

Bilag 04.2 Trafikbestillingsgrundlag 2023

Budgetoverslagsår 2023 er en fremskrivning af økonomien til 2023 og kan danne grundlag for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og lokalbanetrafik.

Budgetoverslagsår 2023 tager udgangspunkt i Budget 2022 tillagt den nyeste viden om indtægter og udgifter, og alle kendte trafikbestillinger er indarbejdet. I Budgetforslag 2022 til 2. behandling, jf. bilag 1, fremgår kommuners og regioners trafikbestillinger, ligesom udviklingen i tilskudsbehov i den enkelte kommune og region fremgår. Overslagsåret er i 2022-priser.

Budgetoverslagsåret er ikke et budget

Budgetoverslagsåret er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2023 og kan ikke betragtes som et budget men er et trafikbestillingsgrundlag. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2023 i perioden fra budgetoverslagsåret udarbejdes i november 2021 til budgettets endelige vedtagelse i december 2022.

Historisk set er udsving på 5 pct. ikke unormale, og forskellen mellem budgetoverslagsåret og det endelige budget kan blive større i den enkelte kommune og region, hvis der lokalt ændres i den trafikbestilling, som budgetoverslagsåret bygger på. På Movias hjemmeside kan de kommunale og regionale forvaltninger finde specifikationer for den enkelte kommune og regions økonomi. For at tydeliggøre usikkerheden er tilskudsbehovet i disse specifikationer opgjort i intervaller med +/- 5 pct. i budgetoverslagsåret. Det bemærkes at den ekstraordinære situation med COVID-19 også for 2023 øger usikkerheden i forhold til normalt.

Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2023 (2022 pris- og lønniveau)

Budgetoverslagsåret er i 2022 priser. For at indregne den forventede udvikling til 2023 er forventninger til indeks og takster indregnet for 2023 – men resultatet er herefter fratrukket KLs seneste skøn for pris- og lønfremskrivning mellem 2022 og 2023 på 2,1 pct. Kommuner og regioner kan derfor opregne til 2023 priser ved at tillægge 2,1 pct., såfremt de ønsker at se resultatet i 2023 priser.

- På grund af de lavere passagertal på grund af COVID-19 er det i 2023 forudsat, at passagertallet i starten af 2023 er på 90 pct. af normalt stigende til 95 pct. ved udgangen af 2023. I gennemsnit er der derfor indregnet et passagertab på 7,5 pct. i 2023 i forhold til en situation uden COVID-19.
- Takststigningen fra 2022 til 2023 er forudsat at være på 3,3 pct. Den faktiske takststigning er endnu ikke meddelt fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, så skønnet baserer sig på den forventede udvikling i de bagvedliggende indeks, jf. nedenstående faktaboks for mere detaljeret beskrivelse.
- Udviklingen i indeks i 2023 til brug for operatørafregningen er baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2021. For at kunne angive budgetoverslagsåret i 2022-priser er pris- og lønstigningsprocenten på 2,1 pct. fra 2022 til 2023 herefter fratrukket.

Usikkerheder knyttet til budgetoverslagsår 2023

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget knytter en række særlige usikkerheder sig til budgetoverslagsår 2023:

COVID-19

I Budget 2022 til 2. behandling og overslagsårene heri, er der usædvanlig stor usikkerhed som følge af COVID-19 situationen. Der er lagt effekter ind på både indtægts- og udgiftssiden, men i en så ekstraordinær situation er estimaterne naturligt behæftet med markant øget usikkerhed.

Indeks

Indeks for blandt andet løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen og er fastsat ud fra Nationalbankens seneste prognoser. Såfremt indeks udvikler sig anderledes end forudsat i Nationalbankens prognoser - fx renternes eller dieselprisens udvikling - vil operatørbetalingen blive påvirket.

Forventet udvikling i tilskud fra budget 2022 til budgetoverslagsår 2023

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov at være 116 mio. kr. lavere end forudsat i Budget 2022 svarende til en reduktion på 3,5 pct., hvilket primært kan henføres til forventningerne om, at passagerne over tid vender retur til den kollektive transport. Eksklusiv COVID-regningen er tilskudsbehovet 26 mio. kr. eller 0,8 pct. lavere i 2023 end i Budget 2022. Udviklingen er forklaret nærmere efter tabellen.

