

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 26. maj 2020

Dagsorden og meddelelser:

1. Godkendelse af dagsorden
 2. Meddelelser fra formandskabet
 3. Meddelelser fra direktionen
-

Sager til beslutning:

4. Godkendelse af budgetforudsætninger for budgetforslag 2021
5. Godkendelse af tillægsbevilling til budget 2020 som følge af COVID-19
6. Godkendelse af estimat 1 2020
7. Godkendelse af tilpasning af Movias låneportefølje LUKKET PUNKT
Sagen vedrører tilpasning af Movias låneportefølje. Af hensyn til leverandørforhold behandles sagen på lukket dagsorden.
8. Godkendelse af fremadrettet samarbejde med eksterne leverandører i billetkontrollen LUKKET PUNKT
Sagen vedrører udbud af dele af Movias kundeserviceopgaver. Af hensyn til udbudsprocessen behandles sagen på lukket dagsorden.
9. Godkendelse af mandat til udvikling for Rejsekort & Rejseplan LUKKET PUNKT
Sagen vedrører Movias deltagelse i udviklingsopgaver. Af hensyn til kontrakt- og udbudsforhold hos eksterne parter behandles sagen på lukket dagsorden.
10. Godkendelse af tilpasning af Movias reklameregler
11. Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i Lokaltog A/S
12. Godkendelse af revideret tidsplan og evalueringsproces for Nyt Bynet

Sager til orientering/drøftelse:

13. Orientering om status på arbejdet med pensionistrabatter
14. Orientering om DOTs udbud af billetprodukter til turister
15. Orientering om trafikinformation for socialt udsatte
16. Evt.

04 Beslutning af forudsætninger for budget 2021

Indstilling

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen godkender følgende budgetforudsætninger som grundlag for udarbejdelse af forslag til budget 2021, 1. behandlingen:

Takster, passagerer og indtægter:

- Fuld udmøntning af takststigningsloftet for 2021 på 1,1 pct.
- Fuld effekt af ophævelse af den såkaldte dobbelfaktor.
- Passagertal for linjer i takstområde H baseres på realiserede passagertal i 2019 og perioden januar – februar 2020, før de særlige foranstaltninger som følge af COVID-19, viden om trafikbestillinger i 2021, mens brugen af billetter og kort baseres på den første rejsehjemmelundersøgelse fra 2020 kombineret med den anden rejsehjemmelundersøgelse fra 2019.
- I takstområde S og V benyttes også rejsekortdata - frem til februar 2020 - til belysning af passagerernes brug af kort og billetter.
- Passager- og indtægtsforventning i 2021 og frem fastsættes med en corona-effekt efter samme forventning som den øvrige kollektive trafik i Danmark (DSB og kommunal-regionale trafiksselskaber).

Andre driftsudgifter:

- Andre driftsudgifter fremskrives med KL's senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet.
- Andre driftsudgifter for bus og bane (eksklusiv udgifter til rejsekort) reduceres med 2 procent
- Af budgettet til andre driftsudgifter afsættes 0,9 procent til omstillingspuljen iht. den økonomiske politik.
- Budgetrammen for 'Andre driftsudgifter', der er omfattet af den økonomiske politik, nedjusteres med 3,5 mio. kr. og operatørudgifter opjusteres samtidig, således at alle udgifter til rengøring mv. af chaufførlokaler samles under operatørudgifter.

- 7 mio. kr. reserveres inden for budgetrammen til andre driftsudgifter i budget 2021 til investering i rejsekort.
- Andre driftsudgifter i flexrute reguleres fra budget 2020 med KL's senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet, jf. den økonomiske politik for flextrafik.
- Andre driftsudgifter i den øvrige flextrafik budgetteres ligeledes som budget 2020 reguleret med KL's senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet pga. COVID-19.
- Budgetrammen til andre driftsudgifter i flextrafik øges desuden med 5 mio. kr. til finansiering af udvikling og implementering af et nyt IT-system til flextrafik.

Indarbejdelse af COVID-19 effekt:

Efter udarbejdelse af budgetforslag for 2021 baseret på ovenstående budgetforudsætninger, indarbejdes de estimerede økonomiske effekter af COVID-19 situationen, dvs. ekstraomkostninger, manglende indtægter og besparelser som følge af COVID-19.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Det kommende budgetforslag 2021 vil være præget af Corona situationen, og data og estimater vil være præget af en helt usædvanlig grad af usikkerhed, herunder om passagerernes respons til den nye virkelighed, varigheden af den ekstraordinære situation, en eventuel anden bølge af smittespredning mv. Der arbejdes for, at der for 2021 og frem etableres en fælles forventning mellem trafiksselskaberne i Danmark til coronaeffekten på indtægterne i den kollektive transport i Danmark, således at den kan dækkes af staten i forbindelse med et muligt statstilskud.

Under disse præmisser forventes det, at betydningen af indstillingerne om budgetforudsætninger for budgetforslagsudarbejdelsen for 2021 vil være af mindre betydning og alene handler om mindre tilpasninger til brug for budgetudarbejdelsen.

Takster, Passagerer og indtægter:

Takststigningsloft

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2021 på 1,1 pct. Det indstilles, at takststigningsloftet udmøntes fuldt ud for at sikre, at indtægtsudviklingen følger med den generelle pris- og omkostningsudvikling i samfundet.

Bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet

I overensstemmelse med Transport- og Boligministeriets tidligere udmeldinger indstilles det at, at dobbeltfaktormodellen forudsættes ophævet fuldt ud i 2021 og frem. 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 via bekendtgørelse 1369 af 11/12/2019.

Passagertal og indtægter

Forventningerne til passagertal baseres på realiserede passagertal for 2019 for perioden januar-februar 2020 samt kendte trafikbestillinger for 2021. Hertil er der på grund af COVID-19 forudsat, at passagertallet i 2021 og frem fastsættes med en corona-effekt efter samme forventning som den øvrige kollektive trafik i Danmark (DSB og kommunal-regionale trafikselskaber). I budgetforslaget vil både det forventede passagertal uden COVID-19 fremgå samt det forventede passagertab som følge af COVID-19.

I forslag til budget 2021 indarbejdes nyeste viden om passagerernes brug af billetter og kort. I de tidligere takstområder S og V vil rejsekortdata i højere grad blive benyttet i stedet for billetundersøgelsen for 2017, jf. bestyrelsens godkendelse 17. september 2019. Konkret indarbejdes viden om passagerernes adfærd ud fra deres valideringer af Pendlerkort, Skolekort og Rejsekort Pendler Kombi. I forvejen anvendes valideringer fra rejser foretaget ved brug af Rejsekort og salg af enkeltbilletter i busser. Billetundersøgelsen fra 2017 anvendes fortsat til fordeling af øvrige billettyper, hvis andel således forventes nedbragt fra 56 pct. til ca. 40 pct. (baseret på et normalt-år).

Rejsekortdata såvel som enkeltbilletsalg vil basere sig på valideringer og salg foretaget fra marts 2019 til februar 2020, hvilket giver et godt billede af de faktiske rejsemønstre før forholdsreglerne i forbindelse med COVID-19. Den forøgede udnyttelse af rejsekortdata forventes som tidligere oplyst at medføre nogle forskydninger i indtægterne mellem kommuner/regioner.

I det tidligere takstområde H benyttes som hidtil de to seneste rejsehjemmelundersøgelser til belysning af passagerernes brug af billetter og kort. For linjer med en stor andel af "Nyt Bynet"-linjer vil data alene basere sig på den seneste rejsehjemmelundersøgelse, da kun den seneste undersøgelse tager højde for "Nyt Bynet"-ændringerne.

Erfaringerne fra åbningen af Nyt Bynet er begrænsede, og det er på grund af den markante påvirkning af passagertallene fra tiltag til begrænsning af smitterisiko som følge af COVID-19 ikke muligt estimeringsmæssigt at udskille og vurdere effekten af Nyt Bynet på passagertallene.

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 identificere tiltag til at opnå en rimelig trafikafvikling i anlægsperioden. Movia udarbejder forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Usikkerhed omkring hvor og hvornår busdriften påvirkes betyder, at effekterne er forbundet med stor usikkerhed. Kun i det omfang det er aftalt med den enkelte kommune eller Region Hovedstaden, og der er lavet konkrete aftaler om økonomien, er effekten indarbejdet i forslag til budget 2021. Øvrige ændringer afregnes via a conto betalinger eller via efterregulering.

Fremskrivning af prisindeks

I Movias budget anvendes KL's satser for pris- og lønfremskrivning blandt andet ved fremskrivning af andre driftsudgifter. Øvrige prisindeks for bl.a. diesel og renter fremskrives normalt med Nationalbankens seneste prognoser. På grund af den store usikkerhed som følge af COVID-19 har Nationalbanken udskudt deres halvårslige prognose "udsigter for dansk økonomi". Seneste prognose fra Nationalbanken er fra september 2019 og er ikke brugbar i den nuværende situation. De realiserede indeks for 2019 vil derfor blive brugt som indeks i budget 2021, idet lønindekset fremskrives med 1,5 pct. i henholdsvis 2020 og 2021.

Andre driftsudgifter:

Økonomisk politik bus og bane

Bestyrelsen besluttede den 4. april 2018, at budgettet i 2021-2025 årligt reduceres med en effektivisering på 2 pct. eksklusiv udgifter til rejsekort. I perioden 2021-2024 afsættes endvidere en omstillingspulje på årligt 0,9 pct. af andre driftsudgifter for bus og bane eksklusiv rejsekort, så udgifterne gradvist tilpasses de kommende strukturelle ændringer som følge af letbanen, Ring 3 og metro til Sydhavnen. Omstillingspuljen realiseres i 2025.

Chaufførlokaler

Driften af Movias chaufførlokaler er fra december 2019 outsourcet til en ekstern Facility Management leverandør. Udgiften til vedligeholdelsen af chaufførlokalerne samles fra 2020 under operatørudgifter. I budget 2021 forventes en reduktion på 3,5 mio. kr. på andre driftsudgifter og en tilsvarende øgning af operatørudgifterne. Det indstilles derfor, at budgetrammen for 'Andre driftsudgifter' omfattet af den økonomiske politik nedjusteres med 3,5 mio. kr.

Rejsekort

Ifølge Movias økonomiske politik skal sparede udgifter til rejsekortet investeres i rejsekortet. Movias udgifter til rejsekort er fra 2020 reduceret med 7 mio. kr. pga. et forventet varigt fald i Movias passagerer og indtægter efter åbningen af Metro Cityringen. Det foreslås, at der i budgetforslaget for 2021 og frem afsættes en reserve til investering i Rejsekortet, som kan udmøntes, såfremt Movia kan godkende en forventet ny strategi for Rejsekort og Rejseplanselskabet i 2021.

Andre driftsudgifter flextrafik

I overensstemmelse med budget 2020 og bestyrelsens beslutning af 25. februar 2020 om finansiering af Ny Optimeringsplatform videreføres i budget 2021 en opdeling af flextrafikudgifterne i den økonomiske politik for flextrafik.

Andre driftsudgifter til *flexrute* pris- og lønreguleres med KL's pris- og lønfremskrivningsprocent, men pålægges ikke et effektiviseringskrav.

Andre driftsudgifter i den øvrige flextrafik foreslås videreført på niveau med budget 2020 reguleret med pris- og lønfremskrivning.

Movias økonomiske politik for flextrafik er en fremskrivning af andre driftsudgifter *målt pr. passager*. Dette er ikke muligt i den nuværende situation med coronakrisen, da udgifterne i flextrafik i vidt omfang er faste (IT driftsudgifter, administration, FlexDanmark etc.).

Budgetrammen til andre driftsudgifter i flextrafik hæves yderligere med 5 mio. kr. årligt i budgetårene 2021-2026 med henblik på at finansiere udvikling og implementering af et nyt IT-system til flextrafik (ny optimeringsplatform), jf. bestyrelsens beslutning af 25. februar 2020.

