

04 Budgetforslag 2012. 2. behandling inklusive bilag om budgetfølsomhed

Indstilling:

Direktionen indstiller at,

- Budget 2012, 2. behandling vedtages

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Budget 2012 blev førstebehandlet på bestyrelsesmødet den 23. juli 2011. Bestyrelsen over- sendte budgetforslaget i 2. behandling.

Movias budgetprocedure, som er vedtaget af bestyrelsen i februar 2010, indebærer, at der ikke indarbejdes ændringer mellem budgetforslagets 1. behandling og 2. behandlingen, medmindre ændringerne foretages efter specifik aftale med kommuner eller regioner.

Der redegøres i sagsdokumentet for udviklingen siden 1. behandlingen i budgetparametrene: Prisindeks, biodiesel og indtægter og de forventede konsekvenser for Movias økonomi i 2012, selv om budgetforslaget altså ikke er ændret på disse punkter.

Udgifter til busdrift

Generelt vurderes det, at udviklingen i de centrale budgetforudsætninger for udgifter til bus- drift siden 1. behandlingen har gjort budgettet lidt mere robust. To faktorer gør sig gældende:

1. *Prisindeks.*

Den seneste udvikling i de indeks, som regulerer betalingerne til busoperatørerne, er gunstig for udgiftsbudgettet. For det første viser prognoserne for renteudviklingen, at en rentestigning fra det aktuelt lave niveau har længere udsigter end tidligere forven-

tet. Hertil kommer, at brændstofpriserne nu forventes at stige i et mere moderat tempo i forhold til tidligere prognoser. Denne udvikling i brændstofpriserne skyldes lige- ligt udviklingen i selve brændstofpriserne samt en lavere kurs på dollar. En opdate- ring af indeks ville medføre et fald i operatørudgifterne på 1,1% svarende til ca. 34 mio. kr.

2. *Indførelse af obligatorisk tilsætning af biodiesel*

Umiddelbart inden 1. behandlingen af budgetforslaget kom det frem, at leverandø- rerne af diesellole fra sommeren 2011 ville iblande biodiesel i brændstoffet til busser og tog, og bestyrelsen blev orienteret herom under budgetbehandlingen. Der er tale om et lovkrav, som hidrører fra Lov om bæredygtige biobrændstoffer, og som retter sig mod brændstofleverandørerne.

Loven fastslår, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5.75% af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

På den baggrund er literprisen på diesel steget med 24-25 øre. Prisstigningen vil au- tomatisk blive indregnet i de indeks, som anvendes ved operatørafregningen.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening har accepteret, at de øgede ud- gifter til brændstof kompenseres via P/L-regulering af bloktilskuddet.

Budgetvirkningen for Movia vil i 2012 udgøre ca. 0,3% svarende til ca. 9 mio. kr.

Billetindtægter ved busdrift

En opdatering af budgetforudsætningerne for indtægter, ville i forhold til 1. behandlingen give en reduktion på 0,05%, svarende til 0,7 mio. kr. Det skal i den forbindelse bemærkes, at den seneste passagerudvikling tyder på, at den passagervækst, der var tale om i 2010, ikke kan opretholdes i 2011. Hvis den udvikling fortsætter, kan det sætte indtægterne i 2012 under yderligere pres.

Følsomhed

At tilskudsniveauet er relativt følsomt over for ændringer i de indeks, der indgår i det samlede reguleringsindeks, ses eksempelvis af, at en stigning i forbrugerprisen på diesel på 10%, vil medføre en stigning på ca. 2,9% i tilskudsbehovet, en rentestigning på 1 procentpoint vil medføre en stigning i tilskudsbehovet på ca. 2,7%, og at en passagerændring på 1% vil med- føre en afvigelse i tilskudsbehovet på ca. 1% forudsat en gennemsnitlig fordeling på den anvendte rejsehjemmel.

