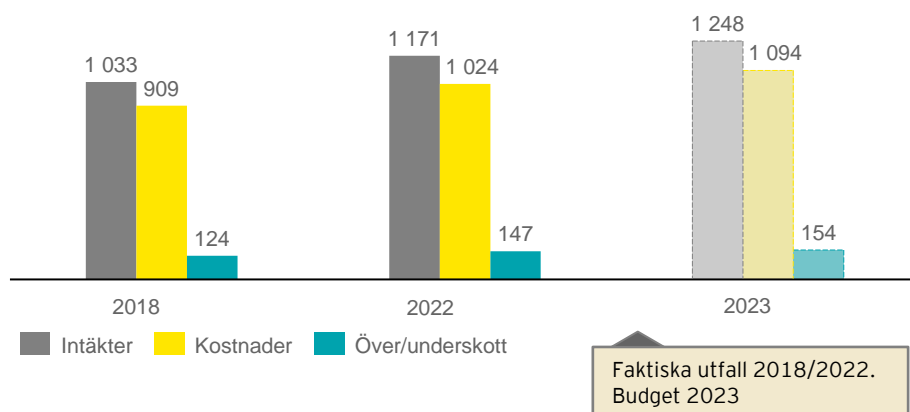
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

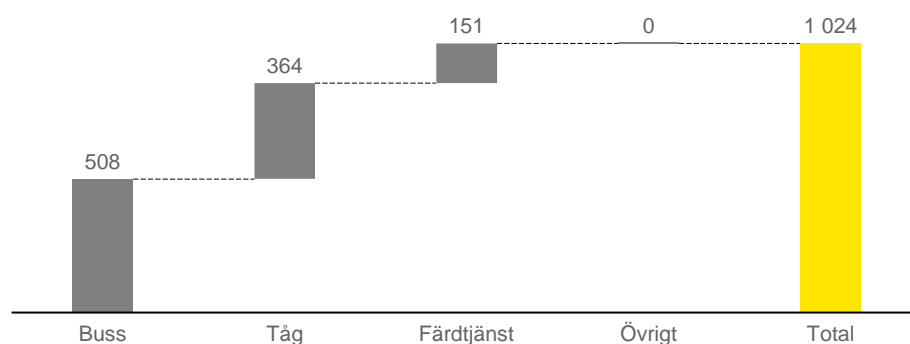
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

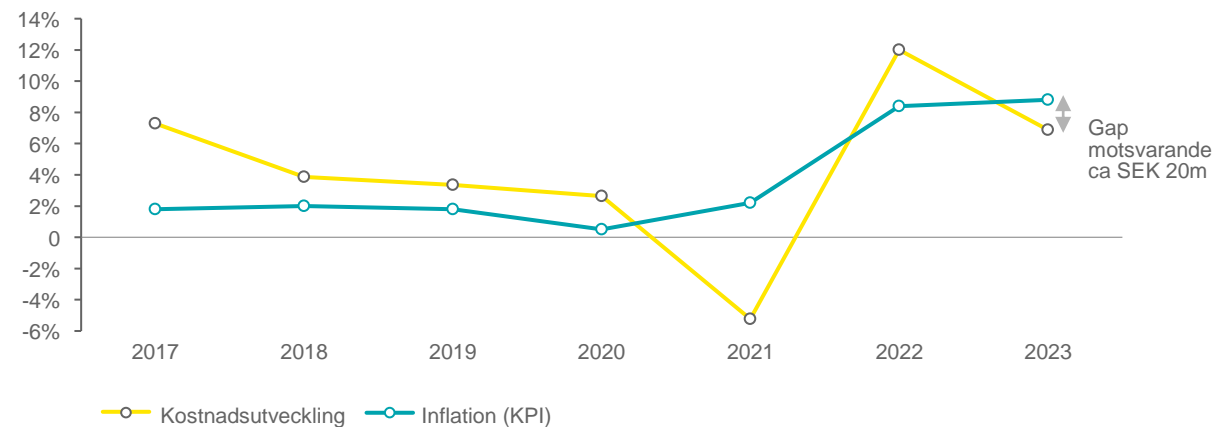
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Region Halland har under den observerade tidsperioden rapporterat stadiga trender i såväl intäkter, kostnader och överskott
- ▶ Den budgeterade kostnadsökningen 2023 ligger på en nivå relativt lik inflationen, dock kan ett gap om SEK 20m identifieras

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Intäkter för färdtjänst (kommunerna kostnadsbärare) inkluderas i "övrigt"
- ▶ Intäkter och kostnader för skolskjuts och sjukresor är exkluderade

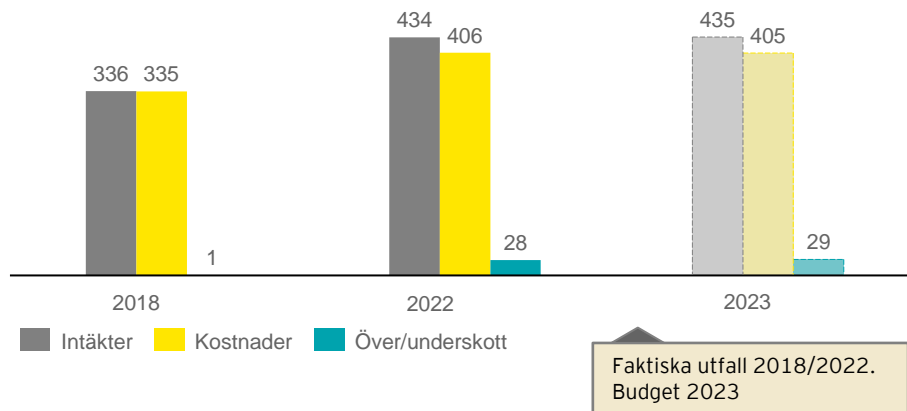
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

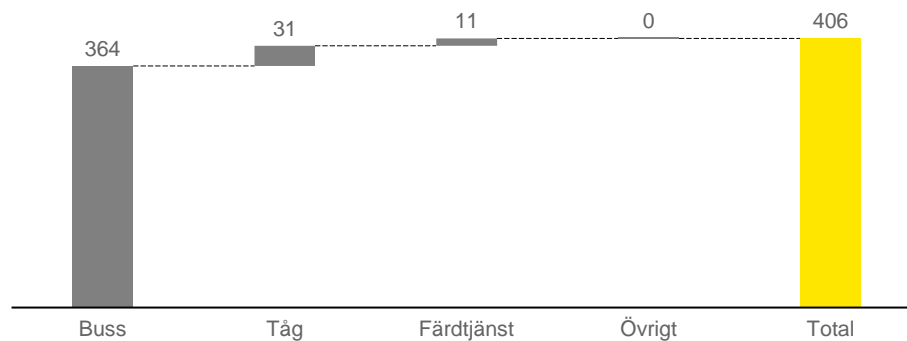
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

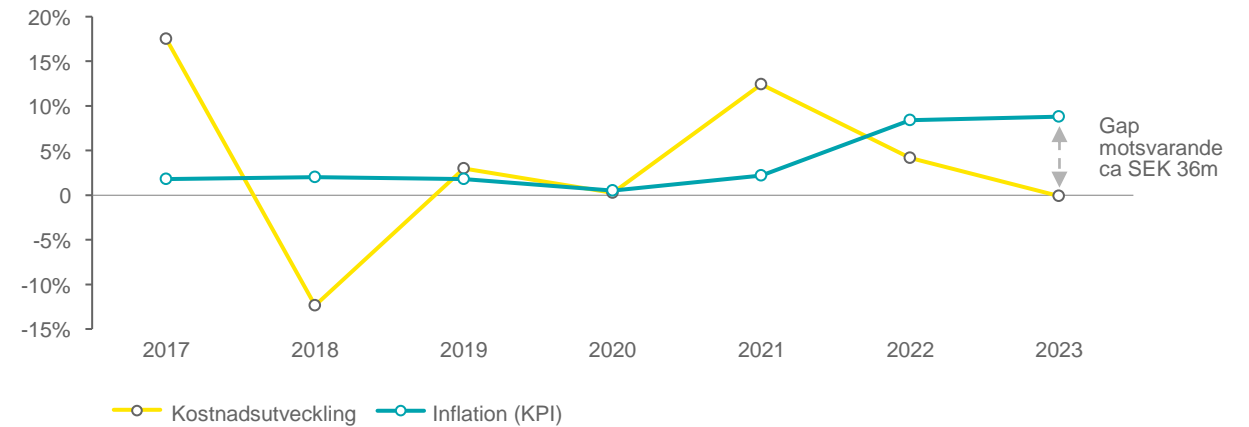
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