Økonomi

Effekten af budgetforudsætningerne indarbejdes i budget 2021 til 1. behandling, der fremlægges til bestyrelsens beslutning på mødet den 23. juni 2020.

Åbent/lukket punkt

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

05 Forslag til fremrykket a conto betaling 2020 og tillægsbevilling til budget 2020 vedr. COVID-19

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at:

- Ejernes aconto betalinger for 2020 fremrykkes af hensyn til Movias likviditet i den ekstraordinære COVID-19 situation, således at aconto betalinger for 2. halvår af 2020 tilgår Movia i 3 rater pr. 1. juli, 1. august og 1. september.
- Der udmøntes en tillægsbevilling på 787 mio. kr. i 2020, som faktureres månedsvist i 3 rater fra den 1. oktober 2020 til den 1. december 2020.
- Tillægsbevillingen bortfalder helt eller delvist, såfremt Kommunernes Landsforening og Danske Regioner indgår aftale med staten om, at staten dækker de COVID-relaterede mindreindtægter og merudgifter i Movia i 2020.
- Sætserne for andre driftsudgifter pr. passager i flextrafik reguleres fra 1. juli 2020, så de i budget 2020 fastlagte administrative udgifter fortsat dækkes på trods et væsentligt lavere aktivitetsniveau i flextrafikken.

	Sats ændres fra (budget 2020)	Sats ændres til (1. jul - 31. dec)
Flextur	37,70	110,00
Flexhandicap	27,60	160,00
Flexkommune	25,60	70,00
Flexpatient	25,60	35,00
Flexpatientbus	10,30	15,00

Beslutning:

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmøde den 23. april 2020 drøftede bestyrelsen de alvorlige økonomiske konsekvenser for Movia, kommuner og regioner af den ekstraordinære situation med COVID-19 og de heraf følgende ændringer i passagertal, indtægter og udgifter mv.

På nuværende tidspunkt vurderes netto meromkostningerne som følge af COVID-19 at udgøre ca. 787 mio. kr. for bus- og lokalbanerne sammensat af et indtægtstab på 714 mio. kr. og udgiftsstigninger på 73 mio. kr. En mere detaljeret gennemgang af forventningerne til økonomien og likviditeten i 2020 findes i punkt 6 på dagsordenen: Godkendelse af estimat 1 2020

Efter sædvanlig praksis vil en budgetoverskridelse blive opgjort i forbindelse med årsregnskabet og efterfølgende opkrævet hos kommuner og regioner. I den nuværende situation er dette ikke tids nok til at sikre likviditet for Movia, og den model giver desuden ikke samtidighed i forhold til aftalerne indgået mellem regeringen, KL og Danske Regioner af 26. marts 2020 om COVID-19. En alternativ model er dermed påkrævet i den nuværende situation.

Trafikselskaberne i Danmark (TiD) er således i tæt dialog med KL, Danske Regioner, Finansministeriet og Transport- og Boligministeriet om en snarlig løsning på de økonomiske konsekvenser af den aktuelle situation. KL har ligesom trafikselskaberne foreslået, at et statstilskud bør gå direkte til trafikselskaberne til hel eller delvis dækning af de COVID-19-relaterede merudgifter.

På grund af den væsentlige reduktion i passagerindtægter er det nødvendigt med en likviditetstilførsel senest juli 2020 for at sikre tilstrækkelig likviditet til håndtering af Movias løbende forpligtelser. Movias kassekredit er pr. 12. maj øget fra 100 mio. kr. til 330 mio. kr., men dette vil ikke være tilstrækkeligt til at sikre likviditet til udgifterne i resten af 2020. Prognosen for Movias likviditet er beskrevet i sagen Estimat 1 2020, der er nr. 6 på dagsordenen.

Øget likviditetstilførsel kan ske via en fremrykning af ejernes indbetalinger for de resterende seks måneder af 2020, så betaling for hele 2. halvår betales i 3 rater fordelt på 1. juli, 1. august og 1. september. Dette vil forventes at give Movia likviditet frem til og med september måned, og en fremrykning af allerede budgetterede betalinger vurderes at være en hensigtsmæssig interrim løsning for ejerne, idet det kan ske uden at ændre de allerede vedtagne budgetrammer i den enkelte kommune og region.

Dette giver tid til de pågående drøftelser om en aftale mellem Kommunernes Landsforening, Danske Regioner og staten om at dække de COVID-19-relaterede udgifter i trafikselskaberne. Såfremt et statstilskud aftales og initieres inden 1. oktober 2020, vil der ikke være behov for tillægsbevilling til Movia fra kommuner og regioner.

Det bemærkes, at der normalt ikke anvendes tillægsbevillinger i Movia. Men det er muligt indenfor Movias vedtægter og nødvendigt i den aktuelle situation, såfremt staten ikke medvirker til den af Trafikselskabsforeningen og KL foreslåede løsning. I Movia er der én gang tidligere givet tillægsbevilling, da en lovændring i 2008 pålagde Movia ekstra udgifter som følge af, at busoperatørernes adgang til refusion af energiforbrug og CO₂-afgift for dieselolie og LPG-gas bortfaldt i et budgetår (pr. 1. september 2008).

Kommuner og regioner er i henhold til trafikselskabslovens § 3, stk. 1, forpligtet til at sikre fortsat drift i Movia ved, i det omfang trafikselskabets passagerindtægter ikke er tilstrækkelige, at dække udgifterne

ved tilskud fra selskabsdeltagerne. På den korte bane er der dermed kun en tillægsbevilling som alternativ til et statsligt tilskud. I bilag 1 vises en opgørelse over den enkelte kommunes og regions andel af forslaget til den samlede tillægsbevilling.

I KL og Danske Regioners drøftelser med Finansministeriet og Transport og Boligministeriet indgår et behov for en løsning af tre sammenhængende opgaver:

1. løsning af det akutte likviditetsproblem pga. COVID-19 i trafikskaberne
2. løsning af finansieringsproblemet pga. COVID-19 for hele 2020
3. løsning af finansieringsproblemet pga. COVID19 for 2021 og 2022

De økonomiske konsekvenser af COVID-19 for 2020 vil kunne opgøres ved årsregnskabet og indgå i Movias årsregnskab for 2020. Såfremt der ikke aftales et direkte statsligt tilskud, og udgifterne håndteres ved en tillægsbevilling i 2020, vil udgifterne indgå i de kommunale og regionale årsregnskaber for 2020. Det bemærkes, at der i 2020 er dispensation fra servicerammeudgiftsloftet som følge af den ekstraordinære situation. Løsningen fsva. 2021 og frem er vigtig for at trafikskaberne kan vejlede kommuner og regioner hensigtsmæssigt ifm. trafikbestillingen til budgetforslag 2021.

Der er fortsat væsentlige usikkerheder i opgørelsen af merudgifterne, fordi det er behæftet med stor usikkerhed at estimere udviklingen i antallet af passager og indtægter i den resterende del af 2020. Tillægsbevillingens størrelse vil derfor blive revurderet i forbindelse med estimat 2 og kan opdateres på bestyrelsesmødet den 5. november 2020, såfremt der er behov.

Flextrafik

Også i flextrafikken er der sket store fald i aktivitetsniveau. Der er dog stor forskel på de forskellige ordninger. F.eks. er kommunale ordninger i en periode faldet til tæt på nul, mens patientbefordring kører med omkring 60 pct. af passagertallet i forhold til inden COVID-19. Det lavere aktivitetsniveau betyder lavere operatørudgifter, men også en øget operatør- og administrationsudgift pr. passager. Dette er uddybet i sagen Estimat 1 2020, der er punkt 6 på dagsordenen.

Udgifter til flextrafik faktureres til kommuner og regioner månedligt efter forbrug. Den økonomiske effekt udlignes derfor umiddelbart løbende mellem Movia og kommuner/regioner. Dette gælder dog ikke for andre driftsudgifter. Andre driftsudgifter faktureres løbende med et fast beløb *pr. passager*, der er fastsat i budgettet. En nedgang i antallet af passagerer betyder dermed en mindre indtægt til Movia til dækning af andre driftsudgifter. Det samlede budget for andre driftsudgifter i flextrafik påvirkes imidlertid relativt lidt af COVID-19 situationen, da der langt overvejende er tale om faste udgifter (lønnin-ger, IT driftsudgifter, administration, FlexDanmark betalinger etc., som i den nuværende situation ikke kan reduceres).

Forskellen mellem andre driftsudgifter i regnskab 2020 og indbetalt a conto fra kommuner og regioner vil efter sædvanlig praksis blive efterreguleret i januar 2022. Men det giver i så fald et likviditetsproblem i Movia – og kommunerne og regionerne vil først ved årsafslutningen kende det samlede beløb på afregningen for 2020.

Det indstilles derfor, at satserne for andre driftsudgifter pr. passager øges fra 1. juli til 31. december 2020, således at a conto betalingerne i 2020 forventes at svare til de budgetterede andre driftsudgif-

ter. I nedenstående tabel er de konkrete forslag til nye satser vist.

Tabel 1. Flextrafik: andre driftsudgifter pr. passager

	Sats ændres fra (budget 2020)	Estimat 1 2020	Sats ændres til (1. jul - 31. dec)
Flextur	37,70	72,44	110,00
Flexhandicap	27,60	80,22	160,00
Flexkommune	25,60	48,75	70,00
Flexpatient	25,60	29,84	35,00
Flexpatientbus	10,30	13,15	15,00
Flexrute	2,60	2,60	2,60

I forbindelse med estimat 2 vil en opdateret opgørelse af andre driftsudgifter for flextrafik blive fremlagt på bestyrelsesmødet den 5. november 2020.

Økonomi:

Se ovenstående sagsfremstilling.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Tillægsbevillingssagen offentliggøres på Movias hjemmeside, og kommuner og regioner orienteres om sagen ved brev fra formanden.

Bilag:

5.1 Fordeling af tillægsbevilling på bus og bane pr. kommune og region.

Bilag 05.1 Fordeling af tillægsbevilling pr. kommune og region.

	Forventet udgift, bus og bane (mio. kr.)
København	180
Frederiksberg	27
Albertslund	5
Ballerup	7
Brøndby	5
Dragør	3
Gentofte	15
Gladsaxe	16
Glostrup	5
Herlev	8
Hvidovre	11
Høje-Taastrup	9
Ishøj	2
Egedal	5
Lyngby-Taarbæk	11
Rødovre	11
Rudersdal	10
Tårnby	10
Vallensbæk	1
Furesø	5
Allerød	4
Fredensborg	6
Frederikssund	5
Halsnæs	2
Gribskov	5
Helsingør	12
Hillerød	11
Hørsholm	4

	Forventet udgift (mio. kr.)
Lejre	4
Greve	3
Køge	14
Roskilde	14
Solrød	1
Stevns	2
Kalundborg	6
Sorø	3
Odsherred	2
Næstved	12
Slagelse	11
Faxe	2
Holbæk	8
Ringsted	6
Lolland	5
Vordingborg	7
Guldborgsund	7
Region Hovedstaden	204
Region Sjælland	84
Kommuner og regioner i alt	787

Note: Tillægsbevillingen vedrører bus og baneudgifter, som afregnes a conto. Flextrafik afregnes løbende efter forbrug og er derfor ikke omfattet af tillægsbevillingen.

06 Godkendelse af Estimat 1 2020

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen godkender estimat 1 for 2020 som gældende forventning til Movias regnskab 2020.