Bestyrelsen forudsatte ved 1. behandlingen, at budgettet forsynes med en redegørelse for Movias og kommunernes/regionernes sårbarhed over for eksempelvis olieprisstigninger, og hvordan sådanne prisstigninger kan kompenseres gennem takstjusteringer.

Til de følgebrev, der i forbindelse med budgettet udsendes til kommuner og regioner, vedhæftes et notat herom. Notatet er bilag til denne budgetbehandling.

Ændringer i forhold til 1. behandlingen indarbejdet i budgetforslaget:

Siden 1. behandlingen er flere ændringsønsker fra kommuner og regioner blevet konkretiseret, og den økonomiske effekt heraf indarbejdet i budgetforslaget.

Budgetforslaget er vedlagt som bilag 1.

Den økonomiske effekt af ændringerne i budgetforslaget er en indtægtsstigning på 0,9 mio. kr. og en udgiftsstigning på 0,5 mio. kr. på busområdet. På lokalbaneområdet er der en reduktion på 11,9 mio. kr. på indtægterne, mens udgifterne til baneområdet er reduceret med 1,4 mio. kr. Fællesudgifterne er uændrede, mens udgifterne til Flextrafik er nedjusteret med 0,3 mio. kr.

Tabel 1: Budgetoversigt

<i>(mio. kr.)</i>	Basisbudget 2012	Budget 2012 1. behandling	Budget 2012 2. behandling	Difference	Difference %
Bus					
Indtægter	-1.558,5	-1.628,0	-1.629,0	-0,9	0%
Operatørudgifter	3.118,6	3.124,7	3.125,2	0,5	0%
Rutespec. udg.	156,4	142,2	142,2	0,0	0%
Total bus	1.716,5	1.638,9	1.638,5	-0,4	0%
Flextrafik					
Brugerbetaling	-22,5	-25,0	-25,0	0,0	0%
Operatørudgifter	491,2	498,1	497,8	-0,3	0%
Adm. og pers.	35,9	39,7	39,7	0,0	0%
Total Flextrafik	504,5	512,9	512,6	-0,3	0%
Lokalbaner					
Indtægter	-165,6	-182,4	-170,4	11,9	-7%
Udgifter til togdrift	486,2	505,3	503,8	-1,4	0%
Total lokalbaner	320,5	322,9	333,4	10,5	3%
Fællesudgifter					
Adm. og pers.	305,0	305,9	305,9	0,0	0%
Pensioner	13,0	13,8	13,8	0,0	0%
Renter	-3,2	-3,4	-3,4	0,0	0%
Afdrag drifts-lån	9,0	9,0	9,0	0,0	0%
Ydelse rejsekort-lån	42,6	49,0	49,0	0,0	0%
Total fællesudgifter	366,4	374,3	374,3	0,0	0%
Driftens tilskudsbehov	2.907,9	2.848,9	2.858,7	9,8	0%

Ændringerne til budgettets 2. behandling kan i hovedtræk beskrives således:

BUS:

Der er foretaget ganske få ændringer. Alle konkrete ændringer er aftalt med de kommuner, hvori ændringerne er foretaget.

I det følgende beskrives de væsentligste årsager til ændringerne i kommuners og regioners tilskud til busdriften. Alle kommuner med ændringer over 100.000 kr. i budgetåret er nævnt nedenfor, men det er ikke samtlige linjeændringer, der er medtaget.

Kommunernes tilskud kan bl.a. ændres som følge af køreplanændringer i andre kommuner. Hvis der ændres i timetallet for én buslinje, påvirker det udgiften for de øvrige buslinjer i samme kontrakt, da timetallet anvendes til fordeling af faste udgifter og udgifter pr. bus. De mindre afvigelser, som er i alle kommuner, er altså afledte effekter af de beskrevne ændrin-

ger.

Ballerup Kommune: I forbindelse med justering af linje 153E, er udgifterne til linjen justeret på baggrund af en mindre effektiv køreplan, hvilket øger kommunens tilskud svarende til 3,1%.