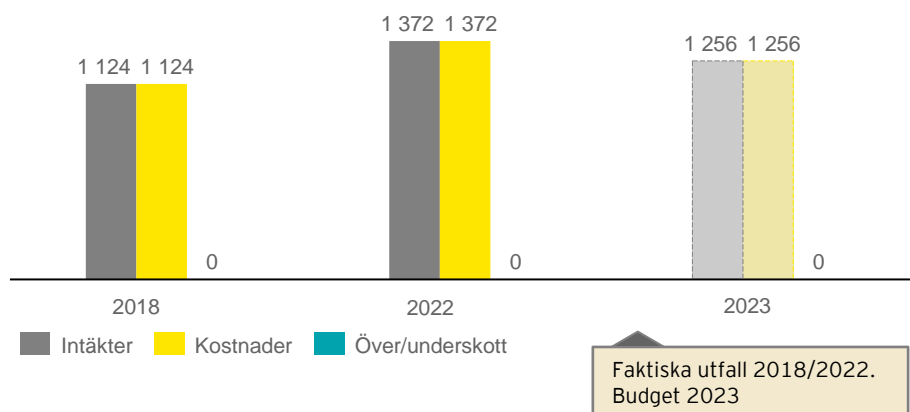
Observationer

- ▶ Jämtland Härjedalen har under den observerade tidsperioden rapporterat en stabil trend av såväl intäkter, kostnader och överskott
- ▶ Regionen budgeterar för en kostnadsminskning 2023 jämfört med 2022, trots en ökning av inflationen

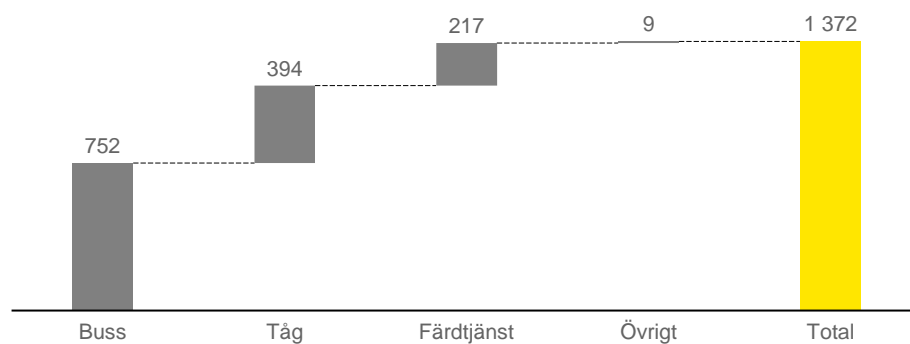
Kommentarer från regionen⁴

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

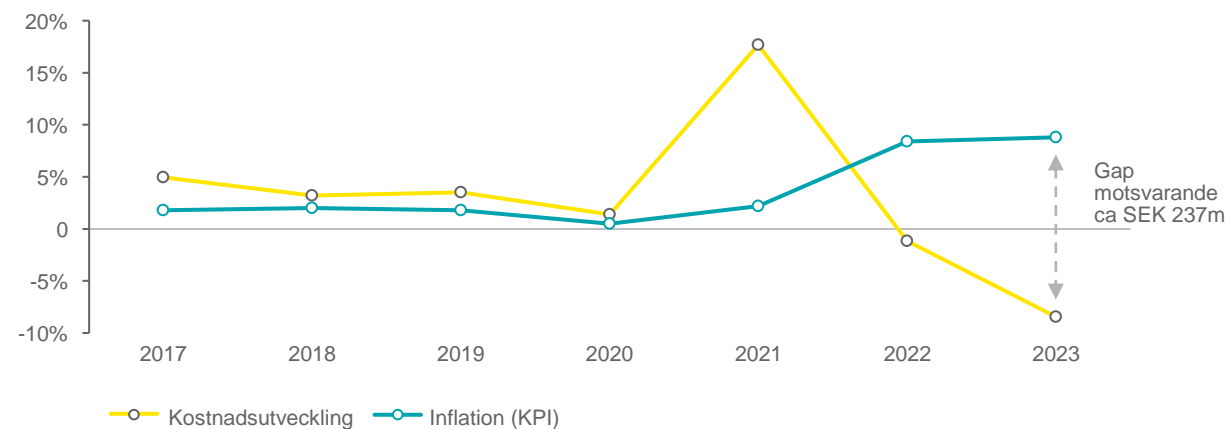
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



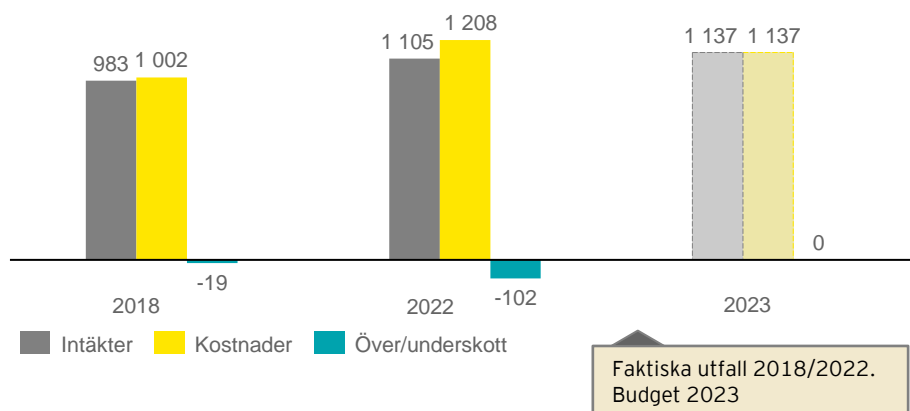
Observationer

- ▶ Region Jönköpings budgeterade medel för 2023 har sjunkit jämfört med 2022, efter en tydlig uppgång sedan 2018
- ▶ Regionen budgeterar för en kostnadsminskning 2023 jämfört med 2022, trots en ökning av inflationen

Kommentarer från regionen⁴

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

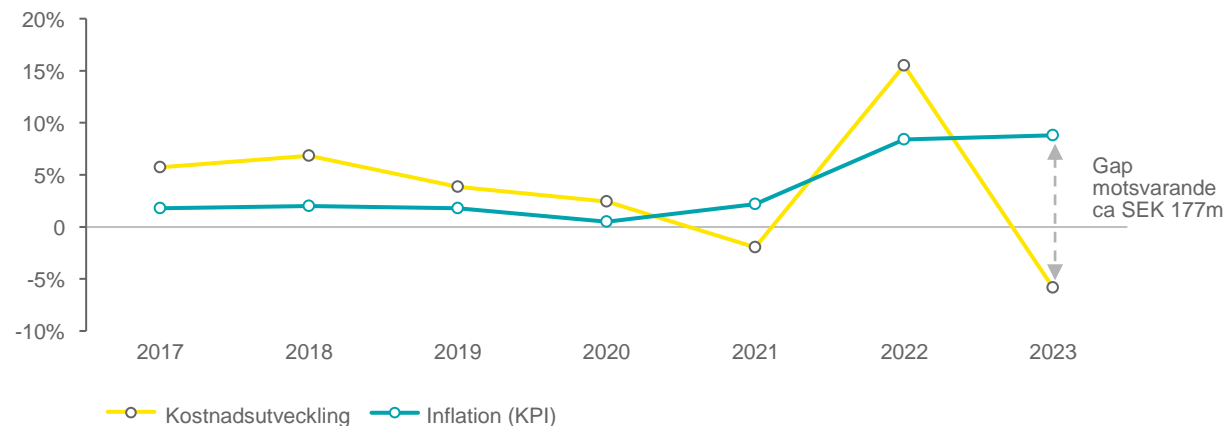
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ En markant kostnadsökning under den observerade tidsperioden har resulterat i ett växande underskott för region Kalmar
- ▶ Inför 2023 budgeteras kostnaderna att minska jämfört med 2022, trots en ökande inflation
- ▶ Då enbart delar av data kunde levereras finns bara budget och utfall att härleda i totalsummor

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ EY fyllt i regionbidrag i budget för att vara +/- 0 med kostnaderna enligt kommunikation med ekonom från regionen
- ▶ EY fyllt i regionbidrag för att skapa underskott motsvarande kostnadsökning i utfall kontra budget enligt kommunikation med ekonom från regionen
- ▶ Beloppen för särskild trafik såsom sjukresor och färdtjänst är inkluderade

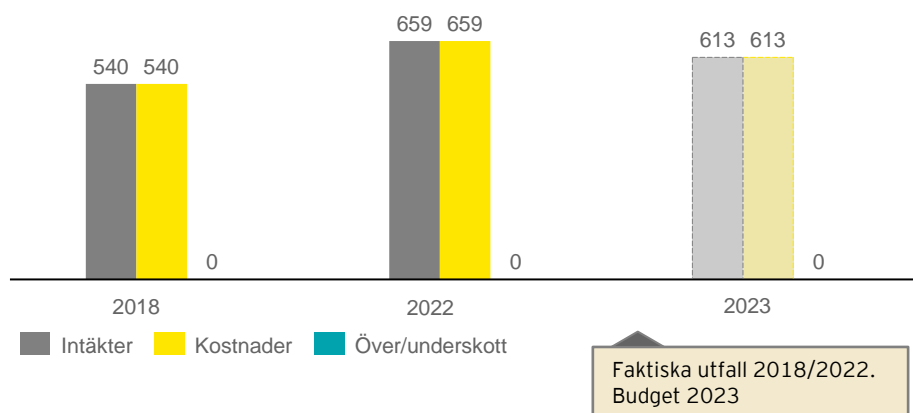
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