Beslutning:

Resumé:

Estimat 1 for 2020 er baseret på forudsætninger, som i den ekstraordinære situation med COVID-19 er markant mere usikre end ved et almindeligt økonomiestimat. Estimatet er fremrykket i forhold til det normale årshjul, da der er behov for et konsolideret grundlag for den beslutning, som det lægges op til at bestyrelsen træffer omkring en tillægsbevilling til budget 2020, jf. punkt 5. Forslag til tillægsbevilling til budget 2020 vedr. COVID-19. Estimatet er lavet uden indregning af evt. statstilskud eller tillægsbevilling til dækning af COVID-19 relaterede meromkostninger.

I estimat 1 for 2020 (E1/2020) er forventningerne til årets resultat et tilskudsbehov, der er 678 mio. kr. større end forudsat i budget 2020. Det skyldes primært markant lavere passagerindtægter som følge af COVID-19 situationen. Dertil er der tillagt merudgifter som følge af COVID-19, som dog delvist modsvares af de lave dieselpriiser. Tilskudsbehovet er fordelt med en meromkostning på 755 mio. kr. på bus og lokalbane samt en forventet omkostningsreduktion som følge af mindrekørsel på flextrafik på 77 mio. kr.

Den samlede merudgift for bus og bane på grund af COVID-19 er estimeret til 787 mio. kr., sammensat af færre passagerindtægter på 714 mio. kr. samt COVID-19 relaterede udgifter på ca. 73 mio. kr. til ekstra driftskapacitet som følge af skærpede kapacitetskrav om i den kollektive transport, ekstraudgifter til crowd control samt ekstra rengøring som følge af de særlige forholdsregler, som den kollektive transport er blevet pålagt. Opdelingen af COVID-19 relaterede indtægter og udgifter er specificeret i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Udvikling for bus og bane, opdelt på COVID-19 relaterede og øvrige effekter. Mio. kr.

	COVID-19 regning	Øvrig udvikling	Udvikling B2020-E1/2020
Indtægter bus og bane	714	12	726
Udgifter bus og bane	73	-44	29
Tilskudsbehov Bus og bane	787	-32	755

COVID-19 regningen forventes på niveau med det estimat som blev præsenteret for bestyrelsen den 23. april 2020. Forventningerne til antal passagerer i busser og lokaltog er dog lidt højere end i det initiale estimat, hvorfor indtægtstabet afviger lidt fra den initiale prognose. Modsat er der nu indregnet et første bud på udgifter til indsættelse af ekstra driftskapacitet som følge af de skærpede kapacitetskrav i busser og tog samt information og crowd control.

Movia vil løbende opdatere forventningerne til indtægter og udgifter i 2020 i takt med regeringens løbende udmeldinger og udstedelse af regler og retningslinjer. Movia registrerer COVID-19 udgifter og vil ved årsregnskab 2020 opgøre merudgiften som følge af COVID-19.

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. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2020 ville under normale omstændigheder blive efterreguleret primo 2022. COVID-19 situationen kræver imidlertid en ekstraordinær indsats for at sikre Movias økonomi og likviditet. Der henvises til punkt 5. Forslag til tillægsbevilling til Budget 2020 vedr. COVID-19 for håndtering heraf.

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

Udvikling i kommuner og regioners tilskudsbehov i 2020

Udviklingen i Movias økonomi i 2020 viser en forventet stigning i det samlede tilskudsbehov på 678 mio. kr. Kommuner og regioners betaling til Movia i 2020 forventes samtidig reduceret med 77 mio. kr. som følge af mindre kørsel på flextrafik, som faktureres løbende efter forbrug. Dette medfører samlet en forventet merbetaling fra kommuner og regioner på 755 mio. kr. svarende til 24 pct.

Tabel 2. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2019	B2020	E1/2020	B2020 - E1/2020	
				Δ	%
Bus	1.603	1.679	2.364	686	40,9
Bane	365	322	391	70	21,6
Fællesudgifter, bus og bane	348	388	388	0	0,0
Flextrafik	660	717	640	-77	-10,7
Tilskudsbehov i alt	2.976	3.106	3.785	678	21,8

Nedenfor beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2020, herunder usikkerheder og datagrundlaget.

Tabel 3 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, bane og fællesudgifter.

Tabel 3. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2019	B2020	E1/2020	B2020 - E1/2020	
				Δ	%
Bus					
Indtægter	-1.696	-1.595	-933	662	-41,5
Operatørudgifter	3.111	3.084	3.108	23	0,8
Andre driftsudgifter	188	190	190	0	0,0
Bus i alt	1.603	1.679	2.364	686	40,9
Bane					
Indtægter	-178	-182	-118	64	-35,2
Udgifter til togdrift	494	495	499	4	0,9
Andre driftsudgifter	8	9	10	1	13,2
Anlæg	40	0	0	0	
Lokalbane i alt	365	322	391	70	21,6
Fællesudgifter, bus og bane					
Andre driftsudgifter	300	344	344	0	0,0
Pensioner	24	26	26	0	0,0
Finansielle poster	24	18	18	0	0,0
Fællesudgifter i alt	348	388	388	0	0,0

Tilskudsbehov til bus

Det fremgår af tabel 3, at tilskudsbehovet til bus er 686 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020 svarende til ca. 41 pct. Hovedårsagen til stigningen er, at indtægterne er 662 mio. kr. lavere end budgetteret, mens operatørudgifterne er 23 mio. kr. lavere.

Årsagen til reduktionen i indtægter er, at der på grund af COVID-19 og den deraf lavere aktivitet i samfundet er et forventet et fald i passagertallet på 41 pct. i forhold til budgetteret. Den samlede merudgift for bus på grund af COVID-19 er udgør ca. 723 mio. kr., sammensat af ca. 650 mio. kr. færre passagerindtægter samt COVID-19 relaterede udgifter på ca. 73 mio. kr.

Prognosen for Movia er baseret på det nuværende passagerniveau og antagelser om et passagertal på ca. 35 pct. af det budgetterede fra 10. maj og hen over sommeren. Herefter forventes fortsat gradvis genopretning med passagertal på 50 pct. af normalniveauet i august stigende til 55 pct. i september og gradvist stigende til 85 pct. i december 2020. Antagelserne er baseret på regeringens foreløbige udmeldinger om en gradvis åbning, hvor bl.a. større arrangementer mv. er lukket ned indtil udgangen af august 2020, og at lukkede landegrænser mv. reducerer antal turister i sommerperioden. Prognosen er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og uklarhed om varighed samt tempo for genopretningen af aktiviteten i samfundet. Hertil forventes der en indtægtsreduktion pga. højere risiko for manglende billetkøb i busserne som følge af, at fordøren er lukket, og passagererne derfor ikke skal vise billet til chaufføren.

Udover COVID-19 relaterede ændringer er der indregnet et indtægtsfald på 12 mio. kr., da bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter er forlænget, hvorved en indtægtsreduktion på ca. 12 mio. kr. vedrørende dobbeltfaktormodellen er videreført i 2020.

Udgiftsstigningen på 23 mio. kr. er sammensat af en reduktion i operatørudgifterne på 86 mio. kr. pga. lavere prisindeks i forhold til budgetteret, hvor særligt de lavere dieselpriiser reducerer udgifterne. Der er også indregnet effekt af reduceret kørselsomfang hen over påsken, hvor den samlede besparelse er ca. 2 mio. kr. Modsat forventes øgede udgifter til ekstra rengøring af busser mv. på 35 mio. kr., og der er indregnet et første skøn af udgiftsbehovet til ekstra driftskapacitet som følge af skærpede kapacitetskrav i den kollektive transport og ekstraudgifter til crowd control mv. fratrukket lavere salgskostninger for ca. 35 mio. kr. Udgiften er behæftet med stor usikkerhed, da behovet vil afhænge af hastigheden i genåbningen, myndighedernes anbefalinger og retningslinjer og udgifterne til kontrakter til ekstra busmateriel. Fx kan et akut behov for mere materiel trække prisen op, mens f.eks. færre turister kan gøre, at nogle operatører har en ubenyttet kapacitet, hvilket kan trække priserne ned.

Udover COVID-19 relaterede ændringer er der 1 pct. flere timer end budgetteret, hvilket øger udgifterne med ca. 25 mio. kr. Hertil kommer ekstra udgifter til facility management af chaufførlokaler, hvor udgiften er flyttet fra 'andre driftsudgifter' til operatørudgifter, samt andre mindre stigninger.

Tilskudsbehov bane

I E1/2020 forventes tilskudsbehovet til banerne at stige med 70 mio. kr. svarende til ca. 22 pct. i forhold til budget 2020. Det skyldes primært, at der på banerne som følge af COVID-19 forventes et fald i antal passagerer på ca. 35 pct. i forhold til budget 2020 svarende til et indtægtstab på 64 mio. kr.

Udgifterne stiger med 5 mio. kr., da der efter aftale med Region Sjælland afsættes 9 mio. kr. til dækning af Lokaltogs opstartsomkostninger i forbindelse med driftsovertagelse af Lille Syd fra december 2020. Region Sjælland kompenseres for omkostninger i forbindelse med overtagelsen af Lille Syd jf. aftale med staten. Udviklingen i indeks trækker omvendt udgifterne til Lokaltog ned med 4 mio. kr.

Tilskudsbehov fællesudgifter, bus og bane

Såfremt bestyrelsen godkender indstillingen i punkt 7 "Godkendelse af tilpasning af Movias rejsekort-lån samt udjævning af rejsekortbetalinger for kommuner og regioner i perioden 2021-2026" omdisponeres 32 mio. kr. fra andre driftsudgifter til finansielle poster.

Rammen til fællesudgifter vil blive reduceret herudover, idet udgifter til rengøring af chaufførfaciliteter samles under operatørudgifter.

Tilskudsbehov for flextrafik

Tilskudsbehovet til flextrafik forventes reduceret med 77 mio. kr. Der forventes et fald i indtægterne på 30 mio. kr. samt et fald i operatørudgifterne på 107 mio. kr. Udviklingen er en direkte effekt af faldende passagertal og dermed aktivitetsniveau i flextrafikken som følge af COVID-19.

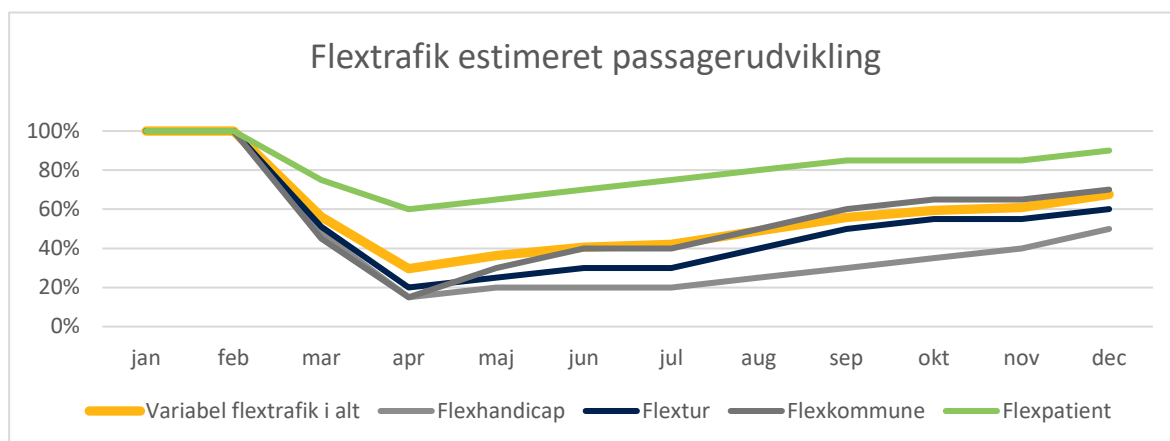
Tabel 4. Budgetoversigt flextrafik. mio. kr.