Brøndby Kommune: Der var i budgetforslaget til 1. behandling indregnet udgifter til kompensation for crossborder leasingudgifter i kontrakten, som omfatter linjerne 130, 134 og 135. Da der ikke foretages særskilt kompensation i denne kontrakt, er dette tilrettet til 2. behandling, hvilket reducerer kommunens tilskud. Hertil er en reduktion af linje 130 fra december 2011 udsat til april 2012, hvilket øger kommunens tilskud let. Samlet falder kommunens tilskud med 3,2% i forhold til 1. behandlingen.

Gentofte Kommune: Forsøgsordningen med linje 186 er nu indarbejdet frem til februar 2012. Dette øger kommunens tilskud med 0,5%.

Køge Kommune: Efter en overgangsordning på linjerne 241-244, har kommunen ønsket, at Movia indfører almindelig billettering på linjerne. Ændringen medfører, at kommunens tilskud reduceres med 1,7%.

Holbæk Kommune: Bestilling af ekstra ture på linje 506 øger kommunens tilskud med 0,5%

Lokalbaner:

I processen lige efter 1. behandlingen, er der foretaget korrektioner til indtægterne på baneområdet. Nedenstående ændringer blev over sommeren indarbejdet efter aftale med regionerne

Tabel 2: Udviklingen fra basisbudget 2012 til budget 2012 2. behandling for lokalbanerne i Region Hovedstaden.

(mio. kr.)	Budget 2012 basis	Budget 2012 1. behandling	Budget 2012 2. behandling	Forskel budget 2012 1. beh. til budget 2012 2. beh.
Passagerer (mio.)	5,8	6,0	6,0	0,0
Passagerindtægter	-88,4	-105,2	-90,5	14,7
Kontraktbetalinger	171,7	181,7	181,7	0,0
Drift infrastruktur	21,2	21,3	21,3	0,0
Tilbagebetaling radioinv.	-2,0	-2,0	-2,0	0,0
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	0,0
Rejsekortafgifter	0,9	0,4	0,4	0,0
Bonusbetalinger	2,9	3,1	3,1	0,0
Anlæg	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	5,5	5,5	5,5	0,0
Togdrift i alt	227,4	237,1	237,1	0,0
Finansieringsbehov	139,0	132,0	146,6	14,7

Som det fremgår af ovenstående tabel, er der fra 1. behandling til 2. behandling ikke ændret i antal passagerer. Indtægt per passager er derimod korrigeret, da indtægterne ved 1. behandlingen indeholdt en dobbeltpostering.

Efter korrektionen er indtægterne til lokalbanerne i Region Hovedstaden på 90,5 mio. kr. hvilket i forhold til basisbudgettet 2012 er en fremgang 2,0 mio. kr.

De øvrige poster i budgettet for lokalbaner i Region Hovedstaden er uændret i forhold til 1. behandlingen.

Tabel 3: Udviklingen fra basisbudget 2012 til budget 2012 2. behandling for lokalbanerne i Region Sjælland.

<i>(mio. kr.)</i>	Budget 2012 basis	Budget 2012 1. behandling	Budget 2012 2. behandling	Forskel budget 2012 1. beh. til budget 2012 2. beh.
Passagerer (mio.)	3,9	4,0	3,7	-0,3
Passagerindtægter	-77,2	-77,2	-79,9	-2,7
Kontraktbetalinger	194,2	203,6	203,6	0,0
Drift infrastruktur	25,5	25,6	25,6	0,0
Leasingudgifter	35,2	35,4	34,0	-1,4
Rejsekortafgifter	0,7	0,3	0,3	0,0
Bonusbetalinger	2	2,1	2,1	0,0
Anlæg	0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	1,2	1,2	1,2	0,0
Togdrift i alt	258,7	268,1	266,7	-1,4
Finansieringsbehov	181,5	190,9	186,8	-4,2

Ved en gennemgang af data fra budgetforslagets 1. behandling, blev både antal passagerer og indtægter korrigeret.

