

05 Godkendelse af Estimat 2, 2021

Indstilling:

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender Estimat 2 for 2021 som gældende forventning til Movias regnskab 2021.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia samt tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for årets resultat. Forskel mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2021 vil under normale omstændigheder blive efterreguleret primo 2023. For 2021 kan størstedelen af forskellen dog henføres til COVID-19 og tilknyttede restriktioner, og er dermed omfattet af statskompensation for COVID-19 udgifter i 2021. Estimat 2 for 2021 (E2/2021) er derfor opdelt i almindelig efterregulering henholdsvis COVID-19 omkostninger.

Estimaterne udtrykker således de gældende, officielle forventninger til Movias økonomi. Forventningerne har ændret sig i takt med epidemiens og restriktionernes udvikling, og udviklingen i COVID-regningen følges desuden løbende, blandt andet i indmeldingerne til Transportministeriet vedrørende statskompensation. Den seneste indmelding til Transportministeriet fra 26. august 2021 viste, at Movia på daværende tidspunkt også forventede en COVID-regning på 509 mio. kr., svarende til en stigning på 15 mio. kr. eller 3 pct. i forhold til den forventede COVID-regning fra Estimat 1. Bestyrelsen er desuden løbende orienteret om nye udviklinger og forventninger til COVID-regningen i bestyrelsesorienteringerne om håndteringen af COVID-19, som er udsendt af administrationen. De gældende forventninger er afspejlet i det aktuelle estimat.

Oversigt 1, Udvikling i forventet COVID-regning, 2021

Tidspunkt	Samlet estimat (i mio. kr.)
Estimat 1	494
Indmelding TRM 2. kvartal, 26. august	509
Estimat 2	509

KL, Danske Regioner og regeringen har i de årlige økonomiaftaler om kommunernes og regionernes økonomi af henholdsvis 8. juni og 9. juni 2021 indgået aftale om at videreføre kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikselskaber, jf. aftale af 17. juni 2020. På baggrund heraf forudsættes det,

at der udbetales fuld statskompensation for COVID-19 relaterede meromkostninger og mindreindtægter i 2021.

Estimat 2 beror på samme forudsætninger som Estimat 1, 2021 vedrørende COVID-19 statskompensation, men Estimat 2 er opdateret med realiserede passagertal til og med september, og udgifterne til ekstra rengøring af busser og chaufførlokaler forudsættes nu at fortsætte i hele 2021 på baggrund af sundhedsmyndighedernes anbefaling. Der er forudsat, at der ikke i 2021 genindføres større generelle restriktioner, som vil påvirke den kollektive transport.

I nedenstående tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Overordnet udvikling i kommuner og regioners tilskudsbehov i 2021

E2/2021 er i høj grad præget af den ekstraordinære situation med COVID-19 epidemien. Særligt har nedlukningerne som følge af epidemien konsekvenser for antallet af passagerer, men også udgiftssiden er påvirket, særligt via øgede udgifter til ekstra rengøring. Estimatets forudsætninger er samtidig som følge af COVID-19 markant mere usikre end ved et almindeligt økonomiestimat.

I E2/2021 forventes tilskudsbehovet at være 543 mio. kr. højere end Budget 2021 uden COVID-19. Det skyldes primært lavere passagerindtægter samt merudgifter som følge af COVID-19. Hertil kommer lidt højere prisindeks for løn mv. end forudsat i budgettet. Stigningen i tilskudsbehov er fordelt med en stigning på 549 mio. kr. på bus, bane og fællesudgifter, mens der forventes et fald i tilskudsbehovet på 6 mio. kr. i flextrafikken.

509 mio. kr. af det ekstra tilskudsbehov skyldes COVID-19. Den COVID-19 relaterede meromkostning er sammensat af færre passagerindtægter i bus og bane på 477 mio. kr. samt merudgifter på cirka 50 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstrakørsel som følge af kapacitetsbegrænsninger mv. I overensstemmelse med Sundhedsstyrelsens anbefalinger af 26. august 2021 indregnes udgifter til ekstra rengøring af busser og chaufførlokaler for hele 2021. Dette øger udgifterne med 15 mio. kr. i forhold til E1/2021, hvor ekstra rengøring var forudsat udfaset i forbindelse med ophævelse af COVID-19-restriktionerne i september.

