

## Bilag 04.2 Budgetoverslagsår 2021

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

Budgetoverslagsåret tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2020, hvor nyeste viden om indtægter, udgifter og trafikbestillinger er indarbejdet. I budget 2020, 2. behandling, jf. bilag 1, fremgår kommuners og regioners trafikbestillinger, ligesom udviklingen i tilskudsbehov i den enkelte kommune og region fremgår. Overslagsåret er i 2020-priser.

### *Budgetoverslagsåret er ikke et budget*

Budgetoverslagsåret er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2021, og kan ikke betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2021 i perioden fra budgetoverslagsåret udarbejdes i november 2019, til budgettet vedtages endeligt i december 2020.

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 derfor opgjort i intervaller med +/- 5 pct. i budgetoverslagsåret. Det bemærkes, at åbningen af Metro Cityringen kan medføre større udsving end det viste interval.

### *Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2021*

Budgetoverslagsåret er i 2020 priser. Men for at indregne den forventede udvikling til 2021, er forventninger til indeks og takster indregnet – men resultatet er herefter fratrukket den forventede pris- og lønfremskrivning mellem 2020 og 2021 på 2,5 pct. Kommuner og regioner kan derfor opregne til 2021 priser ved at tillægge 2,5 pct., såfremt de ønsker at se resultatet i 2021 priser.

- Takststigningen fra 2020 til 2021 er forventet til 1,4 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 2021 er angivet i 2020 priser, er indtægterne fratrukket 2,5 pct. svarende til pris- og lønudviklingen fra 2020 til 2021, og effekten af takststigningen er derfor, at indtægterne falder dermed 1,1 pct. i 2020 priser, jf. nedenstående faktaboks for mere detaljeret beskrivelse.
- Udviklingen i indeks i 2021 til brug for operatørafregningen er indregnet og baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2019. For at budgetoverslagsåret i 2020 priser, er pris og lønstigning på 2,5 pct. fra 2020 til 2021 herefter fratrukket.

### *Usikkerheder knyttet til budgetoverslagsår 2021*

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget knytter der sig en række særlige usikkerheder til budgetoverslagsår 2021:

#### *Nyt Bynet*

Åbningen af Metro Cityringen har medført store ændringer i busnettet, og der er mange skøn forbundet med beregning af konsekvenserne. Der er især stor usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme.

#### *Ændringer som følge af anlæg af Letbanen i Ring 3 kan optages direkte i regnskab 2021.*

Region Hovedstaden, Ring 3-kommunerne, Hovedstadens Letbane og Movia har gennemført trafikmodelberegninger af anlægsperioden af letbanen. Resultaterne belyser, hvordan busdriften påvirkes, hvilket hjælper Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden med at afklare tiltag for at opnå en rimelig trafikafvikling i anlægsperioden. Effekterne er forbundet med usikkerhed som følge af usikkerhed om, hvor og hvornår busdriften påvirkes. Movia udarbejder forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Som i 2019 og 2020 fortsættes praksis i 2021, hvor effekten kun er indarbejdet i det omfang, der er lavet konkrete aftaler om økonomien. Øvrige ændringer afregnes via a conto betalinger eller via efterregulering.

#### *Indeks*

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

#### *Bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet*

I overensstemmelse med Transport-, Bygnings- og Boligministeriets tidligere udmeldinger er det i budgetoverslagsåret forudsat, at dobbeltfaktormodellen ophæves fuldt ud i 2021. Den nuværende bekendtgørelse (bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter) omfatter et fradrag på ca. 12 mio. kr. og er i november 2019 forlænget til også at gælde i 2020 - hvilket ikke er indarbejdet i 2020-budgettet pga. princippet om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet. Det bemærkes, at lovgrundlaget for 2021 og frem endnu ikke er på plads.

#### *Kildefordelingsmodel for deling af billetindtægt.*

DSB, Metroselskabet og Movia er sammen med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i gang med at udvikle en ny model til fordeling af billetindtægterne på Sjælland, som er baseret på øget udnyttelse af rejsekortdata. Modellen planlægges indført fra 2021.

Rejsekortdata vil samtidig fra estimat 1 i 2020 i højere grad anvendes til fordeling af billetindtægter mellem kommunerne og Region Sjælland i stedet for en ny billetundersøgelse i takstområde Syd og Vest i 2020, jf. bestyrelsens godkendelse af 17. september 2019.

