

## 04.2 Budgetoverslagsår 2022

Godkendelsen af Movias budget ligger i december måned, og det første budgetoverslagsår kan danne udgangspunkt for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og lokalbanetrafik.

Budgetoverslagsåret 2022 tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2021, hvor nyeste viden om indtægter, udgifter og trafikbestillinger er indarbejdet. I budget 2021 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 2021-priser.

### *Budgetoverslagsåret er ikke et budget*

Budgetoverslagsåret er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2022 og kan ikke betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2022 i perioden fra budgetoverslagsåret udarbejdes i november 2020 til budgettets endelige vedtagelse i december 2021.

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 øger usikkerheden i forhold til normalt.

### *Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2022*

Budgetoverslagsåret er i 2021 priser. Men for at indregne den forventede udvikling til 2022 er forventninger til indeks og takster indregnet – men resultatet er herefter fratrukket KLS seneste skøn for pris- og lønfremskrivning mellem 2021 og 2022 på 2,1 pct. Kommuner og regioner kan derfor opregne til 2022 priser ved at tillægge 2,1 pct., såfremt de ønsker at se resultatet i 2022 priser.

- På grund af de lavere passagertal på grund af COVID-19 situationen er det i 2022 forudsat, at passagertallet i starten af 2022 er på 90 pct. af normalt stigende til 100 pct. ved udgangen af året. I gennemsnit er der derfor indregnet et passagertab på 5 pct. i 2022 i forhold til en situation uden COVID-19.
- Takststigningen fra 2021 til 2022 er forudsat at være 1,0 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. Da taksterne i budgetoverslagsår 2022 er angivet i 2021 priser, er indtægterne fratrukket 2,1 pct. svarende til KLS forudsatte pris- og lønudvikling fra 2021 til 2022, og effekten af takststigningen er derfor, at indtægterne falder dermed 1,1 pct. i 2021 priser, jf. nedenstående faktaboks for mere detaljeret beskrivelse.
- Udviklingen i indeks i 2022 til brug for operatørafregningen er indregnet og baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2020. For at kunne angive budgetoverslagsåret i 2021-priser er pris- og lønstigningsprocenten på 2,1 pct. fra 2021 til 2022 herefter fratrukket.

### *Usikkerheder knyttet til budgetoverslagsår 2022*

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget knytter der sig en række særlige usikkerheder til budgetoverslagsår 2022:

#### *COVID*

I budget 2021 til 2. behandling 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.

#### *Nyt Bynet*

Da passagertallene i 2020 har været stærkt påvirkede af COVID-19 situationen, er det ikke muligt at foretage en grundig vurdering af passagereffekten af Nyt Bynet, som tilpassede busdriften til Metro Cityringen.

#### *Bekendtgørelse 456 om indtægtsdeling i det tidligere takstområde Hovedstaden*

I budget 2021 til 2. behandling er det indarbejdet, at dobbeltfaktormodellen ophæves fuldt ud. Dermed fjernes effekten, således at der ikke er et årligt indtægtsfradrag på ca. 12 mio. kr. i 2022.

#### *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 dieselpriens udvikling - vil operatørbetalingen blive påvirket.

#### *Elafgift for elbusser*

Elbusser er i dag omfattet af en særregel vedrørende lav elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler, som udløber ultimo 2021. Det er forudsat, at den lave afgift på el til elbusser fortsætter. Men hvis elafgiften alligevel stiger fra 2022, er Movia forpligtet til at kompensere busoperatørerne, og driften af el busser vil blive dyrere end budgetteret. Movia er i dialog med de kommuner, som vil blive berørt, hvis der kommer ændringer til elafgifterne. Budgetoverslagsåret er udarbejdet i forventning om fortsat lav elafgift.