For flextrafik er indtægterne 2 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 8 mio. kr. lavere på grund af lavere kørselsomfang. Udviklingen i flextrafik omfatter en stigning i udgifterne til flexrute på 13 mio. kr., som ikke er COVID-19 relateret. Samlet er der en COVID-19 relateret besparelse på flextrafik på 19 mio. kr., som skal modregnes i den samlede opgørelse af statskompensationen.

Både COVID-19 relaterede ændringer og øvrig udvikling ift. Budget 2021 er vist i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Udvikling B2021 – E2/2021 opdelt på COVID-19 relaterede og øvrige effekter. Mio. kr.

	Samlet COVID-regning	Øvrig udvikling	udvikling B2021 u. COVID-E2/2021
Indtægter bus og bane	477	0	477
Udgifter bus og bane	50	22	72
Indtægter flextrafik	2	0	2
Udgifter flextrafik	-21	13	-8
Tilskudsbehov	509	34	543

COVID-19 regningen forventes ved E2/2021 at være højere end forventningen i Budget 2021. I budgettet var nedlukningen af landet i starten af året ikke indregnet, og de realiserede passagertal har derfor været væsentligt lavere end budgetteret. I bilag 1 vises den estimerede COVID-19 regning fordelt på kommuner og regioner.

Nedenfor redegøres mere detaljeret for den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2021, herunder også omkring datagrundlag og usikkerheder.

Tilskudsbehov bus, bane og fællesudgifter

Tabel 2 viser Movias økonomioversigt opdelt på bus, bane, fællesudgifter og flextrafik.

Tabel 2. Økonomioversigt, Mio. kr.

	Budget 2021 uden COVID	Budgetteret COVID- regning	E2/2021 inkl. COVID	Forskel B2021 uden COVID - E2/2021 med COVID	heraf COVID- regning	Heraf øvrige udvikling
Bus						
Indtægter	-1.610	284	-1.174	436	436	0
Operatørudgifter	3.088	40	3.149	61	39	22
Andre driftsudgifter	193	15	202	9	9	0
Bus i alt	1.671	339	2.177	506	484	22
Lokalbane						
Indtægter	-200	25	-159	41	41	0
Udgifter til togdrift	514	0	521	6	1	6
Andre driftsudgifter	11	0	11	0	0	0
Anlæg	0	0	0	0	0	0
Lokalbane i alt	325	25	372	47	41	6
Fællesudgifter						
Andre driftsudgifter	320	1	318	-1	2	-3
Pensioner	29	0	28	-1	0	-1
Finansielle poster	16	0	14	-2	0	-2
Fællesudgifter i alt	364	1	360	-4	2	-6
Flextrafik						
Indtægter	-53	2	-51	2	2	0
Operatørudgifter	661	-7	654	-7	-19	13
Andre driftsudgifter	85	-1	84	-1	-1	0
Flextrafik i alt	693	-7	687	-6	-19	13
Samlet tilskudsbehov	3.054	358	3.597	543	509	34

Note: Estimat 2, 2021 er baseret på senest opdaterede forventninger til årets resultat, bl.a. er forskellen mellem estimat og Budget 2021 samt opgørelsen af nettoomkostninger omfattet af COVID-19 statskompensation konsolideret siden Estimat 1, hvilket særligt påvirker operatørudgifterne i flextrafik.

Tilskudsbehov bus

Det fremgår af tabel 2, at tilskudsbehovet til bus er 506 mio. kr. højere end forudsat i Budget 2021 uden COVID-19. Heraf kan 484 mio. kr. henføres til COVID-19. Udgifterne er 70 mio. kr. højere, mens indtægterne er 436 mio. kr. lavere end budgetteret, idet der på grund af COVID-19 og den deraf lavere aktivitet i samfundet forventes 30 pct. færre passagerer i forhold til budget uden COVID-19.

Prognosen for antallet af passagerer er vist i tabel 3 nedenfor og er baseret på officielle passagertællinger til og med september. Udviklingen i resten af året er baseret på en antagelse om, at passagerne gradvist vil vende tilbage til den kollektive transport, og at passagertallet stabiliserer sig på 85 pct. set i forhold til en situation uden COVID-19. Prognosen er selvsagt forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation skabt af COVID-19 epidemien. Der er ikke indregnet effekt af Folketingets beslutning fra uge 45 om at COVID-19 er samfundskritisk sygdom, herunder de nye krav om coronapas i forbindelse med deltagelse i en række fritidsaktiviteter.