I dag fordeles de samlede billetindtægter i Movias område delvist baseret på rejsekortdata, men også i Takstområde H via to årlige stikprøvebaserede rejsehjemmelundersøgelser, og i Takstområde Syd og Vest via en stikprøvebaseret billetundersøgelse hvert 3. år.

Fordelingen af billetindtægter via øget brug af rejsekortdata og den kommende nye model for indtægtsdeling baseres i højere grad på de faktiske rejsemønstre og brug af rejsekort, og resultatet kan ikke forventes at svare fuldt ud til resultatet i en billetundersøgelse, som er stikprøvebaseret. Den kommende model må dermed forventes at medføre forskydninger af indtægterne mellem kommunerne internt og regionerne.

#### *Elafgift for elbusser*

Elbusser er i dag omfattet af en særregel vedr. lav elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler,

som udløber ultimo 2019. Skatteministeren har fremsat lovforslag om en forlængelse af særreglen frem til udgangen af 2021. Forudsat at finanslovsforslaget vedtages, vil der være lav afgift på el til el-busser frem til udgangen af 2021. Men hvis elafgiften alligevel stiger fra 2020, 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 2020 til budgetoverslagsår 2021*

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov at være 65 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020 svarende til en stigning på 2 pct.

**Tabel 1. Budgetoversigt for budget 2020 og budgetoverslagsår 2021**

	B2020	BO2021	Vækst 2020-2021	
			Δ	%
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.595	<b>-1.538</b>	57	-3,6
Operatørudgifter	3.084	<b>3.096</b>	12	0,4
Andre driftsudgifter	190	<b>188</b>	-1	-0,8
<b>Bus i alt</b>	<b>1.679</b>	<b>1.746</b>	<b>67</b>	<b>4,0</b>
<b>Flextrafik</b>				
Indtægter	-59	<b>-61</b>	-2	3,6
Operatørudgifter	695	<b>703</b>	8	1,2
Andre driftsudgifter	81	<b>80</b>	-1	-1,1
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>717</b>	<b>723</b>	<b>5</b>	<b>0,7</b>
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-182	<b>-187</b>	-5	2,6
Operatørudgifter	495	<b>517</b>	21	4,3
Andre driftsudgifter	9	<b>9</b>	0	0,0
Anlæg	0	<b>0</b>	0	
<b>Lokalbaner i alt</b>	<b>322</b>	<b>339</b>	<b>17</b>	<b>5,2</b>
<b>Fællesudgifter</b>				
Andre driftsudgifter	344	<b>320</b>	-24	-7,0
Pensioner	26	<b>28</b>	1	5,5
Finansielle poster	18	<b>16</b>	-2	-8,4
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>388</b>	<b>364</b>	<b>-24</b>	<b>-6,2</b>
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>3.106</b>	<b>3.172</b>	<b>65</b>	<b>2,1</b>

Udviklingen i tilskudsbehov fra budget 2020 til budgetoverslagsår 2021 er beskrevet herunder, opdelt på bus, lokalbanetraffikken og fællesudgifter, og endelig flextrafik.

## Bus

Tilskudsbehovet til bus er 67 mio. kr. højere i forhold til budget 2020 svarende til en stigning på 4 pct. Udviklingen skyldes hovedsageligt lavere indtægter, mens operatørudgifterne stiger 0,4 pct. og andre driftsudgifter under busdrift er reduceret 0,8 pct. i forhold til budget 2020.

### Indtægter bus

Der forventes indtægter på 1.538 mio. kr. i budgetoverslagsår 2021, hvilket er 57, mio. kr. lavere end i budget 2020 svarende til et fald på 3,6 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammen sat af:

- Passagertallet er 1,2 mio. lavere end i budget 2020, svarende til et fald på 0,7 pct. De lavere passagertal reducerer indtægterne med ca. 11 mio. kr. Dette skyldes primært, at passagertællingerne siden udarbejdelsen af budget 2020, 1. behandling og frem til udarbejdelsen af budget 2020, 2. behandling har været lavere. Samtidig har kommuner og regioners trafikbestillinger medført en forventet reduktion i passagertallet med ca. 60.000 passager.
- En opdateret beregning af indtægt pr. passager giver en forventning om et fald i passagerindtægter på 29 mio. kr. svarende til et fald på 1,8 pct. Det er hovedsageligt et forventet fald i salget af de relativt set dyrere kontantbilletter i 2021, som reducerer indtægterne.
- Takststigningen fra 2020 til 2021 udmeldes først i foråret 2020. Takststigningen fastsættes ud fra forventninger til en række prisindeks (løn, brændstof, nettopriser og rente), jf. Nationalbankens prognoser, og den forventede takststigning fra 2020 til 2021 er på 1,4 pct. Men da budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2020 priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen fra 2020 til 2021 på 2,5 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 2021

Budgetoverslagsår 2021 er opgjort i 2020 priser. Imidlertid er der nye prognoser for de prisindeks, som regulerer takster og operatørbetalinger. De nyeste prognoser viser ikke samme udvikling som den generelle pris og lønudvikling, og derfor er forskellen mellem de nyeste prognoser og den generelle pris- og lønudvikling indregnet.