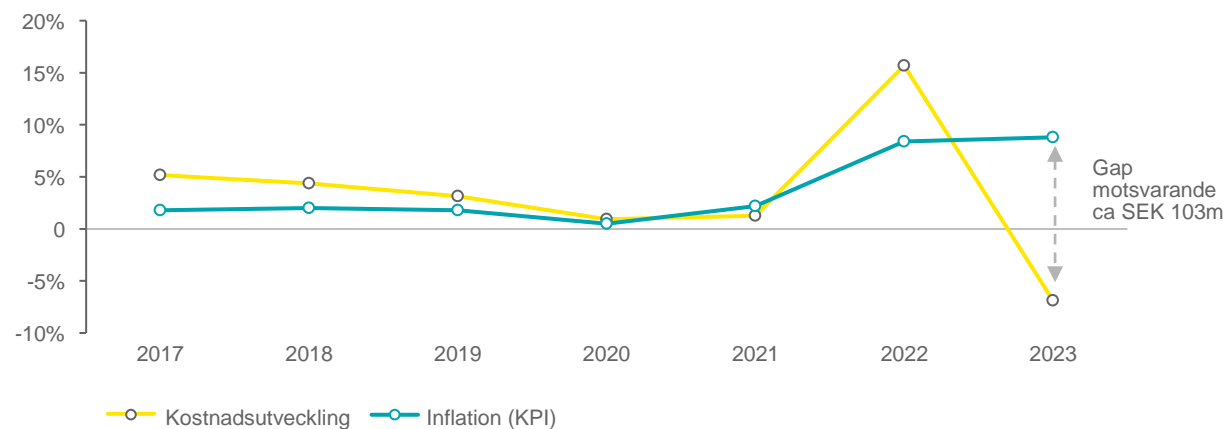
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Inför 2023 budgeteras kostnaderna att minska jämfört med 2022, trots en ökande inflation
- ▶ Då enbart delar av data kunde levereras finns bara budget och utfall att härleda i totalsummor

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Kommentarer från Regionen har inte inkommit
- ▶ Data är ifylld av EY baserat på årsredovisningar och verksamhetsplaner hämtade från regionens diarium
- ▶ Kostnadsdata motsvarar det som anges som "Trafikeringskostnader" i Trafikanalys statistik

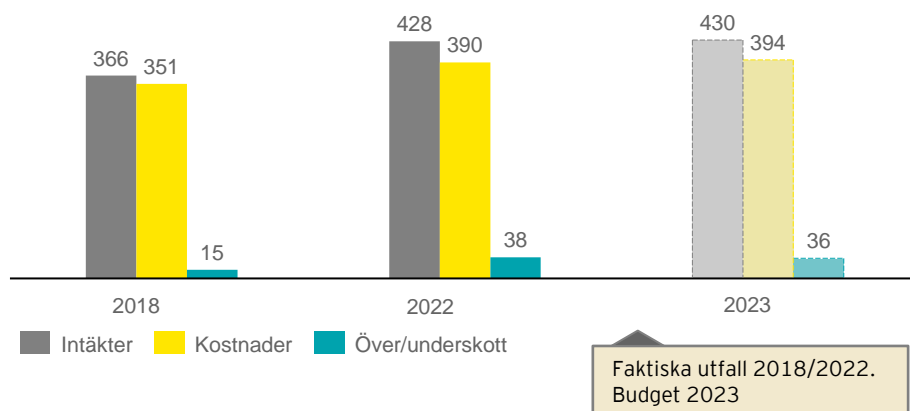
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

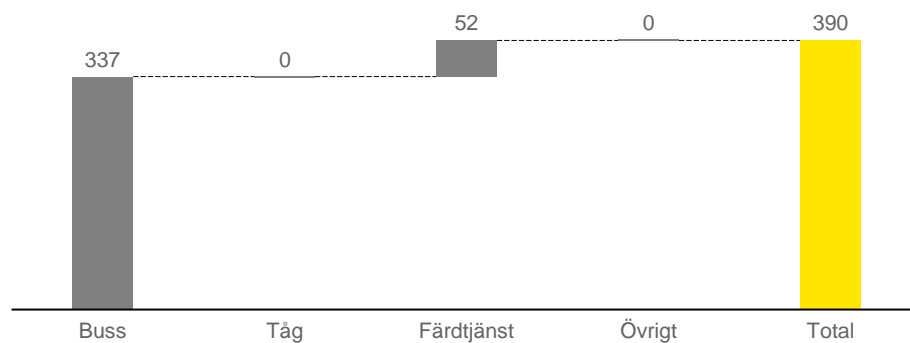
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

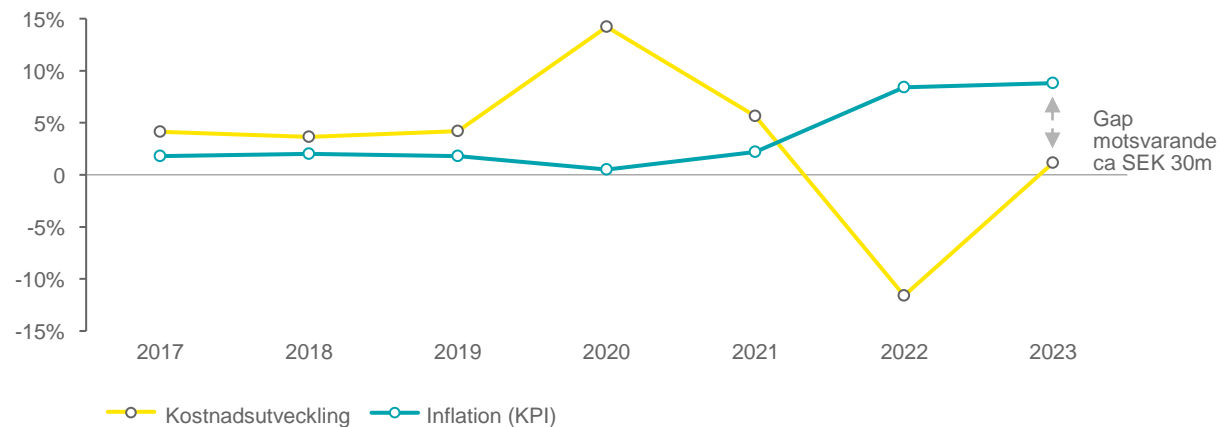
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- Region Norrbotten har under den observerade tidsperioden rapporterat stadiga trender i såväl intäkter, kostnader och överskott
- En ökning av de budgeterade kostnaderna gör att gapet till inflationen minskar, dock kan ett gap allt jämt identifieras

Kommentarer från regionen⁴

- Budget och utfall avser länstrafiken i Norrbotten

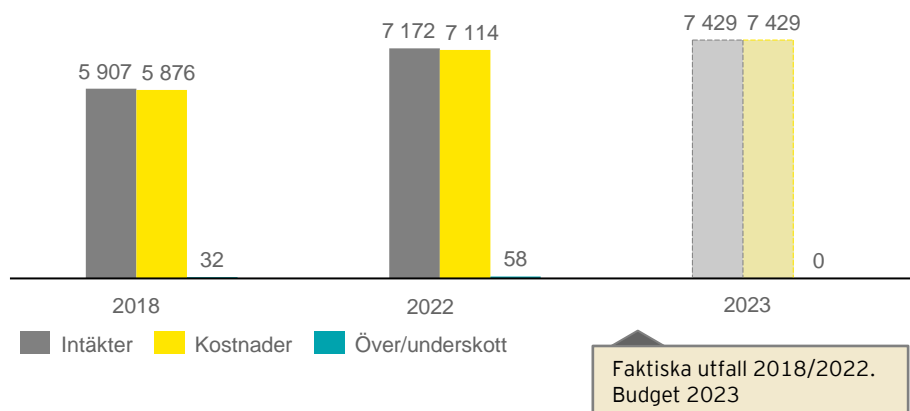
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

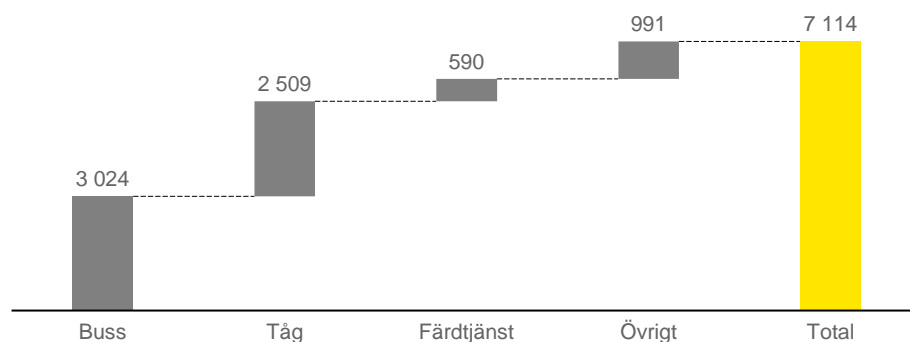
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