	R2019	B2020	E1/2020	B2020 - E1/2020	
				Δ	%
Flextrafik					
Indtægter	-56	-59	-28	30	-51,6
Operatørudgifter	645	695	588	-107	-15,4
Andre driftsudgifter	72	81	81	0	0,0
Flextrafik i alt	660	717	640	-77	-10,7

I flextrafik forventes samlet set en væsentlig reduktion i aktivitetsniveauet og antallet af passagerer. Der er stor forskel på, hvordan de forskellige ordninger påvirkes af COVID-19. Størst reduktion forventes i ordningen flexkommune, hvor al kørsel har været indstillet. Mindst påvirket er patientbefordringen, som har været på et niveau omkring 60 pct. af den normale kørsel. For ingen af ordningerne forventes, at de i 2020 vil nå op på budgetteret niveau.

Det estimerede passagertal for resten af året fordelt på variable ordninger i flextrafik fremgår af figur 1.

Figur 1: Estimeret passagerudvikling i flextrafiks variable ordninger



Note: passagertallet i flexrute opgøres iht. Indgåede aftaler – ikke i forhold til den udførte kørsel. Det er derfor ikke muligt at vise flexrute i denne graf over forventet kørsel med passagerer

Det reducerede aktivitetsniveau betyder en mindre samlet udgift til flextrafik, som faktureres løbende fra Movia til kommuner og regioner efter forbrug. Mindreudgiften er relativt set mindre end faldet i aktiviteten. I ugerne før påske var passagertallet fx omkring 25 pct. af det normale, mens udgifterne lå på omkring 50 pct. Dvs. udgiften pr. gennemført rejse var dobbelt så høj som normalt.

Der er flere forklaringer på den højere gennemsnitlige udgift. Kørsel i flextrafik købes i henholdsvis faste og variable kontrakter. Faste kontrakter (garantibiler) giver forsyningsikkerhed på ellers ikke attraktive tidspunkter eller steder eller fx mht. materiel. Kontrakter med garantibiler er dyrere end kontrakter med variable biler. En relativt større brug af garantibiler giver derfor en højere udgift pr. passager. I normal drift udføres ca. 20 pct. af kørslen på faste kontrakter med garantibiler. I starten af coronakrisen blev halvdelen af flextrafikken kørt med garantibiler.

En anden årsag til, at flextrafik i normal drift har lave udgifter pr. passager er, at alle kørsler koordineres, så der så vidt muligt kører flere passagerer i hver bil. Under coronakrisen har kørslen imidlertid været udført som solokørsel. Det betyder, at der ikke kan opnås besparelse ved at koordinere kørslerne. Der forventes en gradvis overgang til koordineret kørsel. Men det forventes ikke, at koordineret kørsel i 2020 vil opnå samme niveau som tidligere. Det betyder ligeledes relativt højere udgifter.

For flexpatient forventes, at de øgede udgifter pr. passager vil være højere end de sparede udgifter ved at køre med færre passagerer. Samlet forventes regionernes udgift til patientkørsel øget med 24 mio. kr. i 2020. Heri indgår også de særlige COVID-busser i flextrafik, hvor Movia bistår regionerne med at køre med patienter smittet med COVID-19 for at aflaste ambulanceberedskabet.

Flexrute er kørsel til specialskoler og institutioner. Al kørsel har været indstillet i en periode under coronakrisen. Kontrakterne under flexrute er faste kontrakter af hensyn til forsyningsikkerheden, 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 derfor på niveau med det budgetterede, selvom aktiviteten i en periode har været helt indstillet.

Den samlede udgift til administration af flextrafik forventes fortsat at svare til det budgetterede. De samlede administrative omkostninger er i vidt omfang faste udgifter (lønninger, IT driftsudgifter, administration, FlexDanmark betalinger etc., som i den nuværende situation ikke kan reduceres).

Med det forventede lavere aktivitetsniveau i resten af 2020 vil de fakturerede administrationsomkostninger pr. passager ikke kunne dække de samlede administrationsomkostninger. Det betyder, at der er behov for at opjustere den fakturerede administrationsudgift pr. passager, jf. dagsordenens punkt 5. Forslag til tillægsbevilling til budget 2020 vedr. COVID-19.

Tabel 5. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2020. Mio. kr.

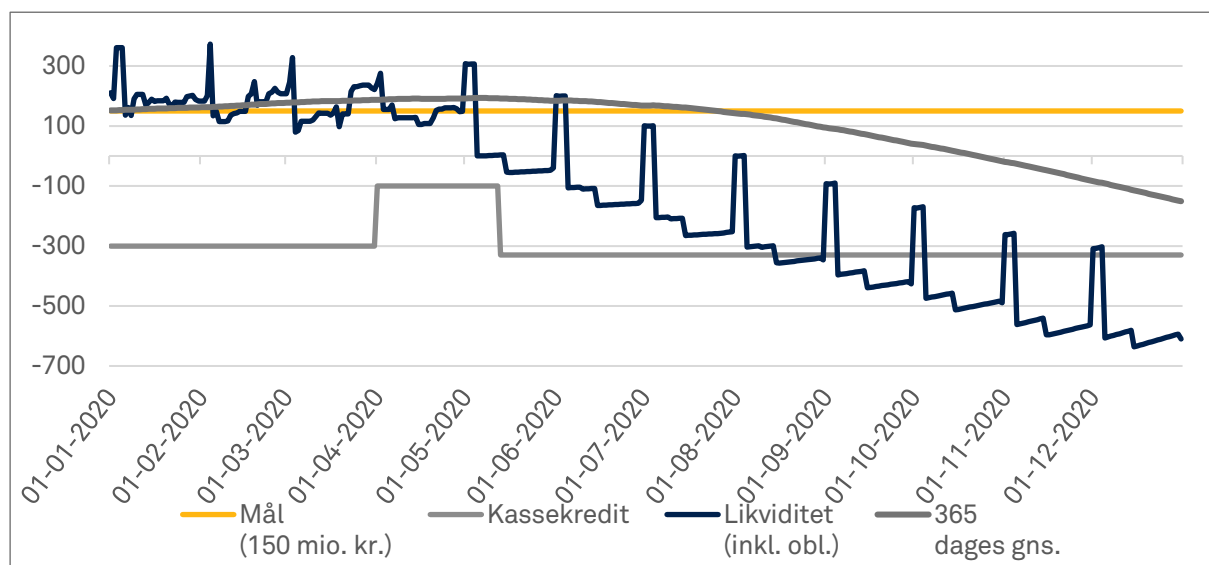
	R2019	B2020	E1/2020	B2020 - E1/2020	
				Δ	%
Flexhandicap	137	157	82	-75	-47,8
Flextur	52	61	53	-8	-12,5
Flexkommunal	62	77	59	-18	-23,7
Flexpatient	170	183	207	24	13,0
Flexvariabel i alt	421	478	401	-77	-16,1
Flexrute	239	239	239	0	0,0
Flextrafik i alt	660	717	640	-77	-10,7

Likviditet

Movias likviditet er ændret markant under COVID-19 krisen. Den klart væsentligste effekt er reduktionen i indtægter, som giver en udfordring for Movias likviditet. Movias kassekredit er pr. 12. maj øget fra 100 mio. kr. til det maksimale 330 mio. kr. Likviditeten er positivt påvirket af, at flere kommuner og regioner foretager a conto indbetalinger tidligere end normalt, og at Movia benytter sig af SKATs muligheder for udskydelse af moms, A-skat mv.

Det estimeres, at Movias likviditet med den øgede kassekredit er tilstrækkelig til at dække behovet frem til primo august 2020. Der er dog betydelig usikkerhed forbundet med likviditetsprognosen, herunder udsving i forbindelse med større betalinger, hvorfor det vurderes nødvendigt med en likviditetstilsførsel senest 1. juli måned for at være sikker på tilstrækkelig likviditet til håndtering af Movias løbende forpligtigelser.

Figur 2: Realiseret likviditet pr. 30/4 samt likviditetsprognose for 2020



Usikkerheder i E1/2020

På grund af den ekstraordinære situation med COVID-19 er estimatet udarbejdet med markant højere grad af usikkerhed end sædvanligt. Særligt er prognosen for antallet af passagerer og dermed indtægtsniveauet samt udgiften til eventuel ekstra driftskapacitet forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og uklarhed om varighed for genopretningen af aktiviteten i samfundet, ligesom prognosen for de prisindeks, der justerer operatørbetalingerne er forbundet med større usikkerhed.

Hertil er der usikkerhed om udgifter til busdriften i forbindelse med anlæg af letbanen. På grund af den ekstraordinære situation med COVID-19 har det endvidere ikke været muligt at estimere betydningen af øget brug af rejsekortdata for indtægtsfordelingen internt mellem linjerne i S og V, som blev godkendt på bestyrelsesmødet 17. september 2019.

Tekstboks 1: Data og antagelser til E1/2020

Indtægter bus og bane: Indtægterne er baseret på de budgetterede indtægter, hvor der er taget højde for de væsentligt reducerede passagertal pga. COVID-19, samt indarbejdet en indtægtsnedgang som følge af, at passagererne ikke stiger ind ad fordøren og køber billet hos chaufføren. Hertil er der fratrukket 12 mio. kr., da bekendtgørelse 456 om dobbeltfaktoren er blevet forlænget til 2020 inklusive et indtægtsfradrag på ca. 12 mio. kr. for Movia. Der var budgetteret med fuld ophævelse af den såkaldte dobbeltfaktormodel.

Udgifter bus og bane: De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne er i E1/2020 baseret på seneste offentliggjorte indeks samt den historiske udvikling.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i budgetforslaget baseret på køreplaner for 2020 og tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger i januar og februar 2020 tillagt et estimat for effekten af COVID-2019 i resten af året.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

E1/20120 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommune/regionsspecifikke opgørelser af estimatet. Der vil ske en løbende opdatering af vurderingen af COVID-19 påvirkningen på Movias økonomi og følgelig også på kommuner og regioner. I takt med, at der sker en opdatering af myndighedernes krav og anbefalinger, kan de forventede ekstraomkostninger i 2020 forventeligt opgøres mere præcist.

10 Godkendelse af nye reklameregler for Movia. LUKKET PUNKT

Indstilling:

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender forslag til justering af Movias reklameregler.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Operatørerne har retten til at sælge reklamepladsen på busserne inden for Movias reklameregler. Movias bestyrelse har senest tiltrådt Movias reklameregler på et bestyrelsesmøde i september 2015. Her blev det besluttet, at Movias reklameregler var dækkende for så vidt angik regulering af reklamers indhold, men at der var et behov for at stramme op på de administrative procedurer. Reklamer, der berører eller omhandler religiøse anskuelse eller bevægelser, kønsrelaterede reklamer, samt reklamer, som direkte eller indirekte kan virke særligt krænkende på personer, herunder børn og unges, blufærdighed, eller på anden måde kan være egnede til at skabe konflikt, har siden skulle forelægges til forhåndsgodkendelse i Movia. Med virkning fra udbud A14 indførtes endvidere en bod, som operatørerne ifalder, hvis reklamer, der åbenbart overskrider reklamereglerne, er sat op uden godkendelse.

Det bærende princip i Movias reklameregler er, at reklamer, der er i overensstemmelse med lovgivningen, kan vises på busserne. Der er tale om en liberal tilgang til visning af reklamer. Dog indeholder Movias reklameregler enkelte yderligere begrænsninger: Der må ikke må reklameres for religiøse anskuelse eller bevægelser, og reklamer skal respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn.

Tilgangen har givet anledning til debat og konflikter. Det gælder både reklamer, som administrationen har fået forelagt til godkendelse, og reklamer, som ikke er blevet forelagt til godkendelse, og hvor reklamen efter administrationens vurdering er i strid med Movias reklameregler. Endelig er der reklamer, som giver anledning til betydelig kritik af Movia, selvom de er lovlige og i overensstemmelse med Movias reklameregler. Det er eksempelvis reklamer for kvik-lån, kosmetiske operationer, herunder reklamer for brystoperationer, reklamer for stripklubber m.v. Kritik af reklamer har negativ indflydelse på Movias image og busreklamemarkedets samlede værdi.