Tabel 3. Udvikling i passagerindeks 2021

Prognose	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Bus	44	46	50	61	68	72	84	81	80	85	85	85
Bane	43	49	52	72	78	82	87	86	94	95	95	95
Vægtet gennemsnit	44	46	50	62	69	73	84	82	81	86	86	86

Note: 1-3. kvartal er realiserede passagertal.

Operatørudgifterne er 61 mio. kr. højere end i Budget 2021 uden COVID-19. Heraf kan 21 mio. kr. svarende til 0,7 pct. tilskrives højere prisindeks end budgetteret - særligt højere lønindeks samt stigninger på el- og dieselindeks, idet stigningerne i rente og energipriser i høj grad allerede var indregnet i budgettet. Kommuner og regioners trafikbestillinger og justerede køreplaner giver 8.000 færre timer svarende til 0,2 pct., hvilket reducerer udgifterne med 4 mio. kr. Hertil kommer en række mindre faktorer, fx ændring i udgifter til bod/bonus mv., som øger udgifterne 5 mio. kr., hvilket i alt giver en ændring i operatørudgifter på 22 mio. kr.

Hertil er øgede udgifter på 39 mio. kr. til ekstra rengøring af busserne og ekstrakørsel som følge af kapacitetsbegrænsninger på grund af COVID-19 (jf. tabel 2). Udgifterne til ekstra rengøring af busserne er på baggrund af sundhedsmyndighedernes anbefalinger forudsat at fortsætte hele 2021.

COVID-19 relaterede nettoudgifter under andre driftsudgifter for bus udgør 9 mio. kr. til ekstra rengøring af chaufførlokaler og crowd control. Udgifterne er 7 mio. kr. lavere end i den budgetterede COVID-regning, hvilket hovedsageligt skyldes lavere udgifter til crowd control end budgetteret.

Tilskudsbehov bane

I E2/2021 forventes tilskudsbehovet til banerne at stige med 47 mio. kr., svarende til 15 pct. i forhold til Budget 2021 uden COVID-19. Primært falder indtægterne med 41 mio. kr. på baggrund af to forskellige modsatrettede udviklinger: På den ene side giver nedgangen i antallet af passagerer et indtægtsstab på 45 mio. kr. På den anden side ses samtidig en lille stigning i indtægt pr. passager, hvilket giver en gevinst på 4 mio. kr. Indtægten pr. passager stiger som følge af den gennemsnitlige rejse er blevet lidt længere. Indtægtsdifferencen skyldes COVID-19 epidemien og deraf tilknyttede restriktioner og foranstaltninger. Sammenlignet med den budgetterede COVID-19-regning ses en stigning i den estimerede COVID-19-regning på 16 mio. kr.

Udgifterne er 6 mio. kr. over niveauet i Budget 2021, heraf udgør udgifter til værnemidler 0,5 mio. kr. Udgiftsstigningen er primært et resultat af udviklingen i de prisindeks, som Lokaltogs udgifter justeres efter, og indeksudviklingen betyder en stigning på 7 mio. kr. Der er generelt stigninger, men særligt en stigning i lønindekset trækker udgifterne op. Den realiserede udvikling i brændstofindeks henover

2021 var i høj grad forventet, og en stigning i brændstof var dermed medregnet i Budget 2021. Modsat reduceres forventningen til kørte tog-kilometer, hvilket bidrager med en besparelse på cirka 1 mio. kr.

Tilskudsbehov fællesudgifter

Der er en nedjustering på 1 mio. kr. på 'Andre driftsudgifter'. Dette skyldes en omdisponering på 2,9 mio. kr. til 'indtægter', jf. bestyrelsens beslutning 15. april 2021 om winback initiativer i regi af DOT. Modsat er der forventede COVID-19 udgifter til markedsføring og rengøringsmåleudstyr på cirka 2 mio. kr., som forventes dækket af statskompensation.

Forventede udgifter til tjenestemandspensioner nedskrives med 1 mio. kr. på baggrund af lavere realiserede udgifter i 2021.

Finansielle poster forventes 2 mio. kr. under budget som følge af ændret tilbagebetaling af lån fra Rejsekort og Rejseplan A/S.

Tilskudsbehov flextrafik

Der estimeres i 2021 en besparelse i flextrafikken på 19 mio. kr., som forventeligt skal fratrækkes i den statskompensation, der udbetales til Movia til dækning af merudgifter og mindreindtægter sfa. COVID-19. Dette bliver således en udgift, som kommuner og regioner ekstraordinært skal betale til Movia, da udgiften ikke er indeholdt i de månedlige opkrævninger.