Tabel 1. Budgetoversigt for budgetforslag 2022 og budgetoverslagsår 2023, begge inkl. COVID

	B2022	B02023	B2022-B02023	
			Δ	%
Bus				
Indtægter	-1.487,6	-1.574,8	-87,2	5,9
Operatørudgifter	3.153,2	3.137,5	-15,7	-0,5
Andre driftsudgifter	201,9	195,7	-6,2	-3,1
Bus i alt	1.867,5	1.758,4	-109,1	-5,8
Lokalbaner				
Indtægter	-193,6	-200,0	-6,4	3,3
Operatørudgifter	527,4	524,7	-2,7	-0,5
Andre driftsudgifter	11,8	11,8	0,0	0,0
Anlæg	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	345,6	336,5	-9,1	-2,6
Fællesudgifter				
Andre driftsudgifter	322,3	318,2	-4,1	-1,3
Pensioner	29,3	30,7	1,3	4,5
Finansielle poster	15,3	15,3	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	366,9	364,2	-2,7	-0,7
Flextrafik				
Indtægter	-52,1	-54,3	-2,2	4,2
Operatørudgifter	690,3	697,9	7,6	1,1
Andre driftsudgifter	86,9	86,9	0,0	0,0
Flextrafik i alt	725,1	730,5	5,4	0,7
Tilskudsbehov i alt	3.305,1	3.189,5	-115,6	-3,5
Heraf ekstraordinær COVID-regning	171,6	81,6	-90,0	-52,5
Tilskudsbehov ekskl. COVID-regning	3.133,5	3.108,0	-25,5	-0,8

Udviklingen i tilskudsbehov fra Budget 2022 til budgetoverslagsår 2023 er beskrevet herunder opdelt på bus, lokalbanetrafikken og fællesudgifter, og endelig flextrafik.

Bus

Tilskudsbehovet til bus er 109 mio. kr. lavere i forhold til Budget 2022 svarende til et fald på 6 pct. Udviklingen skyldes hovedsageligt, at indtægterne er 87 mio. kr. højere på grund af en mindre effekt af COVID-19. Operatørudgifterne er 16 mio. kr. svarende til 0,5 pct. lavere, og andre driftsudgifter under busdrift er reduceret 6 mio. kr. svarende til 3,1 pct. i forhold til Budget 2022.

Indtægter bus

Der forventes indtægter på 1.575 mio. kr. i budgetoverslagsår 2023, hvilket er 87, mio. kr. højere end i budget 2022 svarende til en stigning på knap 6 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Der forventes 9 mio. flere passagerer end i Budget 2022. De højere passagertal øger indtægterne med ca. 86 mio. kr. Årsagen til stigningen er, at passagertallet i 2023 forudsættes 7,5 pct. lavere end en situation uden COVID-19, mens passagertallet i 2022 forudsættes 12,5 pct. lavere end en situation uden COVID-19.
- Takststigningen fra 2022 til 2023 udmeldes først i foråret 2022 af Trafikstyrelsen. Takststigningen fastsættes ud fra forventningerne til en række prisindeks (løn, brændstof, nettopriser og rente), jf. Nationalbankens prognoser. Det forudsatte takststigningsloft fra 2022 til 2023 er på 3,3 pct. Men da budgetoverslagsår 2022 er angivet i 2022-priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen fra 2022 til 2022 på 2,1 pct., hvilket giver en stigning i indtægter på 1,2 pct. Endelig er indtægt pr. passager fratrukket 0,75 pct. da det forventes, at en del af de passagerer som vender tilbage til busserne er de korte rejser, som under COVID-19 i højere grad har substitueret buskørsel med cykel eller gang. Samlet øger prognosen indtægt pr. passager med 0,5 pct., hvilket øger indtægterne med 1 mio. kr. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i nedenstående faktaboks om indeksregulering.

Faktaboks om indeksregulering af operatørudgifter og takster i budgetoverslagsår 2023

Priser og takster:

Prisindeks og takster er i 2023 er tillagt nyeste forventninger til 2023. Da budgetoverslagsårene i budget 2022 angives i 2022-priser, er KLs seneste skøn for pris- og lønfremskrivning fra 2022 til 2023 på 2,1 pct. herefter fratrukket.

Takster:

Trafik- Bygge- og boligstyrelsen udmelder hvert forår et takststigningsloft for det efterfølgende år baseret på den forventede udvikling i en række prisindeks. Indeværende års takststigningsloft reguleres for eventuelle unøjagtigheder vedr. tidligere års skøn. Stigningen i taksterne bruges til at budgettere Movias forventede indtægter. I Movias prognose for 2023 er indregnet, at det udmeldte takststigningslofter for særligt 2021 forventes at være for lave sammenlignet med den forventede pris- og lønudvikling i 2021 år. (f.eks. stigningen i priser for diesel, el og rente og løn i 2021 været højere end da takststigningerne for 2021 blev udmeldt). Movias prognose for takststigningen er estimeret på baggrund af Nationalbankens forventninger, hvorefter der er niveaukorrigeret for forventet regulering vedr. 2021 og 2022. Derefter er niveauet tilbagediskonteret, således at indtægterne er opgjort i 2022-priser. Endelig er indtægt pr. passager fratrukket 0,75 pct. da det forventes at en del af de passagerer som vender tilbage til busserne er de korte rejser, som under COVID-19 i højere grad har substitueret buskørsel med cykel eller gang. Samlet øger prognosen indtægt pr. passager med 0,5 pct.