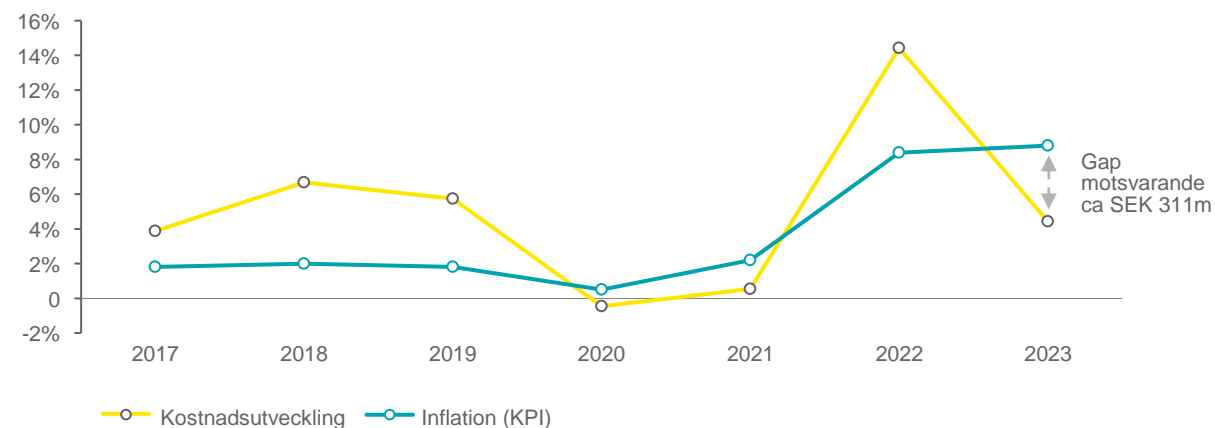
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

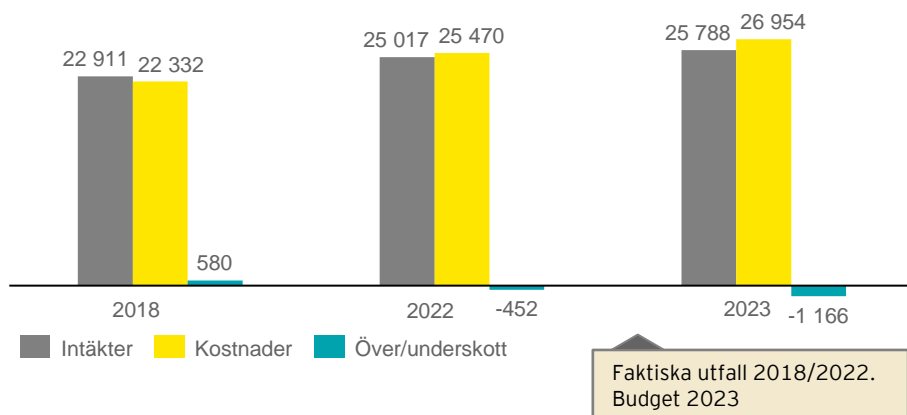
- ▶ För region Skåne har utvecklingen av intäkter och kostnader följt varandra relativt nära över den observerade tidsperioden
- ▶ Däremot ökar inflationen i en högre takt än budgeterade kostnader 2023

Kommentarer från regionen⁴

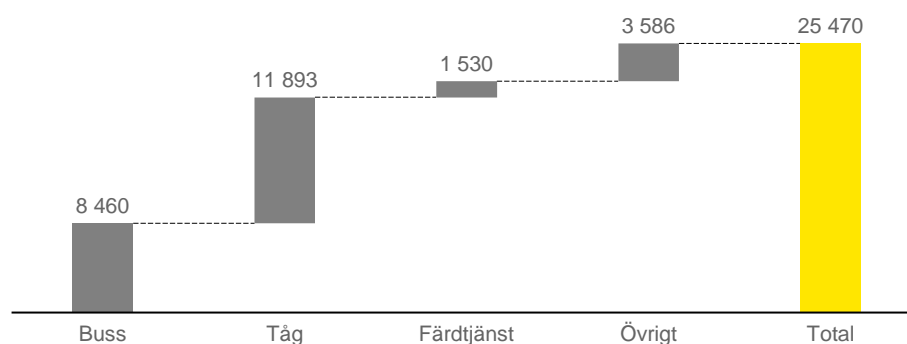
- ▶ De budgeterade och faktiska utfallen av kostnader avser alla kostnader (transport, personal- och verksamhetskostnader, avskrivningar och ränta m.m.)
- ▶ Budget för 2023 gjordes för ca 1 år sen och enl. Prognosen för 2023 så kommer det slutliga utfallet skilja sig ganska mycket pga samhällsutvecklingen med hänsyn till inflationen, höjning av drivmedelspriser och elpriser m.m.

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

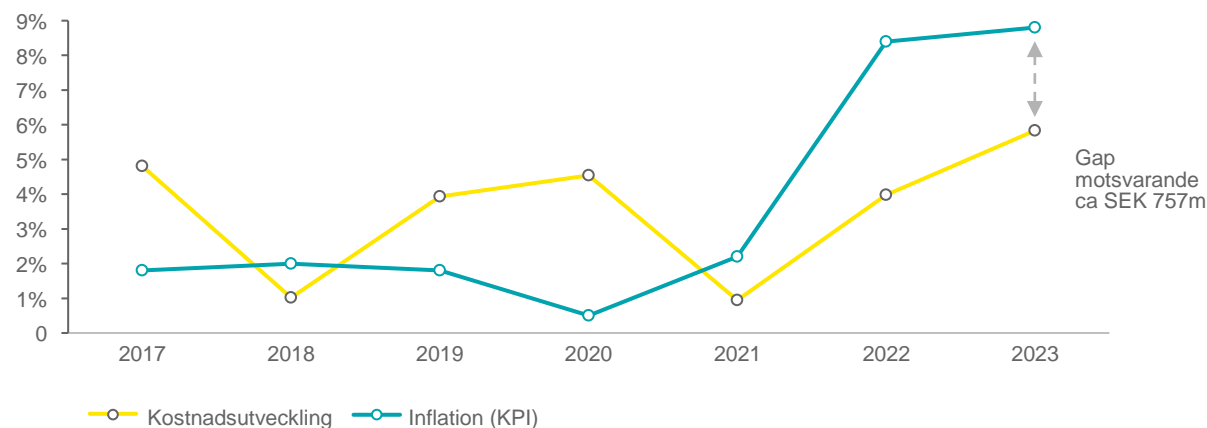
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

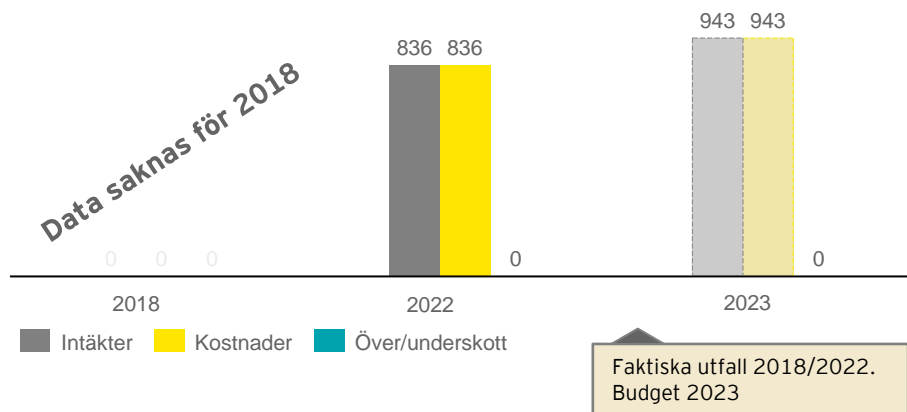
- ▶ Region Stockholm har sett en större kostnadsökning jämfört med intäkterna, vilket har skapat en trend av växande underskott
- ▶ Inflationen ökar i en högre takt än budgeterade kostnader, vilket skapar ett budgetgap motsvarande SEK 757m

Kommentarer från regionen⁴

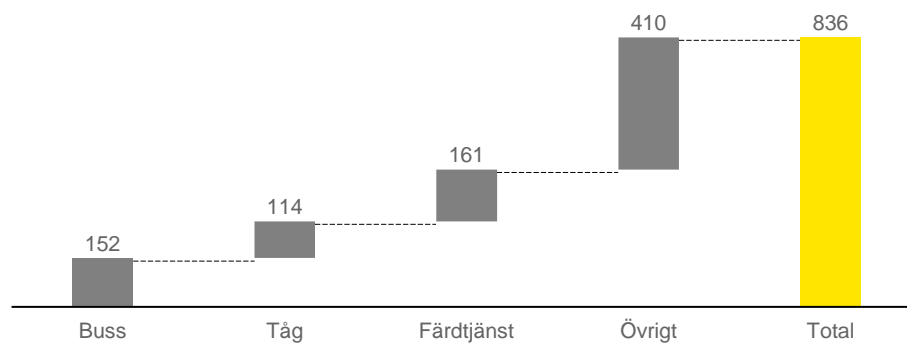
- ▶ Intäkter avser samtliga intäkter för trafikförvaltningen inklusive färdtjänsten och SL
- ▶ Ny modell för fördelning av trafik kostnader infördes 2018
- ▶ Tåg motsvarar tunnelbana, lokalbana, pendeltåg