Opkrævningen af kommunerne til at dække den negative statskompensation vil ske ved efterreguleringen af Regnskab 2021 i januar 2023. For at give kommuner og regioner mulighed for at lave en regnskabsmæssig hensættelse til udgiften i 2021, vil administrationen i december 2021 udarbejde et opdateret skøn over udgiften pr. flextrafikordning pr. kommune. Den estimerede negative statskompensation i Estimat 2, 2021 er vist i kolonnen "COVID-regning flextrafik" i bilag 1 med negative beløb. Kommuner med positive beløb forventes at modtage statskompensation svarende til dette.

Passagerne er godt på vej tilbage til flextrafikken. Kørsel i flexhandicap ligger i juni-september på et niveau, der er højere end før COVID-19. I september var index for flexhandicap på 110, og det forventes at fortsætte året ud. De øvrige flextrafikordninger flextur, flexkommune og flexpatient forventes ikke i indeværende år at nå op på samme niveau som før COVID-19. For de tre ordninger forventes index på henholdsvis 90, 90 og 95.

Passagertallet i flextur er påvirket af, at det frem til september ikke har været muligt at betale kontant i bilerne. Fra 1. september 2021 er det igen muligt at betale med kontanter i bilerne, hvilket har givet en markant stigning i flexture.

Den realiserede og forventede gennemsnitlige passagerudvikling i flextrafik variabel er vist i tabel 4.

Tabel 4. Udvikling i flextrafik passagerindeks 2021

Prognose	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Flextrafik variabel	50	59	75	77	85	95	76	93	100	105	105	105

Note: Januar-september er realiserede passagertal. Oktober-december er prognose. Flexrute er ikke vist i tabellen. Kontrakterne i flexrute afregnes efter aftalte passagertal, hvilket betyder, at passagertallet i flexrute forventes at ligge på indeks 100 i hele 2021.

Den estimerede reduktion i tilskudsbehov er samlet set 6 mio. kr., svarende til 0,9 pct. under Budget 2021 uden COVID-19, men med variation i de forskellige ordninger, jf. tabel 5. Der er således besparelser i flextrafik variabel på 23 mio. kr., der modregnes i COVID-kompensationen, og der er merudgifter i flexrute på 17 mio. kr., hvoraf de 4 mio. kr. er COVID-19 relaterede ekstraudgifter omfattet af statskompensation.

Tabel 5. Økonomioversigt flextrafik pr. ordning, Mio. kr.

	B2021 uden COVID	B2021 COVID- regning	E2/2021 med COVID	Forskel B2021 uden COVID - E2/2021 med COVID	heraf COVID- regning	Heraf øvrig udvikling
Flexhandicap	139	5	141	2	2	0
Flextur	59	-6	48	-11	-11	0
Plustur	2	0	2	0	0	0
Flexkommunal	71	-5	61	-10	-10	0
Flexpatient	185	-2	180	-4	-4	0
Flexvariabel i alt	455	-7	432	-23	-23	0
Flexrute	238	0	255	17	4	13
Flextrafik i alt	693	-7	687	-6	-19	13

Der er i 2021 færre passagerer i flextrafikken end før COVID-19, hvilket reducerer muligheden for koordinering af kørslerne og medfører, at flere kørsler udføres som solo-kørsler. Desuden er antallet af chauffører til flexbiler reduceret under COVID-19, hvilket betyder, at driften ikke kan optimeres i samme grad som tidligere. De højere udgifter pr. passager rammer alle ordninger under flexvariabel.

Om der for den enkelte ordning samlet forventes højere eller lavere tilskudsbehov afhænger af forventningerne til antallet af passagerer. I ordningerne flextur, flexkommune og flexpatient er faldet i antal passagerer større end udgiftsstigningen. Det er ikke tilfældet i flexhandicap, hvor der forventes 3,6 pct. højere udgiftsniveau end før COVID-19.

Plustur er en ny ordning i vækst, hvorfor ordningen ikke kan sammenlignes med situationen før COVID-19. I absolutte tal vægter plustur ikke væsentligt.