### Forventet udvikling i tilskud fra budget 2021 til budgetoverslagsår 2022

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov at være 262 mio. kr. lavere end forudsat i budget 2021 svarende til en reduktion på 8 pct., hvilket primært kan henføres til forventningerne om reduceret COVID-19 påvirkning. Eksklusiv COVID-regningen er tilskudsbehovet 43 mio. kr. eller 1,4 pct. lavere i 2022 end i budget 2021. Udviklingen er forklaret nærmere efter tabellen

**Tabel 1. Budgetoversigt for budget 2021 og budgetoverslagsår 2022**

	B2021	BO2022	B2021 - BO2022	
			Δ	%
Bus				
Indtægter	-1.326	-1.502	-177	13,3
Operatørudgifter	3.128	3.083	-45	-1,5
Andre driftsudgifter	209	193	-15	-7,4
Bus i alt	2.011	1.774	-237	-11,8
Lokalbaner				
Indtægter	-175	-188	-13	7,4
Operatørudgifter	514	509	-5	-1,0
Andre driftsudgifter	11	11	0	0,0
Anlæg	0	0	0	
Lokalbaner i alt	350	332	-18	-5,2
Flextrafik				
Indtægter	-51	-53	-2	3,0
Operatørudgifter	654	655	1	0,1
Andre driftsudgifter	84	85	1	1,5
Flextrafik i alt	686	687	1	0,1
Fællesudgifter				
Andre driftsudgifter	320	311	-9	-2,8
Pensioner	29	30	2	5,3
Finansielle poster	16	16	0	0,0
Fællesudgifter i alt	365	358	-7	-2,0
Tilskudsbehov i alt	3.412	3.150	-262	-7,7
Heraf ekstraordinær COVID-regning	358	139	-220	-61,3
Tilskudsbehov ekskl. COVID-regning	3.054	3.011	-43	-1,4

Udviklingen i tilskudsbehov fra budget 2021 til budgetoverslagsår 2022 er beskrevet herunder opdelt på bus, lokalbanetrafikken og fællesudgifter, og endelig flextrafik.

## Bus

Tilskudsbehovet til bus er 237 mio. kr. lavere i forhold til budget 2021 svarende til et fald på 12 pct. Udviklingen skyldes hovedsageligt, at indtægterne er 177 mio. kr. højere på grund af en mindre effekt af COVID-19. Operatørudgifterne er 45 mio. kr. svarende til 1,5 pct. lavere, og andre driftsudgifter under busdrift er reduceret 15 mio. kr. svarende til 7,4 pct. i forhold til budget 2021.

### Indtægter bus

Der forventes indtægter på 1.502 mio. kr. i budgetoverslagsår 2022, hvilket er 177, mio. kr. højere end i budget 2021 svarende til en stigning på 13 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Passagertallet er 21 mio. højere end i budget 2021. De højere passagertal øger indtægterne med ca. 193 mio. kr. Årsagen til stigningen er forudsætningen om, at passagertallet i 2022 er 5 pct. lavere end en situation uden COVID-19, mens passagertallet i 2021 er forudsat 17,5 pct. lavere end en situation uden COVID-19.
- Takststigningen fra 2021 til 2022 udmeldes først i foråret 2021. Takststigningen fastsættes ud fra forventninger til en række prisindeks (løn, brændstof, nettopriser og rente), jf. Nationalbankens prognoser, og det forudsatte takststigningsloft fra 2021 til 2022 er på 1,0 pct. Men da budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2021-priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen fra 2021 til 2022 på 2,1 pct., hvilket giver en reduktion i indtægter på 1,1 pct. svarende til 17 mio. kr. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i nedenstående faktaboks om indeksregulering.

### Faktaboks om indeksregulering af operatørudgifter og takster i budgetoverslagsår 2022

#### Priser og takster:

Prisindeks og takster er i 2022 er tillagt nyeste forventninger til 2022. Da budgetoverslagsårene i budget 2021 angives i 2021-priser, er KLs seneste skøn for pris- og lønfremskrivning fra 2021 til 2022 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 2022 er indregnet, at de udmeldte takststigningslofter for 2020 og 2021 forventes at være 'for høje' sammenlignet med den forventede pris- og lønudvikling i de pågældende år. (f.eks. har brændstofpriserne siden COVID-19 været lavere end da takststigningerne for 2020 og 2021 blev udmeldt) Movias prognose for takststigningen er estimeret på baggrund af Nationalbankens forventninger, hvorefter der er niveauekorrigeret for forventet regulering vedr. 2020 og 2021. Derefter er niveauet tilbagediskonteret, således at indtægterne er opgjort i 2021-priser. Samlet reducerer prognosen indtægterne med 1,1 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 2021-priser giver samlet en marginal stigning på 0,3 pct.