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

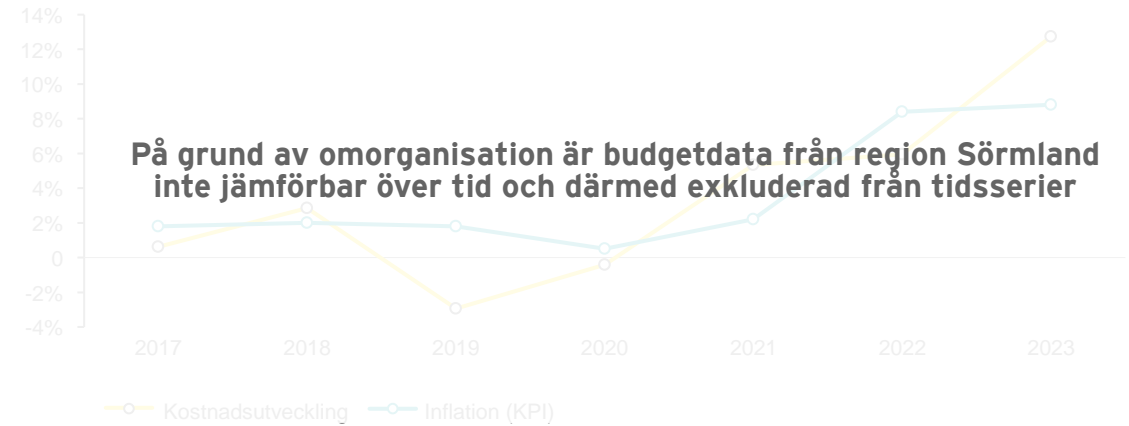
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



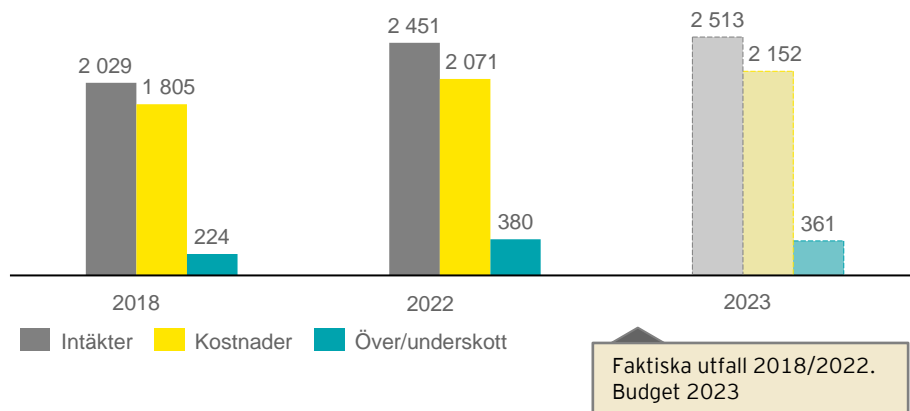
Observationer

- För Region Sörmland ökar kostnaderna mellan 2022 (utfall) och 2023 (budget) i en högre takt än inflationen, vilket skapar ett potentiellt positivt gap

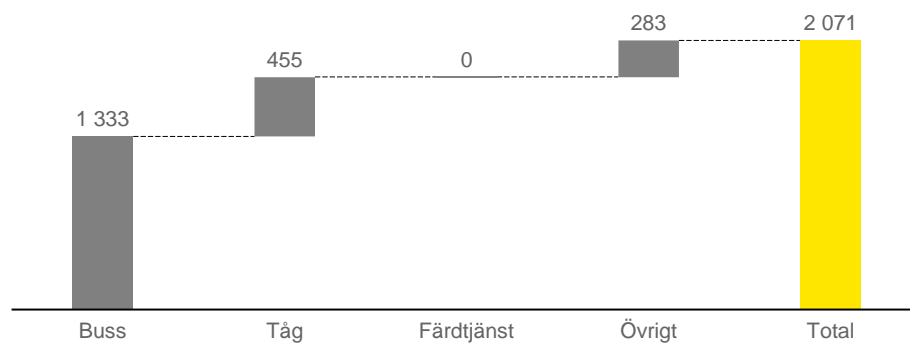
Kommentarer från regionen⁴

- 2018 ansvarade SKTM för den allmänna kollektivtrafiken i regionen. Därav kan ej siffror för 2018 redovisas

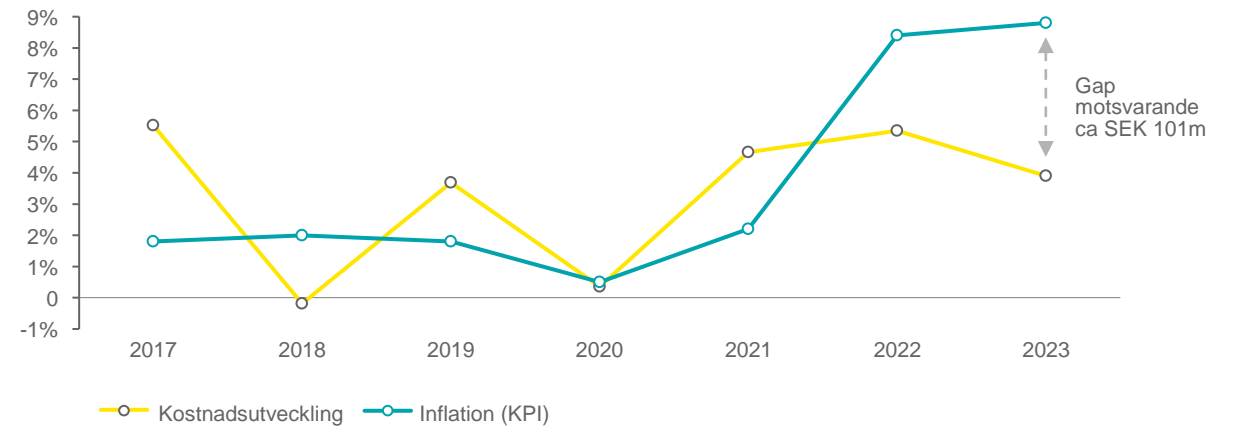
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²

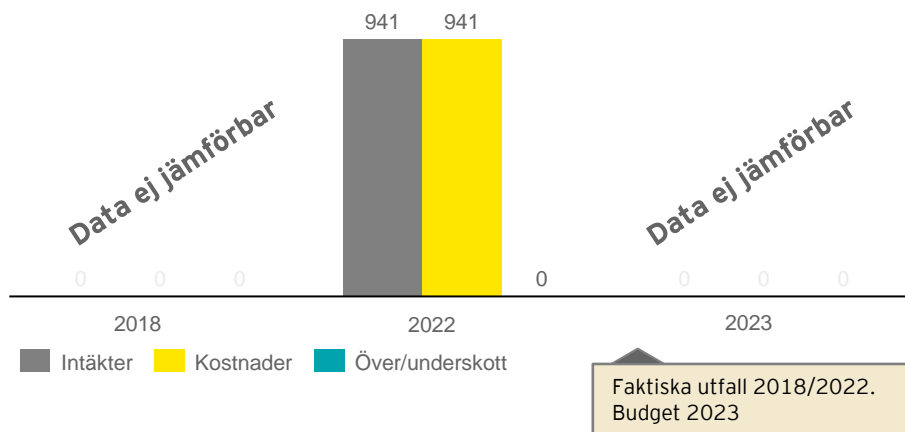


Observationer³

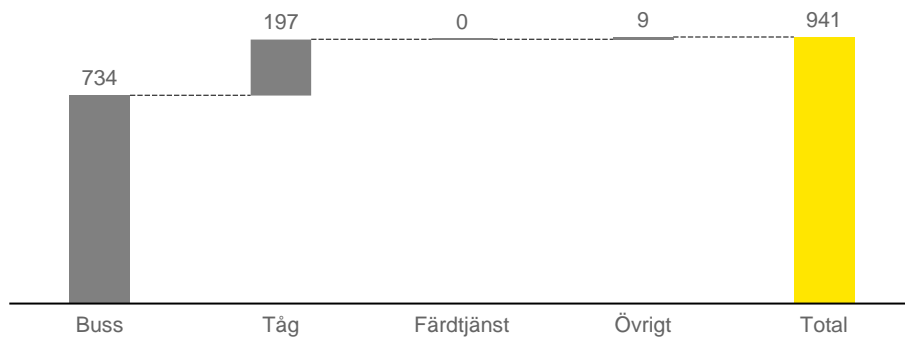
- Region Uppsala har under den observerade tidsperioden rapporterat stadiga trender i såväl intäkter, kostnader och överskott
- Inför 2023 budgeteras en ökning av kostnaderna, dock inte på en nivå som motsvarar ökningen av inflationen

Kommentarer från regionen⁴

Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



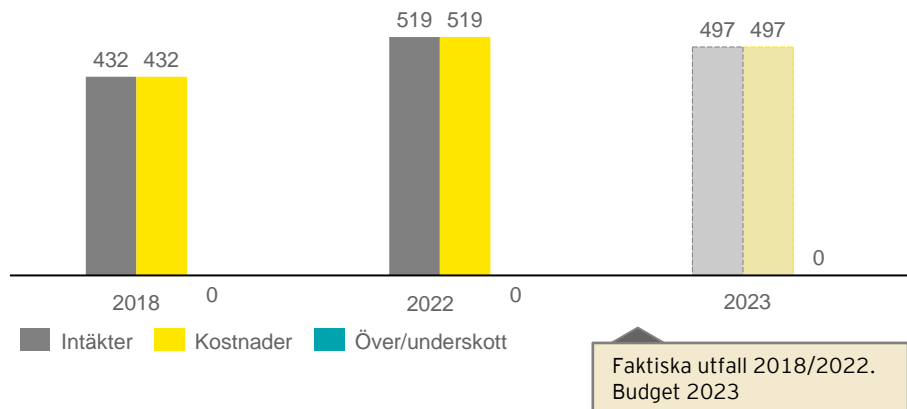
Observationer

- ▶ På grund av omorganisation mellan 2018 och 2022 är datapunkter från åren ej jämförbara
- ▶ Data för 2022 och 2023 är till följd av olika typer av skärningar inte heller jämförbara