Operatørudgifter:

Indeksforventningerne til bl.a. løn, diesel og rente, som regulerer Movias kontraktbetalinger til operatørerne, er opdateret efter Nationalbankens nyeste prognoser. Fremskrivning af operatørudgifterne med de forventede kontraktreguleringer og efterfølgende tilbagediskontering til 2022-priser giver samlet en stigning på 1,7 pct. Årsagen til at stigningen ikke er større, er at hovedparten af stigningerne for diesel, el, rente og løn allerede var indregnet i tidligere prognoser.

Udgifter bus

Operatørudgifterne forventes i 2023 at være 16 mio. kr. lavere end Budget 2022 svarende til en reduktion på 0,5 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Nationalbankens seneste prognose for de prisindeks, der justerer betalingen til operatørerne, viser en udvikling med stigninger i priserne for diesel, el renter og løn. Stigningerne var til en vis grad indregnet i tidligere prognoser, men opdateringen af prognosen for prisindeks giver en stigning på 1,7 pct. svarende 51 mio. kr.
- Priserne fra udbud A19 og A19X har helårseffekt, og priserne fra udbud A20 er indregnet i budgetoverslagsår 2023, hvilket giver en samlet besparelse på ca. 38 mio. kr.
- Udgifterne til ekstra rengøring af busserne i første halvår af 2022 er ikke med i 2023, hvilket reducerer udgifterne med 15 mio. kr.
- Udgifterne til passagerincitamentskontrakter reduceres 3 mio. kr. pga. udløb af passagerincitamentskontrakter
- Udgifter til ekstrakørsel reduceres 2 mio. kr. pga. ændrede trafikbestillinger og opdaterede forventninger.
- Hertil er der en række mindre opdateringer, fx reduceres udgifter til realtid i busserne ved udløb af buskontrakter, og en engangsudgift til partikelfiltre i 2022 bortfalder i 2023, hvorved udgifterne reduceres med 8 mio. kr.
- Helårseffekten af trafikbestillingen til 2022 betyder, at antal timer i budgetoverslagsår 2023 er 4.500 timer / 0,1 pct. højere end i Budget 2022, men da der samtidig er bestilt busdrift med mere effektiv busudnyttelse, falder antal driftsbusser med 7. Dette svarer samlet til en reduktion på ca. 1 mio. kr.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne følger den økonomiske politik. Der forudsættes fra 2022 til 2023 en effektivisering på 2 pct. samt en omlægning på 0,9 pct. til Movias omstillingspulje.

I 2021-2025 tilpasses budgetrammen for 'andre driftsudgifter' gradvist til åbningen af Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3 ved at øremærke 0,9 pct. svarende til 4 mio. kr. årligt til en omstillingspulje. Omstillingspuljen nulstilles i 2025. Hermed sikres, at andre driftsudgifter pr. bustime holdes konstant, når omfanget af bustimer forventeligt reduceres i 2025 i forbindelse med, at Sydhavnsmetroen og Letbanen åbner.

Lokalbanetrafikken

For lokalbanetrafikken er forudsætningerne fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Som for busserne er effekten af COVID-19 reduceret i 2023 i forhold til 2022, hvilket giver flere passagerer i 2023 og øger indtægterne med 5 mio. kr. i forhold til 2022. Hertil er indregnet en takststigning udarbejdet efter samme principper som på busområdet, jf. ovenstående tekstboks. Takststigningen giver en øget indtægt på 1,4 mio. kr.

På udgiftssiden er der en reduktion af operatørudgifterne på 2,7 mio. kr., som skyldes af en opdatering af forventningerne til de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingen til Lokaltog A/S.

Flextrafik

I budgetforslag 2022 er det forudsat, at både antallet af passagerer og omkostninger pr. passager samlet er tilbage på niveauet fra før COVID-19.

Der er i 2023 en særlig usikkerhed omkring økonomien i flextrafikken, idet implementering af det nyt IT-system NOP vil ske i Movias område, som det første sted i landet. Implementering af NOP vil betyde store udfordringer for driften i overgangsperioden, ligesom der vil være risiko for børnesygdomme.