### Udgifter bus

Operatørudgifterne forventes i 2022 at være 45 mio. kr. lavere end budget 2021 svarende til en reduktion på 1,5 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Nationalbankens seneste prognose for de prisindeks, der justerer betalingen til operatørerne, viser en udvikling stort set svarende til den almindelige pris- og lønfremskrivning fra 2021 til 2022. Da budgetoverslagsår 2022 angives i 2021-priser, giver opdatering af prisindeks dermed en stigning på 0,3 pct. svarende 9 mio. kr.
- Priserne fra udbud A19 er indregnet i budgetoverslagsår 2022, hvilket giver en besparelse på ca. 33 mio. kr.
- Det er forudsat, at der i 2022 ikke længere skal indsættes ekstra drift på grund af kapacitetsbegrænsninger på grund af COVID-19, hvilket reducerer udgifterne 2,4 mio. kr.
- Hertil er der en række mindre opdateringer, fx reduceres udgifter til realtid i busserne ved udløb af buskontrakter, hvorved udgifterne reduceres med 4 mio. kr.
- Helårseffekten af trafikbestillingen til 2020 betyder, at antal timer i budgetoverslagsår 2021 er 9.500 timer / 0,2 pct. lavere end i budget 2021. Dette svarer til en reduktion på ca. 15 mio. kr.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne følger den økonomiske politik. Der forudsættes fra 2021 til 2022 en effektivisering på 2 pct.

I budget 2021 og budgetoverslagsårene 2022-2024 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. Hermed sikres, at andre driftsudgifter pr. bustime holdes konstant, selvom antallet af bustimer forventeligt vil falde i 2025, når Sydhavnsmetroen og Letbanen åbner.

### Lokalbanetrafikken

For lokalbanetrafikken er forudsætningerne fremskrevet efter samme principper som for busdriften

Som for busserne er der på grund af en mindre effekt af COVID-19 i 2022 flere passagerer i 2022, hvilket øger indtægterne 15 mio. kr. i forhold til 2021. Hertil er der indregnet en takststigning på 1,0 pct., men da budgetoverslagsår 2022 er angivet i 2021-priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen på 2,1 pct., hvilket giver en reduktion i indtægter på 1,1 pct., svarende til et fald i indtægter på 2 mio. kr. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i tekstboks om indeksregulering.

På udgiftssiden er der i henhold til Movias kontrakt med Lokaltog A/S indregnet en effektiviseringsgevinst på 8,5 mio. kr. i budgetoverslagsår 2022. Der anvendes en 'trappemodel' for Lokaltog, hvor effektiviseringer udmøntes i en 'trappe' og ikke som årlige effektiviseringer. Ud af de 8,5 mio. kr. vedrører de 3,4 mio. kr. Region Hovedstaden og de 5,1 mio. kr. vedrører Region Sjælland. Driften af Lille Syd sker i det første år med eksisterende tog materiel, hvorfor driften i 2021 er ekstraordinær billig. Fra 2022 kommer der en udgift til tog-leje på Lille Syd, som modsvarer Region Sjællands andel af effektiviseringsgevinsten på 5,1 mio. kr. Endelig betyder opdatering af de forventede indeks en reduktion i udgifter på 1,8 mio. kr.

### Flextrafik

I budgetforslag 2021 er i første halvår forudsat en reduktion i passagertallet på 5 pct. og en forhøjet omkostning pr. passager på 5 pct. det meste af 2021 pga. COVID-19. Fra 2022 er det forudsat, at både antallet af passagerer og omkostninger pr. passager er tilbage på niveauet før COVID-19, hvilket giver en marginal stigning i både indtægter og omkostninger i budgetoverslagsår 2022. Omkostningerne er påvirket af to modsatrettede effekter – der er flere passagerer, men samtidig lavere omkostning pr. passager. Andre driftsudgifter stiger 1 mio. kr. i 2022 da besparelsen i 2021 pga. færre passagerer bortfalder i 2022.