#### 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 2021 er indregnet, at de udmeldte takststigningslofter for 2019 og 2020 forventes at være 'for høje' sammenlignet med den forventede pris- og lønudvikling i de pågældende år. Movias prognose for takststigningen er estimeret på baggrund af Nationalbankens forventninger, hvorefter der er niveaukorrigeret for forventet regulering vedr. 2019 og 2020. Derefter er niveauet tilbagediskonteret, således at indtægterne er opgjort i 2020-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 2020-priser giver samlet en marginal stigning på 0,1 pct.

### Udgifter bus

Busudgifter forventes i 2021 at være 11 mio. kr. højere end budget 2020 svarende til en stigning på 0,3 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 2020 til 2021. Da budgetoverslagsår 2021 angives i 2020 priser, giver opdatering af prisindeks dermed en marginal stigning på 0,1 pct. svarende 2 mio. kr.
- Priserne fra udbud A18 er ikke indregnet i budgetoverslagsår 2021, da udbuddet ikke er afgjort ved udarbejdelsen af budgettet. Som i budgettets førstebehandling er der indregnet et tillæg for de linjer, der forventes at overgå til fossilfri og emissionsfri kørsel, hvilket giver en stigning på 5 mio. kr.
- Hertil er der en række mindre opdateringer af fx udgifter til ekstrakørsel og kvalitetsbrister mv., som tilsammen giver en stigning på 0,2 pct.
- Helårseffekten af trafikbestillingen til 2020 betyder, at antal timer i budgetoverslagsår 2021 er 2.400 timer svarende til 0,1 pct. lavere end i budget 2020. Reduktionen svarer til en reduktion på 1 mio. kr.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne følger den økonomiske politik. Der er fra 2020 til 2021 indarbejdet en effektivisering på 2 pct. Herudover indgår en reduktion i forhold til budget 2020, da de ekstraordinære engangsudgifter i forbindelse med overgang til ny ferielov i 2020 ikke indgår i 2021.

I budgetoverslagsårene 2021-2023 tilpasses budgetrammen for 'andre driftsudgifter' gradvist til åbningen af Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3, ved at øremærke 0,9 mio. kr. til en omstillingspulje svarende til 4 mio. kr. årligt. 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. Dvs. at udviklingen i passagertal og indtægt pr. passager er sammensat af den seneste udvikling og vækst fra 2020 til 2021.

I indtægterne er der - som for busserne - indregnet en takststigning på 1,4 pct., men da budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2020 priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen på 2,5 pct., hvilket giver en reduktion i indtægter på 1,1 pct. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i tekstboks om indeksregulering. Sammen med effekten af færre passagerer og lavere indtægt pr. passager giver det et samlet fald i indtægterne på ca. 8 mio. kr. svarende 4,3 pct. Overtagelsen af Lille Syd banen betyder omvendt øgede indtægter på ca. 12 mio. kr., så de samlede indtægter stiger med 5 mio. kr.

Udgiftssiden stiger med 21 mio. kr. hovedsageligt som følge af overtagelsen af Lille Syd, som samlet øger udgifterne med 19 mio. kr. Derudover forventes indeksudviklingen at ligge lidt over den generelle

pris- og løn udvikling fra 2020 til 2021. Opdatering af indeks på lokalbanetrafikken betyder en øget udgift på ca. 13 mio. kr., hvoraf den generelle pris- og løn udvikling udgør ca. 11 mio. kr. Differencen på to mio. kr. er lagt ind som forventet effekt af indeks.

### **Flextrafik**

Alle ordninger under flextrafik på nær flexhandicap er budgetteret uændret i 2021.

For flexhandicap forventes den historiske udvikling at fortsætte med en vækst på 5 pct. i 2021. Det er svært at estimere, hvor længe den stigende tendens fortsætter, men der er ikke budgetteret med stigninger i 2022 og frem.