Som offentligt trafikkselskab skal Movia respektere ytringsfriheden, herunder den kommercielle ytringsfrihed, men der er ikke et retskrav på at få adgang til ethvert medie eller kommunikationsplatform. Movia kan således begrænse adgangen til at reklamere på busserne, når det sker ud fra saglige hensyn. Regler, der indskrænker adgangen til at reklamere, bør derfor kun indføres efter nøje afvejning af hensynet til ytringsfriheden, over for det saglige hensyn til, at Movia som offentligt trafikkselskab ikke bør eller skal være medafsender af alle typer budskaber. Det spiller ind med betydelig vægt i afvejning-

gen, at Movia skal fremstå saglig, upartisk og på en måde så alle kan føle sig velkomne i busserne. Det spiller også ind, at busreklamer kan være store og eksponeres i det offentlige rum, og at de derfor kan være vanskelige at undgå eller negligere for borgere og offentlighed.

Administrationen vurderer, at markedet for busreklamer har udviklet sig sådan i de senere år, at stadig flere reklamer giver anledning til negative reaktioner fra kunder og offentlighed. Det gælder i særlig grad reklamer, som gør brug af nøgenhed og seksualitet, herunder reklamer for strippklubber. De samme kategorier af reklamer kan samtidig være vanskelige at vurdere for administrationen i forhold til, hvor grænsen går juridisk. De kan også være åbenbart lovlige, som f.eks. reklamer for kviklån stadig er indtil Folketinget som forventet vedtager ny lovgivning, og kan dermed ikke afvises, selvom de giver anledning til betydelig kritik – også af Movia, selvom Movia ikke er afsender eller distributør.

De relativt mange sager om kritik af reklamer og af Movia, har en negativ indflydelse på Movias image og på kundernes opfattelse af Movia som offentligt trafikkselskab. Sagerne er ofte ressourcekrævende at håndtere – både i forhold til operatørernes mediebyrå og i forhold til pressen. Endelig er der risiko for, at den negative omtale devaluerer busreklamemarkedet. Det er administrationens vurdering, at denne udvikling vil fortsætte, og at afstanden mellem, hvad der er juridisk lovligt og borgernes opfattelse af, hvad der er acceptabelt at reklamere for på en offentlig bus, vil øges. Dette vil lede til et yderligere pres på Movias ressourcer til håndtering af reklamer samtidig med at værdien af reklamerne reduceres.

Samlet taler dette for, at adgangen til at reklamere for specifikke produkter/ytelser begrænses yderligere i Movias reklameregler, ligesom rammerne for reklamernes indhold og udformning indsnævres. Dette skal bidrage til, at Movias reklameregler opleves som afspejlende en moderne virksomhed, der opererer åbent i det offentlige rum.

Forslag til nye reklameregler

Administrationen ønsker at fastholde princippet om, at lovgivningen sætter rammen for, hvilke reklamer, der kan vises på busserne. Det eksisterer i dag en række lovbestemte begrænsninger i adgangen til at reklamere på særlige områder, såsom tobak, spil, lægemidler, sundhedsytelser m.v., og Folketinget behandler i øjeblikket et lovforslag som forbyder reklamer for ”kvik-lån. Der er derfor ikke behov for at regulere disse områder særskilt i Movias reklameregler. For bedre at varetage Movias økonomiske interesser og beskytte Movias image fremdeles, indstiller administrationen, at Movias reklameregler revideres, jf. bilag 1. Forslaget indebærer, ud over en sproglig tilpasning, følgende ændringer:

- Det er ikke tilladt at reklamere for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse.
- Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter.
- Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.
- Reklamer må ikke kunne forveksles med trafikinformation eller anden information fra udbydere af offentlig transport.
- Reklamer må ikke være egnede til at devaluere offentlig transport, udbydere af offentlig transport eller produkter og brands relateret hertil.
- Movia forbeholder sig ret til at vurdere og træffe beslutning om, hvorvidt en reklame lever op til

retningslinjerne, uanset at en reklame måtte leve op til gældende lovgivning.

- Der indføres krav om at flere typer reklamer skal forelægges til forhåndsgodkendelse. Det indebærer, at også reklamer der gør brug af nøgenhed, eller billeder/tekst, der er egnet til at kunne opfattes som pornografisk eller seksuelt, eller hvor der kan være tvivl om, hvorvidt reklamen er egnet til at påvirke Movias forretningsmæssige interesser eller hensynet til Movias kunder, f.eks. politiske reklamer, reklamer hvor den offentlige transport, Movias eller andre aktørers brands anvendes, eller hvor bussen som medieplatform inddrages som en del af reklamens udformning, også skal forelægges til forhåndsgodkendelse.
- Der indsættes en forpligtelse for operatøren til give Movia tilstrækkelige oplysninger om reklamer samt krav om at visse oplysninger skal medfølge en anmodning om forhåndsgodkendelse.

De nye reklameregler skal medvirke til at begrænse sager, hvor Movias image lider skade som følge af en reklame. Samtidig har administrationen i udformningen af reglernes ordlyd lagt vægt på, at der skabes et godt administrationsgrundlag – også for operatørerne og reklamebureauet. Der vil dog fortsat skulle ske konkrete vurderinger fra sag til sag, også i forbindelse med operatørernes og deres underleverandørs skøn, af, hvorvidt en sag skal forelægges Movia på forhånd.

Dermed er det også administrationens forventning, at debatten om busreklamer vil fortsætte, men det forventes med de nye regler, at de kan medvirke til en bedre dialog om reklamer på busserne. Administrationen vil på baggrund af de nye regler løbende vurdere, om der er behov for at justere indholdet, og bestyrelsen kan således forvente at blive forelagt forslag til justeringer til godkendelse oftere end det hidtil har været tilfældet.

Ikrafttrædelse af nye reklameregler i Movias kontrakter

Administrationen foreslår at de nye reklameregler indføres så hurtigt som muligt i såvel eksisterende buskontrakter som i nye udbud af kontrakter.

Økonomi:

Forslaget har ikke økonomiske konsekvenser for Movia. Retten til at sælge reklamer på Movias busser er udliciteret til operatørerne, og reklameindtægten tilfalder disse i sin helhed. Forslaget vurderes heller ikke at have økonomiske konsekvenser for operatørerne, idet reklamepladsen fortsat vil kunne udnyttes fuldt ud, da der alene foreslås få indskrænkninger i reklamevisningen på busserne. De opdaterede krav vurderes at kunne indføres i de eksisterende kontrakter uden krav om kompensation fra operatørerne.

Åbent/lukket punkt:

Lukket punkt. Af hensyn til en hensigtsmæssig orientering af operatørerne om de ændrede reklameregler, herunder indhold og ikrafttrædelse, indstilles sagen behandlet på lukket dagsorden. Sagen vil kunne åbnes, når operatørerne er orienteret forventeligt inden sommerferien 2020.

På dagsordenen, som offentliggøres på moviatrafik.dk fremgår sagen som lukket punkt med følgende beskrivelse:

Godkendelse af nye reklameregler for Movia. LUKKET PUNKT

Sagen vedrører Movias reklameregler. Af hensyn til orientering af busoperatørerne, som i Movias kontrakter har retten til at vise reklamer på busserne, behandles sagen på lukket dagsorden. Sagen åbnes, når dialogen med operatørerne er afsluttet.

Kommunikation:

Ingen. Når operatørerne er orienteret vil de nye reklameregler blive offentliggjort på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Forslag til nye reklameregler, med ændringsmarkeringer

Til:

Dokumentnummer

921760

Kopi til:

Dato

26 05 2020

Sagsbehandler:

TCP

Direkte: +45 36 13 18 94

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

10.1 Udkast til nye reklameregler 2020

Udbudsbetingelsernes pkt. 7.2:

Nuværende regler	Forslag til nye regler	Bemærkninger
Movias reklameregler tager udgangspunkt i lovgivningen og alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC Danmarks kodeks for reklamepraksis.	Movias reklameregler tager udgangspunkt i lovgivningen og alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC Danmarks kodeks for reklamepraksis.	Henvisningen til ICC Danmarks kodeks for reklamepraksis foreslås at udgå, da dette kodeks under alle omstændigheder indgår som en del af fortolkningsgrundlaget i forhold til markedsføringsloven.
Reklammers indhold skal afspejle, at busreklamer er et stærkt reklamemedie i det offentlige rum, som ikke kan fravælges af befolkningen. Reklammers indhold skal desuden afspejle, at de viste reklamer har en afsmittende effekt på den kollektive trafiks omdømme, Movias image samt forretningsmæssige og økonomiske interesser.	Reklammers indhold skal også afspejle, at busreklamer er et stærkt reklamemedie i det offentlige rum, som ikke kan fravælges af befolkningen. Reklammers indhold skal desuden afspejle tage højde for , at de viste reklamer har en afsmittende effekt på den kollektive trafiks omdømme, Movias image samt forretningsmæssige og økonomiske interesser.	
Under henvisning til kontraktens løbetid, forbeholder Movia sig ret til løbende at tilpasse og justere de gældende reklameregler til reklamemarkedets udvikling og reklamernes påvirkning af offentligheden og Movias omdømme.	Under henvisning til kontraktens løbetid, forbeholder Movia sig ret til løbende at tilpasse og justere de gældende reklameregler til reklamemarkedets udvikling og reklamernes påvirkning af offentligheden og Movias omdømme, herunder at indføre begrænsninger i reklammers indhold.	Sproglig præcisering
7.2.1 Reklammers indhold	7.2.1 Reklammers indhold	
Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, sandfærdige og	Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, sandfærdige og	Sproglig præcisering. Reference til ICCs regler udgår.

være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven **og særlovgivningen** og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks **samt vejledninger og praksis fra relevante myndigheder**, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

På en række områder er der i lovgivningen og/eller branchevedtagne retningslinjer fastsat særlige regler for adgangen til at reklamere samt begrænsninger i reklamers indhold. Sådanne regler skal til enhver tid overholdes. Det gælder blandt andet, men ikke udelukkende, på følgende områder;

- Reklamer, der henvender sig til børn og unge
- Tobak og elektroniske cigaretter
- Alkohol
- Fødevarer og kosttilskud
- Lægemidler, sundhedsydelse og medicinsk udstyr
- Forbrugslån, herunder kvik-lån
- Spil

Bestemmelsen samler de tidligere mange afsnit om reklamer inden for særlovgivningens områder.

Det præciseres, at listen ikke er udtømmende. Præciseringen skal bidrage til reklamereglernes samlede overskuelighed.

Lovforslag som forbyder reklamer for kvik-lån er fremsat og er p.t. under behandling.

Det skal fremgå af reklamen, hvem der annoncerer.

Det skal fremgå af reklamen, hvem der annoncerer.

Reklamer skal klart kunne identificeres som sådanne, uanset deres form og uanset hvilket medie der anvendes. Det påhviler operatøren at sikre, at modtagerne af reklamebudskabet bliver gjort opmærksom på, at der er tale om reklame og dermed at forhindre skjult reklame. Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet, eller krænke personers religiøse eller

. Reklamer skal klart kunne identificeres som sådanne **og må ikke kunne forveksles med trafikinformation eller anden information fra udbydere af offentlig transport**, ~~uanset deres form og uanset hvilket medie der anvendes. Det påhviler operatøren at sikre, at modtagerne af reklamebudskabet bliver gjort opmærksom på, at der er tale om reklame og dermed at forhindre skjult reklame.~~ **Reklamer må ikke være egnet til at devaluere offentlig**

Reference til ansvar for at undgå skjult reklame slettes, da der er tale om en overflødig gentagelse.