Passagertallet i 2012 er på 3,7 mio., mens indtægterne er budgetteret til 79,9 mio. kr. Set i forhold til basisbudgettet for 2012 giver det 0,2 mio. færre passagerer, hvilket sker på baggrund af en tilbagegang i passagertallet i takstområde Vest. Indtægterne er i forhold til basisbudgettet steget 2,7 mio. kr., på trods af at antal passagerer er faldet. Årsagen til de stigende indtægter er hovedsageligt at indtægterne i takstområde H er steget.

Leasingudgiften for 2012 er sat til 34,0 mio. kr., hvilket er 1,4 mio. kr. lavere i forhold til budgetforslaget ved 1. behandlingen. Niveauet for leasingudgiften er vurderet ud fra en fremskrivning af de realiserede leasingudgifter i første halvår af 2011.

Økonomi:

Som beskrevet under sagsfremstillingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag 1 og 2 offentliggøres på Movias hjemmeside og tilgås kommuner og regioner.

Bilag:

Notat om budgetfølsomhed

Bilag: Notat om budgetfølsomhed

24. august 2011

04.2 Følsomhed for kommuner og regioner ved udsving i centrale budgetparametre

Movia har beregnet følsomheden for busdrift i budgettet for at give kommuner og regioner mulighed for at vurdere budgetusikkerheden, hvis væsentlige budgetforudsætninger vedrørende dieselpriis, renten samt antal passagerer ændrer sig.

Hvis forbrugerprisen på dieselolie i 2012 ændrer sig med 10% i forhold til budgetforudsætningerne, vil det betyde en ændring i operatørudgifterne på 47 mio. kr. svarende til 1,5%.

Hvis den gennemsnitlige obligationsrente i 2012 ændrer sig med 1,0 procentpoint i forhold til budgetforudsætningen på 3,9%, vil det betyde en ændring i operatørudgifterne på 45 mio. kr. svarende til 1,5%

Hvis passagertallet ændrer sig med 1,0% i forhold til det budgetterede, vil det betyde en indtægtsændring på 16 mio. kr. forudsat en gennemsnitlig fordeling på de anvendte rejsehjemmeltyper og rejsemønstre.

I følgebrevne som Movia udsender i forbindelse med hver budgetversion fremgår en følsomhedsanalyse for ovenstående parametre for den enkelte kommune/region.

Takststigningsloft

I det følgende anskueliggøres den tidsmæssige sammenhæng mellem stigninger eller fald i brændstofpriser og renten, og den senere aflejring i takststigningsloftet¹.

¹ Yderligere information om takststigningsloftet kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside: <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Koordinering-af-kollektiv-trafik/Takster/Takststigningsloft.aspx>

I beregningen af takststigningsloftet indgår de følgende fire indeks:

- 1) Nettoprisindeks, (vægt 20%)
- 2) Nettoprisindeks for brændstof, (vægt 10%)
- 3) Lønudvikling for den private sektor (vægt 60%)
- 4) Gennemsnitlig obligationsrente (vægt 10%)

Principiel model for fastsættelse af takststigningsloft

Trafikstyrelsen fastsætter takststigningsloftet for år X i første kvartal af år X-1. Takststigningsloftet har 2 elementer. For det første det bedste skøn for indeksudviklingen i år X, hvortil kommer efterregulering for den faktiske udvikling i de foregående år i forhold til de for disse år fastsatte stigningsloft. Det betyder, at den kompensation for prisstigninger, trafikskaberne kan opnå via taksterne, først kan realiseres i op til 3 år efter det pågældende år.

Hertil kommer, at den indekssammensætning, der ligger til grund for takststigningsloftet, ikke er den samme, som den, der bruges i trafikskaberne. Det hænger sammen med, at takststigningsloftet gælder for hele den kollektive trafik, d.v.s. både busser, tog og metro. Det betyder igen, at de enkelte prisstigningselementer kan opnå varierende kompensationsgrader igennem taksterne.