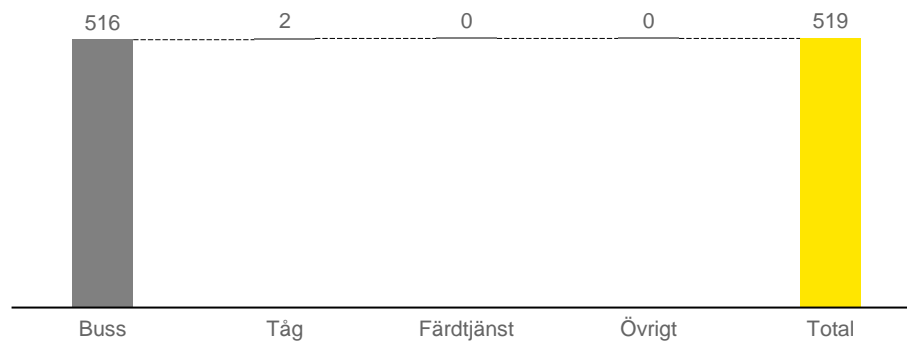
Kommentarer från regionen⁴

- ▶ På grund av omorganisation är inte data jämförbar över tid

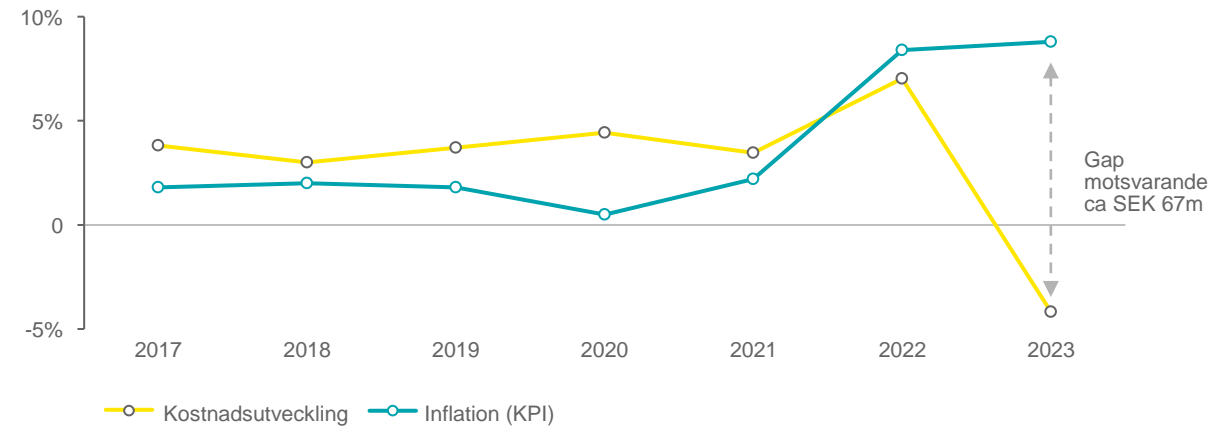
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer³

- ▶ Region Västerbotten budgeterade medel för 2023 har sjunkit jämfört med 2022, efter en tydlig uppgång sedan 2018
- ▶ Regionen budgeterar för en kostnadsminskning 2023 jämfört med 2022, trots en ökning av inflationen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Fr o m 2022 övergick ansvarigt ansvaret för tågverksamheten till region Västerbotten. Endast en liten del kvarstår hos Länsstrafiken och utgörs av angöringsavgifter för tågen.
- ▶ Budget och utfall för färdtjänst upprättas hos respektive kommun inom länet. Ingen trafikbudget för färdtjänsten finns inom region Västerbotten

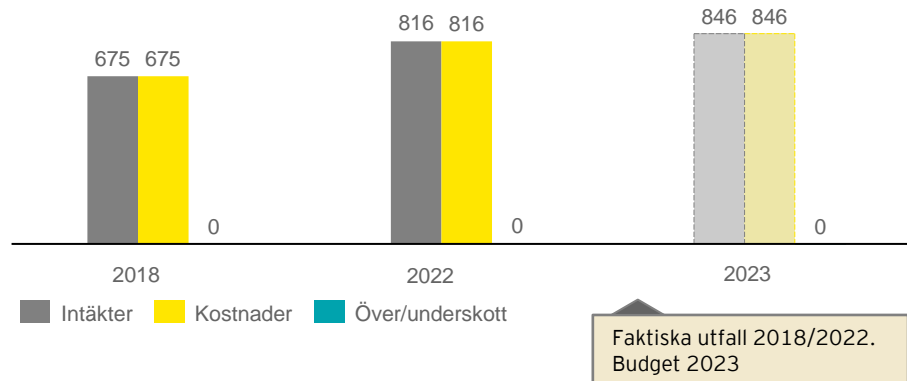
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

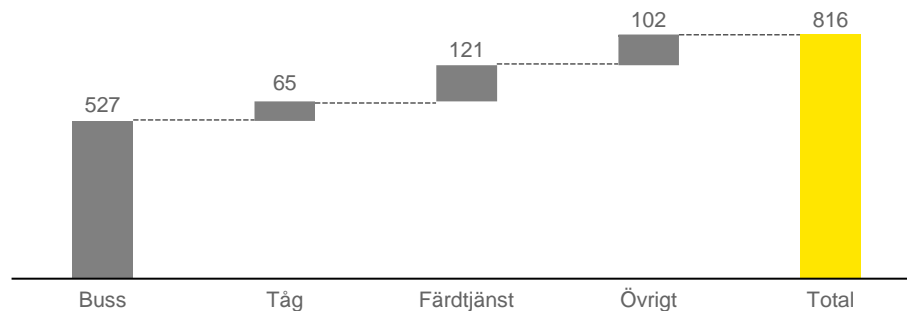
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

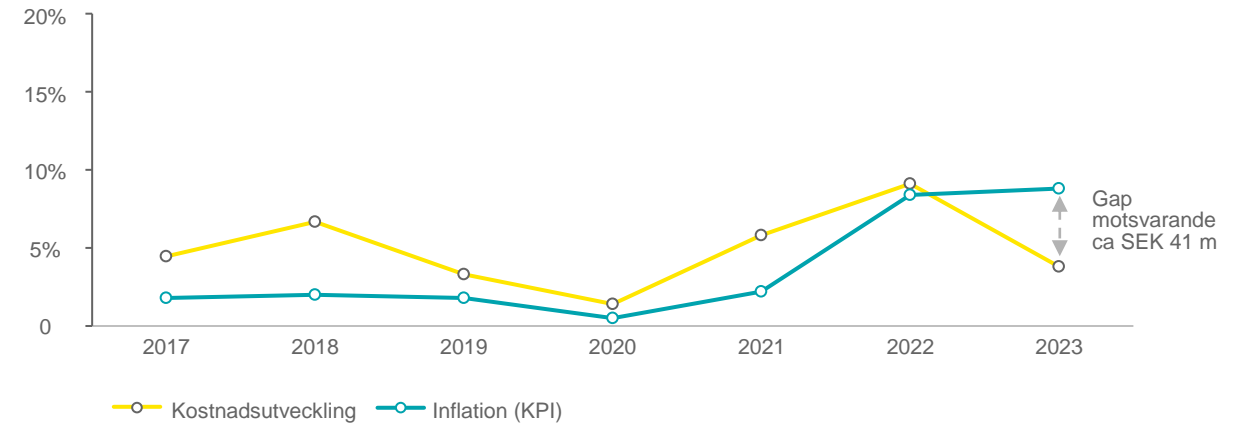
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer³

- ▶ I en tidigare version av rapporten förekom andra siffror avseende huvudsakligen 2022, samt "Kostnader per färdmedel" saknades, detta är nu uppdaterat
- ▶ Under 2023 justeras budget upp med ca 3,8% i förhållande till utfall 2022. Detta skapar ett potentiellt gap om 41 mnkr om kostnadsutvecklingen följer inflationen

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Uppgifter har inkommit från Din Tur som är RKM i Region Västernorrland
- ▶ Färdtjänst = all särskild persontrafik, färdtjänst, sjukresor m.m.
- ▶ Övrigt under kostnader = förvaltning, Kundcenter Ånge, avskrivning, stationsavgift dvs diverse administrativa kostnader
- ▶ Verksamhetskostnader på total är inkl avskrivning ca 1mkr