Der indsættes tydelig bestemmelse om, at reklamer ikke må være egnet til at devaluere offentlig transport, udbydere af offentlig transport eller produkter og brands. Dette sker som led i, at administrationen i stigende omfang, har set sådanne reklamer på busserne forelagt.

politiske overbevisning.	<p>transport, udbydere af offentlig transport eller produkter og brands relateret hertil. Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet, eller krænke personers religiøse eller politiske overbevisning.</p>	Disse har hidtil været håndteret med henvisning til den mere vage formulering om hensynet til Movias økonomiske interesser.
Reklamer må ikke tilskynde til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden i hjemmet, på arbejdspladsen, i trafikken eller til farlig, uansvarlig, sundhedsskadelig eller miljøskadelig adfærd i øvrigt.	Reklamer må ikke tilskynde til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden i hjemmet, på arbejdspladsen, i trafikken eller til farlig, uansvarlig, sundhedsskadelig eller miljøskadelig adfærd i øvrigt.	
Der må hverken direkte eller indirekte reklameres for religiøse anskuelser eller bevægelser og ej heller for produkter udbudt af sådanne. Reklamer, der henvender sig til børn og unge, skal altid være udformet med en særlig hensyntagen til børn og unges naturlige godtroenhed og manglende erfaring og kritiske sans, som bevirker, at de er lettere at påvirke og nemmere at præge.	<p>Der må hverken direkte eller indirekte reklameres for religiøse anskuelser eller bevægelser og ej heller for produkter udbudt af sådanne.</p> <p>Reklamer, der henvender sig til børn og unge, skal altid være udformet med en særlig hensyntagen til børn og unges naturlige godtroenhed og manglende erfaring og kritiske sans, som bevirker, at de er lettere at påvirke og nemmere at præge.</p>	
	<p>Det er ikke tilladt at reklamere for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.</p>	<p>Der er tale om en ny regel som præciserer områder for reklamer, som ikke vil være tilladt på Movias busser. Der er tale om reklamer, som traditionelt giver anledning til betydelig negativ omtale for Movia, og som har vist sig vanskelige at administrere i praksis – enten fordi det er en vanskelig bedømmelse, eller fordi reklamer af denne karakter ikke forelægges til forhåndsgodkendelse.</p> <p>Reglen forhindrer ikke, at der fortsat kan reklameres for kosmetiske operationer, men der vil med denne formulering ikke kunne vises den kendte reklame med Nygarts bare bryster. Det bemærkes, at Nygart pt. har ændret sin reklame, så der</p>

		<p>alene med hvid tekst på sort baggrund står "dine bryster – dit valg".</p> <p>Reglen bevirker ikke, at der ikke fortsat vil kunne opstå udfordringer i forhold til fortolkning af nøgenhedsbegrebet. Omvendt er det vanskeligt at beskrive på forhånd, hvor meget nøgenhed, Movia som offentlig virksomhed vil kunne tillade på og i busserne og i hvilke situationer. Dette vil afhænge af en konkret vurdering af indhold og kontekst hvori reklamen indgår.</p>
<p>Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.</p>	<p>Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.</p>	<p>Henvisningen tages ud, idet reglen er omfattet af den nye opsamlingsbestemmelse om reklamer, der er underlagt særlig regulering, jf. ovenfor.</p>
<p>Det er ikke tilladt at reklamere for tobaksprodukter eller for varer, der fortrinsvis benyttes i forbindelse med tobaksrygning, jf. lov om forbud mod tobaksreklamer mv. Der må ikke reklameres for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere med eller uden nikotin, jf. lov om elektroniske cigaretter.</p>	<p>Det er ikke tilladt at reklamere for tobaksprodukter eller for varer, der fortrinsvis benyttes i forbindelse med tobaksrygning, jf. lov om forbud mod tobaksreklamer mv. Der må ikke reklameres for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere med eller uden nikotin, jf. lov om elektroniske cigaretter.</p>	<p>Do.</p>
<p>Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.</p>	<p>Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.</p>	<p>Do.</p>
<p>Reklamer for drikkevarer med alkoholisk indhold på 2,8 pct. eller derover skal følge de retningslinjer for markedsføring af alkoholholdige drikkevarer, som er aftalt mellem en række organisationer, og som senest er revideret i 2010.</p>	<p>Reklamer for drikkevarer med alkoholisk indhold på 2,8 pct. eller derover skal følge de retningslinjer for markedsføring af alkoholholdige drikkevarer, som er aftalt mellem en række organisationer, og som senest er revideret i 2010.</p>	<p>Do.</p>

<p>Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til anvendelse af drikkevarer med et alkoholisk indhold. Reklamer for lægemidler, sundhedsydelse og medicinsk udstyr skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Der findes detaljerede regler herom i lægemiddelloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.</p>	<p>Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til anvendelse af drikkevarer med et alkoholisk indhold. Reklamer for lægemidler, sundhedsydelse og medicinsk udstyr skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Der findes detaljerede regler herom i lægemiddelloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.</p>	<p>Do.</p>
<p>Det fremhæves, at der efter lægemiddelloven ikke må reklameres for lægemidler, som er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Receptpligtige. • Uegnede til anvendelse, uden at patienten forinden har søgt læge med henblik på diagnosticering eller overvågning af behandlingen. • Omfattet af lov om euforiserende stoffer. 	<p>Det fremhæves, at der efter lægemiddelloven ikke må reklameres for lægemidler, som er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Receptpligtige • Uegnede til anvendelse, uden at patienten forinden har søgt læge med henblik på diagnosticering eller overvågning af behandlingen • Omfattet af lov om euforiserende stoffer 	<p>Do.</p>
<p>Reklamer for fødevarer og kosttilskud skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i lov om fødevarer og bekendtgørelse om kosttilskud.</p>	<p>Reklamer for fødevarer og kosttilskud skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i lov om fødevarer og bekendtgørelse om kosttilskud.</p>	<p>Do.</p>
<p>Reklamer skal respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn i øvrigt efter Movias nærmere skøn.</p>	<p>Reklamer skal i øvrigt respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og hensynet til Movias kunder hensyn i øvrigt efter Movias nærmere skøn.</p>	<p>Der er tale om en præcisering.</p> <p>Det foreslås, at henvisningen til Movias politiske interesser udgår, da Movia i forhold til reklamer ikke har politiske interesser. Dette var også et argument i reklamesagen om Dansk Palæstinensisk Ven-skabsforening. Henvisningen til Movias forretningsmæssige interesser vil være tilstrækkelig.</p>

7.2.2 Ansvar for reklamers lovlighed	7.2.2 Ansvar for reklamers lovlighed	
	<p>Movia forbeholder sig ret til at vurdere og træffe beslutning om, hvorvidt en reklame lever op til disse retningslinjer. Det gælder uanset, om reklamen i øvrigt måtte være i overensstemmelse med gældende lovgivning.</p>	<p>Der er tale om en tydeliggørelse og præcisering af allerede gældende regulering i kontrakterne.</p>
<p>I forhold til Movia er det operatørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer. Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående.</p>	<p>I forhold til Movia er det operatørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer principper. Det gælder uanset, om operatøren måtte have videreoverdraget retten til at reklamere til tredjepart. Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående.</p>	
	<p>Visse typer af reklamer skal dog <u>altid</u> forelægges Movia til forhåndsgodkendelse inden opsætning.</p>	<p>Sproglig tydeliggørelse og præcisering for at undgå tvivl om godkendelsesprocedure.</p>
<p>Reklamer, der berører eller omhandler religiøse anskuelser eller bevægelser, kønsrelaterede reklamer, samt reklamer, som direkte eller indirekte kan virke særligt krænkende på personers, herunder børn og unges, blufærdighed, eller på anden måde kan være egnede til at skabe konflikt, skal dog altid forhåndsgodkendes af Movia.</p>	<p>Det gælder reklamer, der berører eller omhandler religiøse anskuelser eller bevægelser, kønsrelaterede reklamer, samt reklamer, som direkte eller indirekte kan virke særligt krænkende på personers, herunder børn og unges, blufærdighed, eller på anden måde kan være egnede til at skabe konflikt på grund af deres budskab eller udformning. Reklamer der gør brug af nøgenhed, eller billeder/tekst, der er egnet til at kunne opfattes som pornografisk eller seksuelt, skal altid forhåndsgodkendes. skal dog altid forhåndsgodkendes af Movia.</p>	<p>Sproglig præcisering og udvidelse, så bestemmelsen også omfatter reklamer, der gør brug af nøgenhed eller som kan opfattes pornografisk, eller seksuelt.</p>
	<p>Det samme gælder reklamer, hvor der i øvrigt kan være tvivl om, hvorvidt reklamen er egnet til at påvirke Movias forretningsmæssige interesser eller hensynet til Movias kunder. Det kan eksempelvis omfatte politiske reklamer, reklamer hvor den of-</p>	<p>Bestemmelsen skal præcisere det område, som på baggrund af administrationen af reglerne i dag, typisk kan give anledning til negative sager i pressen og offentligheden. I disse sager pålægges operatørerne nu, at reklamerne forelægges på forhånd. Dette ud fra en betragtning</p>

	fentlige transport, Movias eller andre aktørers brands anvendes, eller hvor bussen som medieplatform inddrages som en del af reklamens udformning.	om, at Movia har størst incitament til at varetage egne forretningsmæssige og imagemæssige interesser.
Movia kan også uden begæring vurdere aktuelle reklamer.	Movia kan også uden begæring af egen drift foretage en vurdering af aktuelle reklamer.	Sproglig præcisering.
Operatøren er pligtig til at følge Movias afgørelse af om en reklame mv. kan vises og kan ikke rejse noget krav mod Movia som følge af en sådan afgørelse og har intet retskrav på at vise en reklame.	Operatøren er pligtig til at følge Movias afgørelse af om en reklame mv. kan vises og kan ikke rejse noget krav mod Movia som følge af en sådan afgørelse og har intet retskrav på at vise en reklame. Operatøren har pligt til at følge Movias afgørelse af, om en reklame kan vises og kan ikke rejse noget krav mod Movia som følge af en sådan afgørelse.	Sproglig præcisering.
	Operatøren er forpligtet til loyalt og uden ugrundet ophold at give Movia tilstrækkelige oplysninger om påtænkte og allerede opsatte reklamer, således at Movia kan varetage sine interesser. Ved enhver anmodning om forhåndsgodkendelse, eller såfremt Movia i øvrigt anmoder om det, skal operatøren fremsende alle påtænkte eller allerede opsatte layouts og film, samt oplysning om i hvilken periode disse skal vises eller har været vist på busserne, samt hvilke busnumre og buslinjer, der er tale om.	Erfaringsmæssigt har det til tider været vanskeligt at få det fulde reklamemateriale indsendt på efterspørgsel.
I tilfælde, hvor Movia træffer afgørelse om at fjerne en reklame fra busserne, som er i strid med Movias reklameregler, og reklamen ikke er blevet forhåndsgodkendt af Movia, vil operatøren ifalde en bod, jf. Kontrakten § 18.	I tilfælde, hvor Movia træffer afgørelse om at fjerne en reklame fra busserne, som er i strid med Movias reklameregler, og reklamen ikke er blevet forhåndsgodkendt af Movia, vil operatøren ifalde en bod, jf. Kontrakten § 18.	

11 Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i Lokaltog A/S 27. maj 2020 LUKKET PUNKT

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

- Bestyrelsen giver Movias administrerende direktør fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ordinære generalforsamling i Lokaltog A/S

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I henhold til Movias vedtægt § 22, nr. 10 og 11 træffer bestyrelsen beslutning om fuldmagt til at repræsentere Movia på generalforsamlinger i aktieselskaber m.v. samt udpegning af bestyrelsesmedlemmer til samme. Lokaltog A/S afholder ordinær generalforsamling 27. maj 2020. På dagsordenen er godkendelse af årsregnskab for 2019, forslag til resultatets disponering, valg af bestyrelse og valg af revisor.