Konkrete eksempler for Movia

Loftet for takststigninger i 2012 blev af Trafikstyrelsen fastsat til 3,1% i første kvartal af 2011. En ændring i indeksene i 2012 (udover det af Trafikstyrelsen forventede) kan altså ikke få indflydelse på takststigningsloftet i 2012.

I første kvartal af 2012 vil Trafikstyrelsen på baggrund af forventningerne til indeks frem til 2013 fastsætte takststigningsloftet for 2013.

En ændring af brændstofpriser på 10% i 2012 vil betyde, at takststigningsloftet med forsinkelse kan ændres med 1%, hvilket med Movias indtægtsniveau for busdrift i 2012 vil betyde en ændring i indtægter på ca. 16 mio. kr.

På samme måde vil en ændring af renten på 1,0 procentpoint (25%) i 2012, betyde en forsinket ændring i takststigningsloftet på 2,5%, hvilket med Movias indtægtsniveau for busdrift i 2012 vil betyde en ændring i indtægter på ca. 41 mio. kr.

Hvis Trafikstyrelsen ved fastsættelsen af takststigningsloftet for 2013 (første kvartal af 2012), forventer de ovenstående ændringer, vil indeksændringerne i 2012 indgå i takststigningsloftet for 2013.

I første kvartal af 2013 vil trafikstyrelsen fastsætte takststigningsloftet for 2014, og vil på det tidspunkt have næsten alle realiserede indeks for 2012. På baggrund af disse indeks vil takststigningsloftet for 2014 afspejle forskellen mellem de tidligere skøn og de nyeste forventninger, og den del af ændringen som ikke var med i takststigningsloftet for 2013 vil så komme med i 2014.

Ved fastsættelsen af takststigningsloftet til 2015, er alle indeks fra 2012 realiserede, og indeksudviklingen fra 2012 vil dermed være fuldstændigt aflejret i takststigningsloftet.

For at opsummere vil ændringer i 2012, som ikke afviger fra de ændringer som trafikstyrelsen forventede ved fastsættelsen af takststigningsloftet for 2012, allerede være med i taksterne for 2012.

Men ændringer som afviger fra det forventede, vil aflejres i taksterne over de følgende tre år som beskrevet ovenfor.

Hvis man ser på forholdet mellem Movias udgiftsændring i forhold til indtægtsændringen via takstloftet, kan man antage følgende betragtninger:

Brændstofindeksenes vægte i Movias kontrakter med operatørerne er lidt højere i forhold til Trafikstyrelsens vægt for brændstofindeks. Derfor giver en ændring på 10% i brændstofpriser en udgiftsændring på 1,5%, mens indtægterne ændrer sig 1,0%. Da Movias operatørudgifter er væsentligt højere end indtægterne, giver 1,5% ændring i operatørudgifter en ændring på 47 mio. kr., mens en indtægtsændring på 1,0% giver en indtægtsændring på 16 mio. kr. Ved det nævnte eksempel om brændstofpriser vil indtægtsændringen altså være på 34% af udgiftsændringen.

Hvis man på samme vis ser på eksemplet for renteændringen, medfører en ændring i renten på 25,0%², at Movias operatørudgifter stiger med 1,5%, mens indtægterne ændrer sig 2,5%. Hvis man ganger disse procentsatser på hhv. operatørudgifter og indtægter, giver det en indtægtsændring på 91% af udgiftsændringen – altså næsten en fuld kompensation.

Der er således forskel på graden af indtægtsdækning, alt efter hvilke indeks der ændrer sig, hvor en rentestigning har en bedre indtægtsdækning i forhold til en stigning i brændstofpriser. Generelt er det dog at operatørudgifterne stiger mere end indtægterne i kraft af at operatørudgifterne er højere end indtægterne.

For at orientere kommuner og regioner om ovenstående, er dette notat vedhæftet i forbindelse med udsendelse af følgebrevene til budget 2012 2. behandling.

² Ved nuværende renteniveau, svarer en stigning på 25% til en stigning på 1,0 procentpoint.