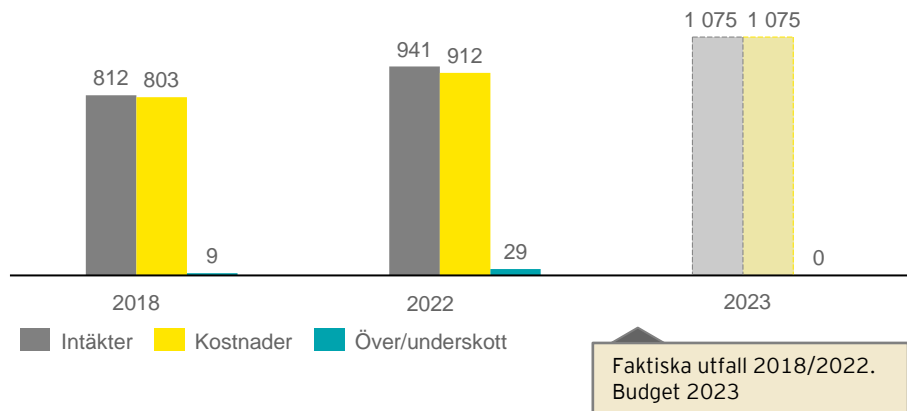
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

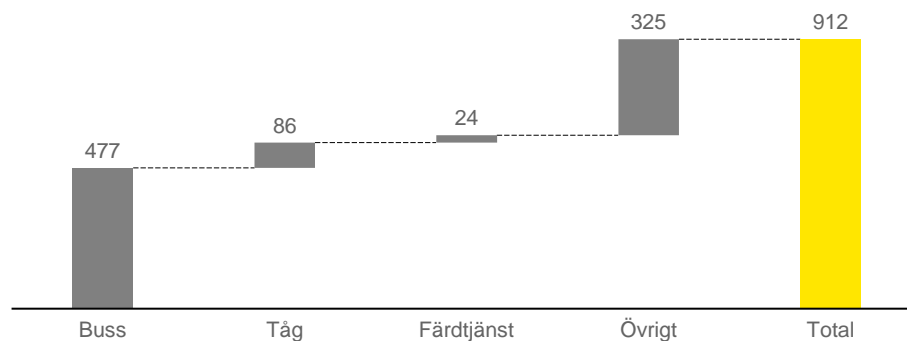
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

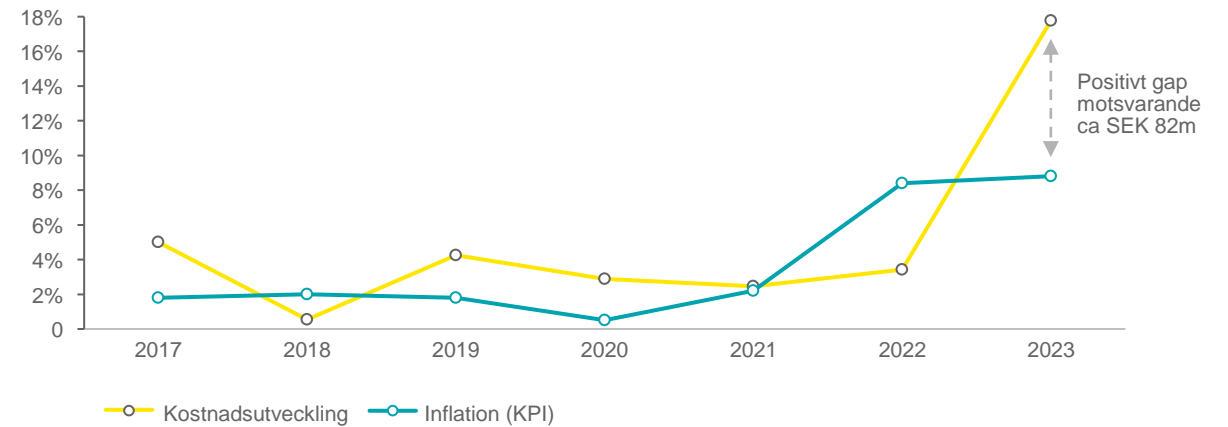
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

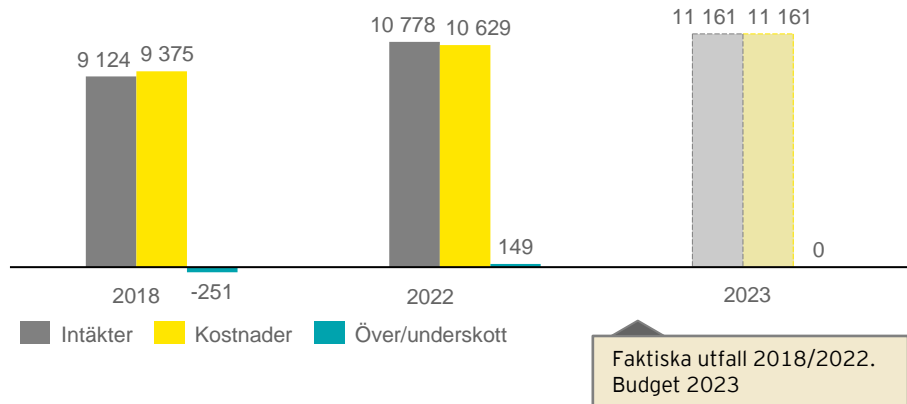
- ▶ För region Västmanland har utvecklingen av intäkter och kostnader följt varandra relativt nära över den observerade tidsperioden
- ▶ Inför 2023 budgeteras en ökning av kostnaderna på en högre nivå än inflationen

Kommentarer från regionen⁴

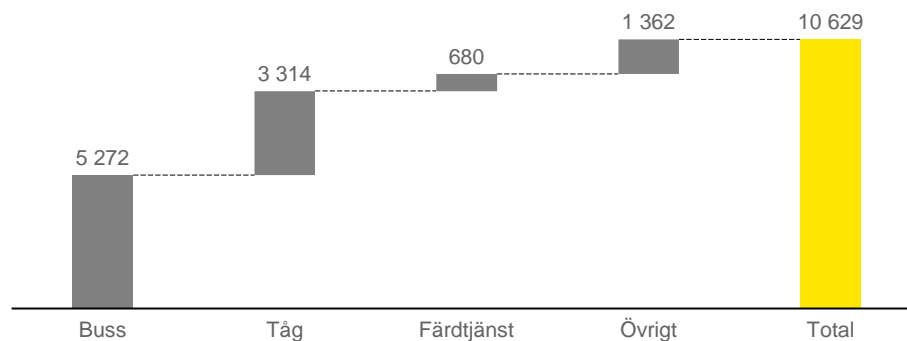
- ▶ Den inomkommunala busstrafiken i Västmanland finansieras av respektive kommun, därav ett högt belopp under kolumnen "övrigt"

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

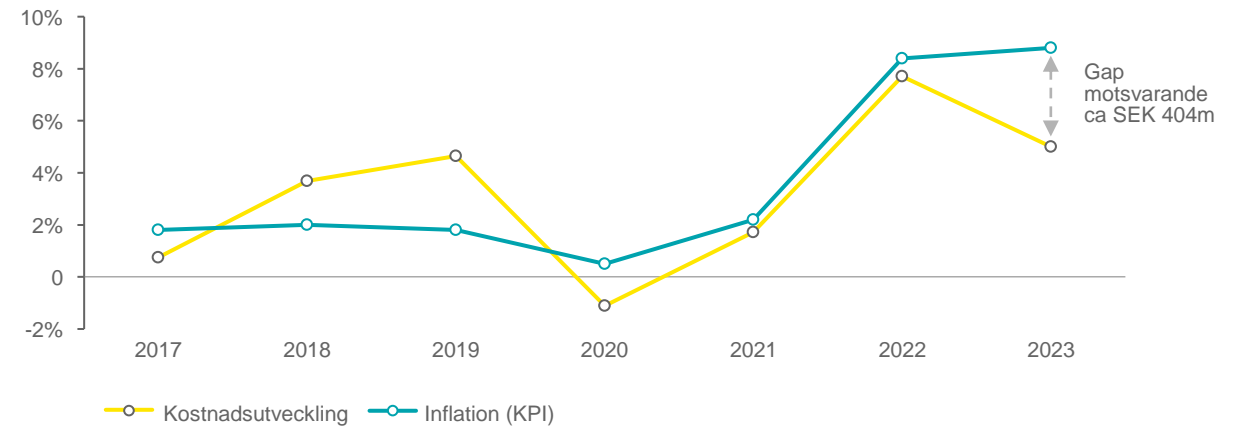
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

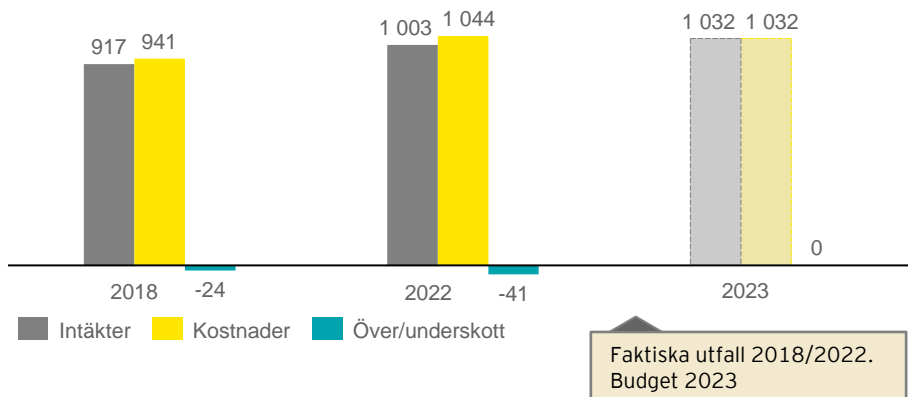
- ▶ Västra Götalandsregionen har under den observerade tidsperioden haft en intäktsökning relativt större än kostnadsökningen vilket har skapat ett överskott år 2022
- ▶ Dock budgeteras det för en kostnadsminskning 2023, samtidigt som inflationen ökar