Årsregnskabet

Årsregnskabet for 2019 er godkendt af Lokaltogs bestyrelse 4. maj 2020. Årets resultat er et overskud på 1.236.000 kr., som bestyrelsen foreslår overført til egenkapitalen. Revisionspåtegningen er blank. Resultatet i 2018 var 352.000 kr. Det foreslås, at Movia stemmer for årsregnskabets godkendelse og bestyrelsens forslag til resultatets disponering.

Bestyrelsens medlemmer

De generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i Lokaltog A/S er Dorthe Nøhr Pedersen (formand), Helle Okholm, Susan Hørlyck Münster, Torben Haack (indstillet af Region Sjælland) og Christoffer Buster Reinhardt (indstillet af Region Hovedstaden). Alle blev valgt for en toårig periode på den ordinære generalforsamling 24. maj 2019. Der er således ingen bestyrelsesmedlemmer på valg i 2020.

Valg af revisor

Bestyrelsen foreslår genvalg af selskabets revisor, Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab. Det foreslås, at Movia stemmer for bestyrelsens forslag.

Økonomi:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Lukket, idet der er regnskabsmæssige oplysninger, der ikke offentliggøres før selskabets generalforsamling. Sagen kan overføres til åben dagsorden, når årsrapporten er offentliggjort på CVR-registeret.

På dagsordenen, som offentliggøres på moviatrafik.dk fremgår sagen som lukket punkt med følgende beskrivelse:

Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i Lokaltog A/S 27. maj 2020 LUKKET PUNKT

Der afholdes ordinær generalforsamling i Lokaltog A/S og bestyrelsen tager stilling til Movias synspunkter på lukket dagsorden. Sagen åbnes, når Lokaltogs årsrapport er offentliggjort.

Kommunikation:

Ingen.

Bilag:

Ingen.

12 Godkendelse af revideret tidsplan og evalueringsproces for Nyt Bynet

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

- Bestyrelsen godkender revideret projektplan samt evalueringsproces for Nyt Bynet.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har løbende behandlet og godkendt Nyt Bynet projektplanen og evalueringsprocessen. Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet 25. februar 2020 orienteret om de første iagttagelser og erfaringer med Nyt Bynet. Der blev i den forbindelse orienteret om, at en reel vurdering af passagerbenyttelsen på buslinjerne burde foretages tidligst medio 2021, hvor der kunne laves en foreløbig evaluering og igen medio 2022 med en mere endelig evaluering. I mellemtiden skulle der løbende udarbejdes temperaturmålinger på antallet af passagerer, og der kunne tages hånd om åbenlyse uhenigtsmæssigheder i busbetjeningen i forbindelse med Trafikbestilling 2021.

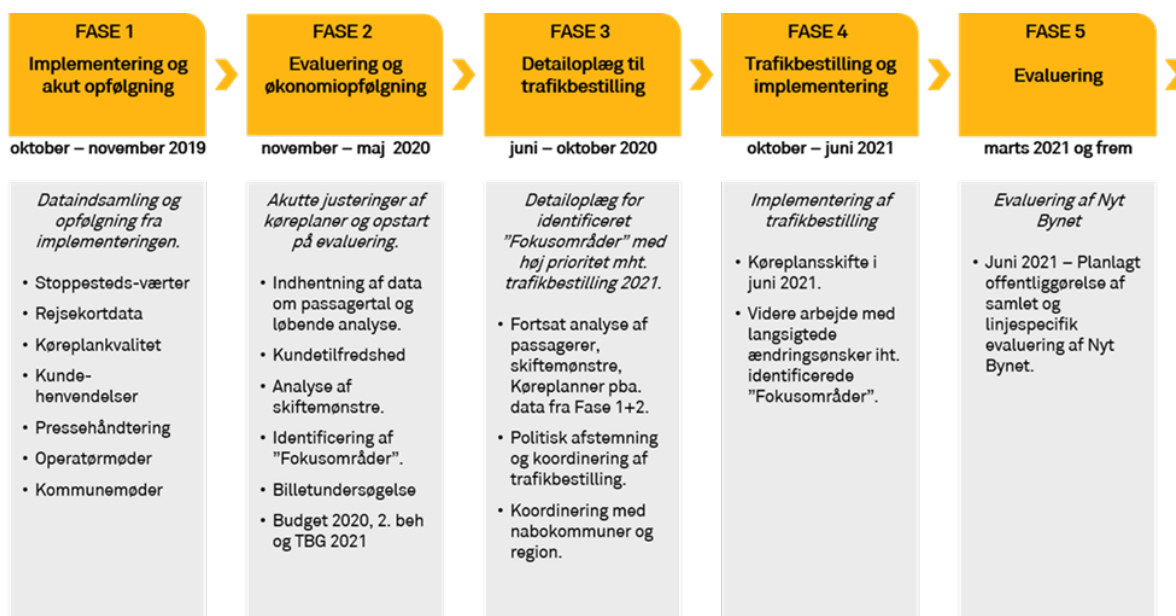
COVID-19 og myndighedernes håndtering heraf har medført et markant fald i antallet af passagerer i den kollektive transport. Passagertabet forventes at være langvarigt og strække sig over flere år. Hertil kommer, at COVID-19 med sikkerhed vil påvirke muligheden for at indhente tilstrækkelige og retvisende data om passagerbenyttelse for de enkelte linjer.

Der er derfor behov for at justere den oprindeligt planlagte proces for opfølgning og evaluering efter implementering af Nyt Bynet. Dette indebærer et forslag om, at indstille det løbende arbejde med at udarbejde en samlet opfølgning og evaluering af projektet, da datagrundlaget er utilstrækkeligt. I stedet er det blevet prioriteret at anvende data fra november 2019 til februar 2020 til at udarbejde analyser for skiftemønstre, kollektiv transportdækning og passagerbenyttelse for enkeltlinjer eller områder, hvor der særligt blev konstateret udfordringer. Den samlede opfølgning på og evaluering af Nyt Bynet vil dermed handle om de steder, hvor forbindelser bør tilpasses, så det sikres at de fungerer efter hensigten.

Oprindeligt var der lagt op til følgende projektplan for evalueringen og opfølgningen på Nyt Bynet:



I forhold til projektplan og evalueringsproces indstilles det derfor at nedenstående reviderede projektplan godkendes:



Det følger af den reviderede projektplan, at der gennemføres en samlet evaluering medio 2021. Dette er behæftet med nogen usikkerhed, da de eventuelle langsigtede effekter af COVID-19 kan påvirke passagertallene længere end det pt. forventes.

Løbende afhjælpning af problemstillinger og udpegning af fokusområder:

Administrationen har sammen med de berørte kommuner og Region Hovedstaden løbende behandlet akutte problemstillinger i forbindelse med implementeringen af Nyt Bynet. Eksempelvis er der fundet løsninger for flere afgange på linje 15E og 350S i myldretiden for at sikre tilstrækkelig kapacitet til DTU, der er blevet rettet op på køretidsudfordringer på linje 250S og der er fundet en løsning på køretidsudfordringerne på linje 10. Hertil er der ligeledes sammen med de berørte kommuner og Region Hovedstaden identificeret en række fokusområder med forskellig prioritering i forhold til, om der skal ske ændringer og i givet fald, hvornår ændringer bør/skal implementeres.

Fokusområderne danner grundlag for det videre arbejde sammen med alle involverede parter. Det er administrationens vurdering, at fire af fokusområderne skal behandles i forbindelse med trafikbestillingen 2021 eller før. De fire fokusområder er følgende;

- *Forbindelsen mellem Hvidovre og Indre By:* Kritik i Hvidovre og Valby af ændringerne i Nyt Bynet ift. omlægningen af Folehaven samt den direkte vej med bus til Indre By. Linjer som er involveret; 1A, 10, 23, 133.
- *Betjening af Høje Gladsaxe:* Borgerne i Høje Gladsaxe savner en hurtigere og mere direkte forbindelse med bus til København. Særligt rejsetiden kritiseres. Linjer som er involveret; 250S, 68, 4A.
- *Lokal betjening i Valby:* Vigerslev Alle kritiserer ændringerne af 1A og forbindelsen mellem Hvidovre Hospital og Indre By. Linjer som er involveret; 18
- *Frekvens og stoppestedforhold på linje 18:* Udfordringer med todelt stoppested på Valby St som forvirrer rejsende og lav frekvens mellem Valby st. og Emdrup Torv.

Det anbefales, at Movia proaktivt sætter rammen for, hvordan Movia, de involverede kommuner og Region Hovedstaden bør arbejde videre med fokusområderne på en hensigtsmæssig måde, set i lyset af at corona-krisens effekter på passagertallet, samt at der tages højde for, at en ny normalsituation med retvisende data for implementeringsperioden først kan leveres betydeligt senere end oprindeligt forventet. Movia skriver et særskilt brev til de involverede kommuner og Region Hovedstaden om dette sammen med den reviderede tidsplan og evalueringsproces.

Administrationen vil sammen med kommuner og Region Hovedstaden analysere problemstillingerne angivet i fokusområderne og udarbejde løsningsforslag frem trafikbestilling 2021. Øvrige fokusområder, der følger af Nyt Bynet, bliver nedprioriteret og arbejdet med disse genoptages tidligst i 2021. Det er administrationens vurdering, at de implicerede parter giver opbakning til dette.

Økonomi:

Der er ikke for nuværende identificeret direkte økonomiske konsekvenser ved indstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen.

13 Orientering om status på arbejdet med pensionstrabat LUKKET PUNKT

Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen har i samspil med DSB og Metro arbejdet videre ud fra det mandat, bestyrelsen gav på bestyrelsesmødet 23. april 2020.

På den baggrund har DOTs bestyrelse behandlet et udkast til Transport- og Boligministeriet til en samlet model for harmonisering af pensionstrabatter indeholdende følgende elementer:

- 25 pct. pensionstrabat på rejsekort fra 2021 stigende til 30 pct. fra 2023. Indfasningen sker af hensyn til økonomien for selskaberne på kort sigt.
- Pensionistkort (mimrekort) til tre zoner og de gamle takstområder (storzoner) fastholdes. Som noget nyt indføres der en fjerde storzone på tværs af storzonegrænserne, ligesom der indføres et pensionistkort til det samlede DOT-område. Pensionistkortet bliver et deltidskort, der ikke kan bruges i morgenmyldretiden i hele DOTs område. I 2021 og 2022 kan kortet heller ikke bruges i eftermiddagsmyldretiden. Sidstnævnte for at få økonomien til at hænge sammen.
- Priserne for pensionistkort til 3 zoner og en af de tre nuværende storzoner (de gamle takstområder) stiger med cirka 50 pct. i forhold til i dag.
- Pensionistkortet sælges på pap fra udvalgte salgssteder og i abonnementsordning fra DOTs hjemmeside. Herudover undersøges, hvordan produktet også kan stilles til rådighed som app og/eller på rejsekort.
- Aldersgrænsen for pensionstrabat skal følge folkepensionsalderen. Fra 2021 er den 66½ år.

Løsningen er samlet set provenuneutral for DOT-parterne, når der indregnes et statsligt tilskud på 12 mio. kr. årligt og vil – forudsat tiltrædelse i Folketingets transportordførerkreds – kunne træde i kraft med virkning fra det ordinære takstskifte i januar 2021.

Transportministeriet har udbedt sig supplerende oplysninger og forventes at tilrettelægge en proces for modellens forelæggelse for finanslovspartiernes transportordførere, inddragelse af ældre- og handicaporganisationerne samt transportordførerne fra alle Folketingets partier. Det forudsættes, at Transport- og Boligministeriet skriftligt redegør for, at en harmonisering med ovenstående indhold tilstrækkeligt imødegår Rigsrevisionens kritik af den manglende harmonisering.

Transportordførerne skal godkende løsningen, før den kan træde i kraft. Dette skal ske i første halvdel af juni, så Movias bestyrelse på bestyrelsens møde 23. juni 2020 kan behandle den endelige løsning.