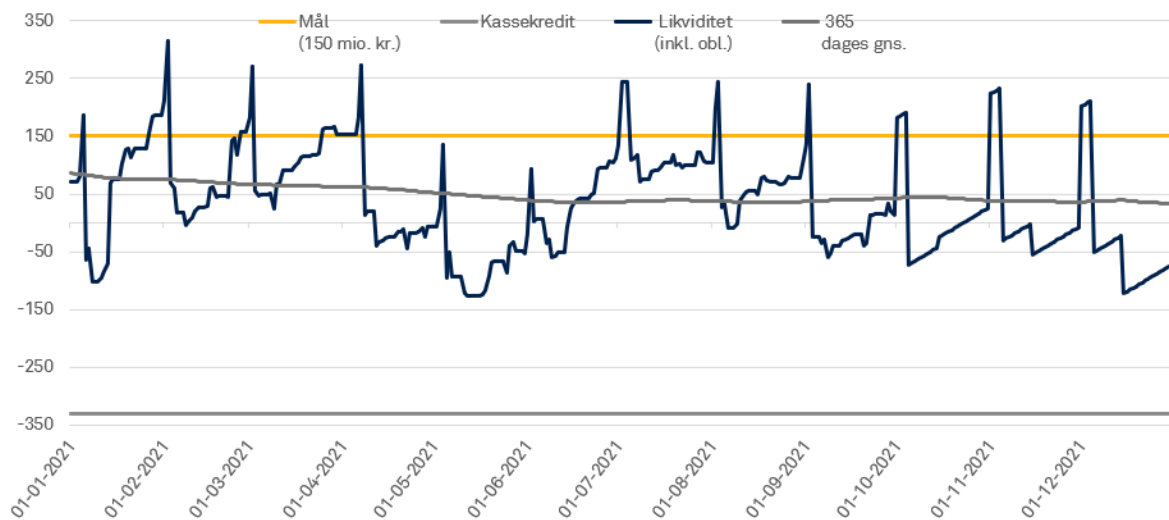
Flexrute er kørsel til specialskoler og institutioner. Kontrakterne under flexrute er faste kontrakter af hensyn til forsyningssikkerheden, og det vil kræve en længere periode at nedlukke og genstarte kontrakter, hvilket ikke er foreneligt med hensynet til kunne starte kørsel igen med kort varsel. Udgifter til flexrute forventes 17 mio. kr. over det budgetterede baseret på et realiseret højere omkostningsniveau. Heraf skyldes 4 mio. kr. udgifter til ekstra kapacitet, som kompenseres som følge af COVID-19.

Likviditet

Movias likviditet har ændret sig markant under COVID-19 epidemien, og særligt reduktionen i indtægter udfordrer likviditeten. Movias kassekredit er i 2020 og 2021 øget fra 100 mio. kr. til det maksimale niveau på 330 mio. kr., jf. lånebekendtgørelse for regioner § 8 stk. 2, for at kunne håndtere presset på likviditeten. Den nuværende aftale om forhøjet kassekredit udløber 1. april 2022. Med de nuværende aftaler mellem regeringen, KL og Danske Regioner af 8. og 9. juni 2021 samt den forhøjede kassekredit forventer Movia at kunne håndtere de likviditetsmæssige udfordringer i 2021.

Movia har primo oktober fået udbetalt 326,5 mio. kr. i statskompensation svarende til COVID-19-regningen for januar til april 2021.

Figur 2: Realiseret likviditet pr. ultimo september



Usikkerheder i E2/2021

På grund af den ekstraordinære COVID-19 situation er estimatet præget af markant højere grad af usikkerhed end sædvanligt. Særligt er prognosen for antal af passagerer og dermed indtægtsniveauet forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation.

Tekstboks 1: Data og antagelser til E2/2021

Indtægter bus og bane: Indtægterne er baseret på en opdateret prognose, hvor der er taget højde for de væsentligt reducerede passagertal på grund af COVID-19.

Udgifter bus og bane: De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er i E2/2021 baseret på seneste offentliggjorte prognose fra Nationalbanken af 22. september 2021, KL's beregnede pris- og lønudvikling og den realiserede udvikling.

Det forventede antal køreplan timer pr. linje er baseret på køreplanerne for 2021.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger til og med august 2021 tillagt et estimat for resten af året.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i ovenstående sagsfremstilling.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

E2/2021 offentliggøres på Movias hjemmeside, hvor kommuner og regioner også kan finde kommune-/regionsspecifikke opgørelser af estimatet.

Bilag:

05.1 COVID-regning estimat 2 2021 fordelt på kommuner og regioner