Kommentarer från regionen⁴

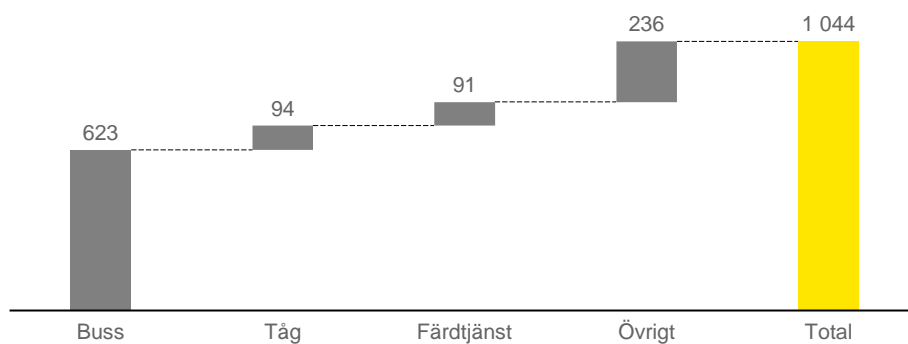
- ▶ "Övriga intäkter" inkluderar intäkter för färdtjänst och sjukresor
- ▶ Kostnader för tåg inkluderar spårvagn
- ▶ Buss och båt inrapporteras under buss för kostnader

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

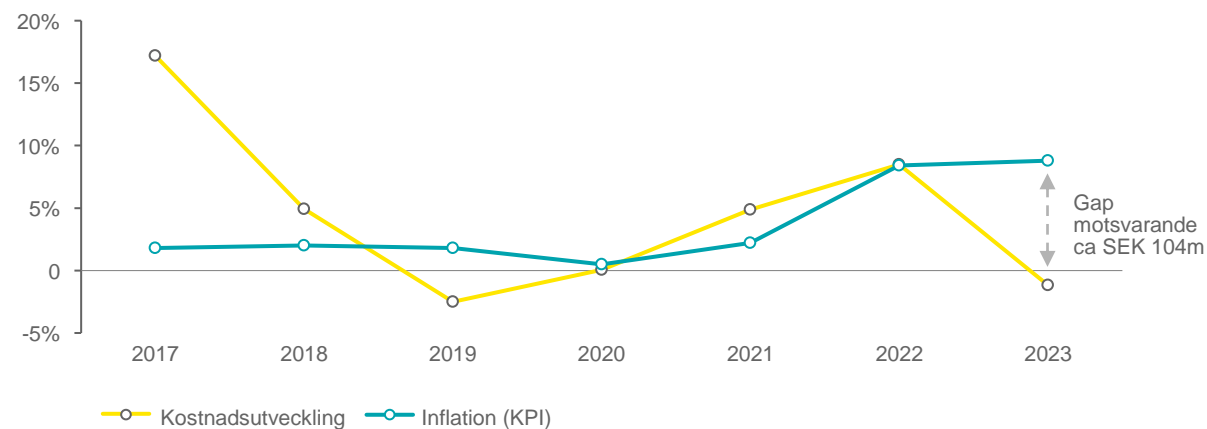
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Kostnaderna för region Örebro har ökat mer relativt intäkterna, vilket resulterade i ett underskott för 2022
- ▶ Kostnaderna budgeteras dessutom att sjunka 2023, samtidigt som inflationen ökar

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ Tågstatistiken är endast för Mälardalen och TIB, ingen statistik från SJ

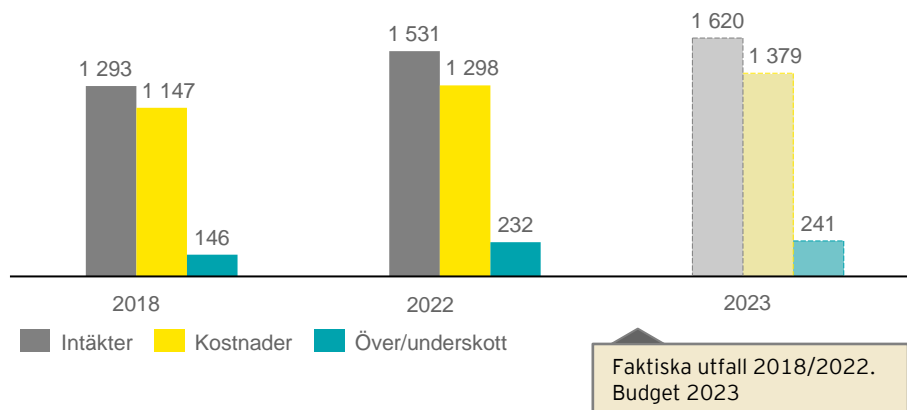
¹ Intäkter och kostnader anges i miljoner

² Indexerade värden

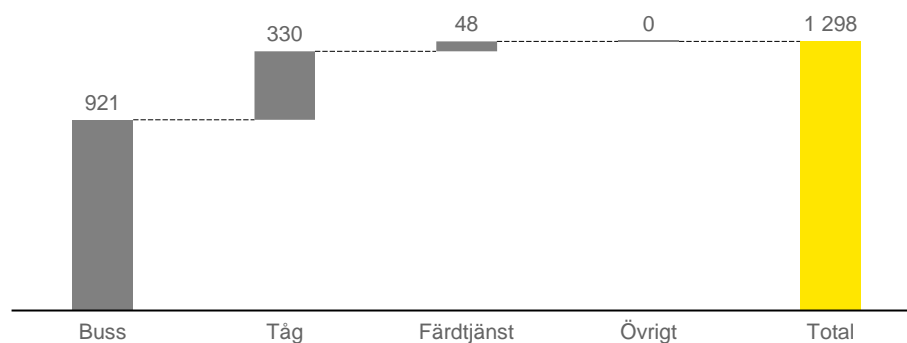
³ Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner

⁴ Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

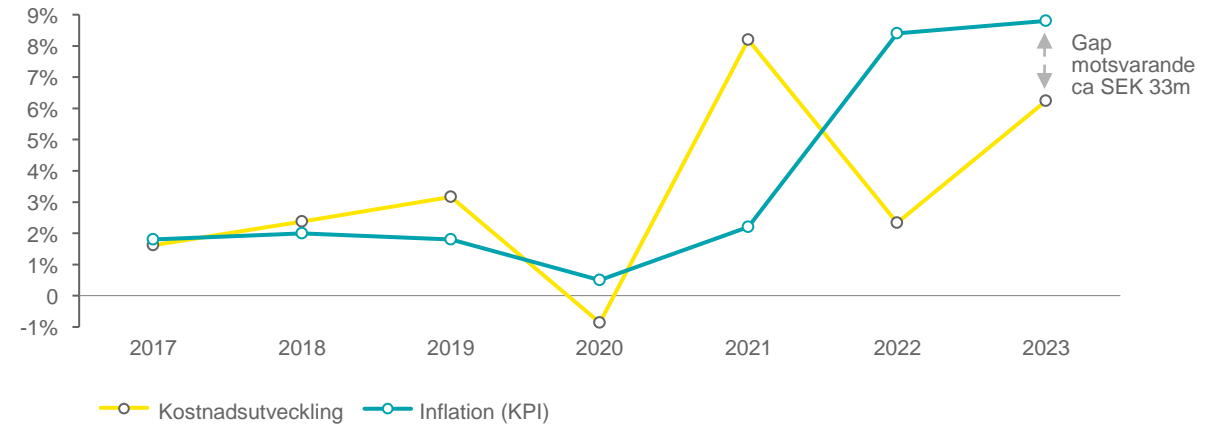
Över/Underskottsanalys¹



Kostnader per färdmedel³



Kostnadsutveckling och KPI²



Observationer

- ▶ Region Östergötland har under den observerade tidsperioden rapporterat stadiga trender i såväl intäkter, kostnader och överskott
- ▶ Den budgeterade kostnadsökningen 2023 närmar sig KPI, men ett gap motsvarande SEK 33m kan identifieras

Kommentarer från regionen⁴

- ▶ "Färdtjänst" antas vara länsfärdtjänst

1 Intäkter och kostnader anges i miljoner
 2 Indexerade värden
 3 Baserat på utfall av kostnader 2022, anges i miljoner
 4 Kommentarer och antaganden gjorda av regionen

EY | Building a better working world

EY exists to build a better working world, helping to create long-term value for clients, people and society and build trust in the capital markets. Enabled by data and technology, diverse EY teams in over 150 countries provide trust through assurance and help clients grow, transform and operate. Working across assurance, consulting, law, strategy, tax and transactions, EY teams ask better questions to find new answers for the complex issues facing our world today

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via ey.com/privacy. EY member firms do not practice law where prohibited by local laws. For more information about our organization, please visit ey.com.

© 2023 EYGM Limited
All Rights Reserved

ED None

This material has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, legal or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

ey.com