Økonomi:

Løsningen er samlet provenuneutral for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Sagen behandles som lukket punkt grundet den forestående forelæggelse for transportordførerne. Punktet kan åbnes, når ordførerne har behandlet sagen.

På dagsordenen, som offentliggøres på moviatrafik.dk fremgår sagen som lukket punkt med følgende beskrivelse:

Orientering om status på arbejdet med pensionstrabat LUKKET PUNKT

Sagen vedrører orientering om en igangværende forhandling.

Kommunikation:

Det kan overvejes at orientere kommuner og regioner om status for arbejdet og principperne i DOTs udspil, inden det forventeligt offentliggøres i tilknytning til inddragelse af ordførerne.

14 Orientering om DOTs udbud af turistrettede billetprodukter

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet i april blev det aftalt, at administrationen udarbejder en oversigt over billetprodukter til turister i DOTs område.

DOT har i 2019 i samarbejde med de landsdækkende turistorganisationer igangsat et arbejde om at udbrede turismen fra det centrale København og til hele Sjælland. DOT relancerede derfor i samarbejde med Wonderful Copenhagen, VisitNordsjælland og Dansk Kyst- og Naturturisme hjemmesiden publictransport.dk, der skal gøre det nemmere for turister at opleve de mange turistmål overalt på Sjælland med offentlig transport. Samarbejdet mellem DOT og turistorganisationerne er etableret i forlængelse af en rapport fra bl.a. Erhvervsministeriet fra 2018, hvor der blev peget på behovet for et tættere samarbejde om turisternes anvendelse af kollektiv transport. På sitet findes bl.a. way-finding videoer om Lufthavnen, Hovedbanegården og Nørreport St. og forslag til endagsture rundt om på Sjælland med anbefaling til, hvilken billet man skal købe.

Turisterne er en attraktiv målgruppe for DOT, og DOT undersøger pt. om en udvidelse af produktsortimentet kan bidrage til et større potentiale for turisme i DOTs område. Jf. DOTs strategi, skal DOT i 2020 afdække potentialet for City Pass-produkter på hele Sjælland, og gennemføre forsøg med et sådant produkt. Dette vil ske i tæt dialog med turistorganisationerne, som har ekspertviden om turismen på Sjælland.

I dag udgør salg af turistbilletter en begrænset andel af DOTs samlede billetindtægter. Den samlede omsætning på de turistrettede billetprodukter udgjorde 152,2 mio. kr. i 2019 ud af en samlet fællesbilletindtægt på 5,4 mia.kr.

DOT har i de seneste år harmoniseret turistbilletter og salgskanaler i DOT, således at der nu er ét primært turistrettet billetprodukt; City Pass. City Pass fås i stor og lille variant fra 1 og op til 5 dage. Øvrige turistprodukter er Copenhagen Card, Eventbillet, Travel Pass, turistbilletter, Intercombi Ticket, Sommerland Sjælland (éentre + transport) og Kulturnatten. Fælles for disse øvrige produkter er, at de er nicheprodukter rettet mod særlige målgrupper.

Øvrige tiltag

København har oplevet et stadigt voksende antal turister, som ankommer til København med krydstogtskibe. Derfor har DOT i krydstogtsæsonen opsat to billetautomater ved ankomstterminalerne på Océankaj i forlængelse af Copenhagen Visitor Service. Fra automaterne sælges City Pass og enkeltbilletter, så turisterne nemt kan komme ind til byen eller ud til lufthavnen med offentlig transport.

Turister kan ud over de turistrettede billetprodukter købe de ordinære billetprodukter, og særligt indenlandske turister kan med fordel anvende rejsekortet. Ud over de særlige turistrettede billetprodukter benytter turister sig også af Øresundsbilletter, mobilbilletter, enkeltbilletter og rejsekort.

Nogle turister benytter sig også af muligheden for at medtage cykler i den offentlige transport og på den måde bevæge sig rundt på Sjælland. Der eksisterer ikke særlige turistrettede cykelbilletter, men de gældende regler for cykelmedtagning kan kombineres med DOTs turistrettede billetter.

Som besluttet på bestyrelsesmødet i februar 2020 har Movia indgået aftale med Region Sjælland, Guldborgsund og Lolland kommuner om forsøg med fri cykelmedtagning i busser og i togene på Lollandsbanen i en toårig periode fra foråret 2020. Udover at skulle tiltrække nye lokale kunder er det også tanken, at tiltaget kan være til gavn for turister, som med fri cykelmedtagning i busser og på Lollandsbanen får mulighed for at komme til flere af de mange udflugtsmål i Guldborgsund og Lolland kommuner. Igangsættelse af de planlagte markedsførings tiltag for forsøget afventer afklaring i forhold til corona-krisen.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen økonomiske konsekvenser.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der er ingen særsilt kommunikation.

Bilag:

14.1. Oversigt over DOTs udbud af billetprodukter til turister

Dokumentnummer
943618
Dato
11 05 2020
Sagsbehandler:
THD
Direkte: +45 36 13 20 91

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

14.1 Oversigt over DOTs udbud af billetprodukter til turister

City Pass

Som et led i DOTs forenkling af billetprodukter og salgskanaler blev City Pass ved takstskiftet i januar 2019 udvidet med flere varianter, og 24-timers billetten blev samtidig udfaset. Dermed er City Pass nu DOTs primære turistrettede billetprodukt, som tilbydes til to gyldighedsområder (City Pass Small til København zone 1-4 og City Pass Large til Hovedstadsområdet zone 1-99) med en gyldighed i 1, 2, 3, 4 eller 5 dage. City Pass kan købes af turisterne via DOT app, web eller i automater.

Copenhagen Card

DOT samarbejder på turistområdet med Wonderful Copenhagen, som sælger Copenhagen Card. Kortet inkluderer fri adgang til offentlig transport og entré til 87 museer og attraktioner og findes både i en digital og i en fysisk udgave. Salget sker via hjemmesiden copenhagencard.dk, Copenhagen Cards app, udvalgte fysiske salgssteder samt på de tilknyttede seværdigheder. Trafikselskaberne får betaling pr. solgt kort baseret på turisternes reelle brug af bus, tog og metro, og den årlige afregningspris er reguleret i samarbejdsaftalen mellem Wonderful Copenhagen og DOT. På grund COVID-19 er salget af Copenhagen Card midlertidigt indstillet, da de medvirkende museer og attraktioner er lukket.

Eventbilletter

I regi af DOT samarbejder trafikselskaberne også med udvalgte eventarrangører, f.eks. Copenhagen Jazz Festival med over 250.000 deltagere og Copenhagen Marathon med 13.000 løbere og 100.000 tilskuere. Samarbejdet består typisk i fælles kommunikation/markedsføring om salg af billetter til arrangementet samt bus, tog og metro til arrangementet. DOT har i denne sammenhæng en særlig Eventbillet, som er en 12-timers billet til ubegrænset transport med bus, tog og metro til en særlig fordelagtig pris. Billetten findes i to varianter: en lille, der dækker zone 1-4 i København, og en stor, der dækker alle zoner i Hovedstadsområdet (zone 1-99). Uanset om der vælges en lille eller en stor Eventbillet, kan deltagerne således komme billigt til og fra deres oplevelser og kan lade bilen stå. Billetten tilbydes kun ved særlige samarbejder med eventarrangører. Billetten købes via DOTs hjemmeside og kunden får sin Eventbillet på mobil som en sms-billet.

Travel Pass

Til arrangører af større kongresser tilbyder DOT et Travel Pass, der kan give den enkelte kongresdeltager nem og billig transport under kongressen. Travel Pass leveres som en SMS-billet, som sælges via kongressens egen hjemmeside. Billetten dækker både transporten til og fra lufthavnen og alle zoner i hele Hovedstadsområdet (zone 1-99). Det giver kongressens deltagere fleksibilitet og sikrer, at de kan rejse bekymringsfrit under hele deres ophold i forbindelse med kongressen.

Turistbillet

DOTs "Turistbillet" er en enkeltbillet på pap, som sælges til udvalgte rejsearrangører (fx færageselskaber og flyselskaber). Billetterne gælder til foruddefinerede rejse-relationer, bl.a. mellem Helsingør og Louisiana samt Helsingør og København, og gør det muligt at sælge én samlet rejse for rejsearrangøren.

Intercombi Ticket

I et samarbejde mellem Scandlines og Movia tilbydes Intercombi Ticket, der inkluderer transport med bus fra Nykøbing Falster til Gedser, færgeforbindelsen ved Gedser-Rostock samt fri offentlig transport i Rostock. Billetten kan købes via web og gælder til tur/retur på én og samme billet.

Sommerland Sjælland (entré + transport)

I et samarbejde mellem Sommerland Sjælland og Movia tilbydes entré til forlystelsesparken kombineret med transport i to versioner; 1) entré inkl. transport med Odsherredsbanen og 2) entré inkl. bus i zone 110-199 og Odsherredsbanen. Billetten købes via web og gælder til tur/retur på én og samme billet.

Kulturnatten

I et samarbejde mellem Kulturnatten i København og DOT tilbydes fri transport med bus, tog og metro i Hovedstadsområdet (zone 1-99) hele aftenen og natten. Kulturnattens adgangs-badge fungerer som billet.

Cykelmedtagning

Der eksisterer ikke særlige turistrettede cykelbilletter, men de gældende regler for cykelmedtagning kan kombineres med DOTs turistrettede billetter. Regler for cykelmedtagning i busser er vedtaget i Movias bestyrelse i 2011 og 2012, og bestyrelsen blev sidst orienteret om reglerne i september 2018.

Det er gratis at tage cykel og el-løbehjul med i S-tog og havnebusser samt i lokaltog i Nordsjælland (Frederiksværkbanen, Lille Nord, Nærumbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen), og det er derudover tilladt at tage cykel eller el-løbehjul med i de fleste busser, i metroen, i toget ved køb af en cykelbillet.

I bussen kan chaufføren hjælpe med at checke cyklen/løbehjulet ind på kundens rejsekort. Alternativt kan kunden købe en cykelbillet på app'en DOT Billetter eller i billetautomater på stationer. En cykelbillet til 8 zoner koster 13 kr. Det er ikke muligt at købe en cykelbillet med kontanter hos chaufføren.

I følgende buslinjer er det ikke tilladt at medbringe cykel eller el-løbehjul:

- Alle buslinjer med numre fra 1 til 100, inklusiv A og N busser, hele døgnet (gælder ikke 5C og E-busser)
- E- og S-busser samt 5C i myldretiden på hverdage (7.00-9.00 samt 15.30 – 17.30).

- Linjerne: 132, 133, 137, 139, 151, 152, 160, 161, 164, 165, 166, 167, 168, 176, 179, 182, 183, 184, 185, 571, 572, 585, 586, 752, 755, 771, 772, 773, 774, 791, 792, 851, 993

Movia havde i 2019 information om cykelmedtagning i bussen på relevante stoppesteder for at udbrede kendskabet til muligheden for cykelmedtagning.

Omsætning 2019 fordelt på turistprodukter i DOTs område

Billet/kort	Omsætning i 2019 (mio. kr.)
City Pass	106
Copenhagen Card	37,5
Eventbillet	0,4
Travel Pass	3,2
Turistbilletter	4,3
Intercombi Ticket	0,2
Øvrige (Sommerland Sjælland, Kulturnatten)	0,6
Samlet omsætning 2019	152,2 mio. kr.

15 Orientering om trafikinformation for socialt udsatte

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Som led i bestyrelsens beslutning 12. december 2019 om at stoppe distribution af trykte køreplaner i busserne fra juni 2020, planlægger administrationen en informationsindsats målrettet socialt udsatte borgere. Informationsindsatsen er baseret på dialog med relevante interessenter for at afdække særlige behov og udfordringer for brug af digitale informationskanaler blandt socialt udsatte. Administrationen har undersøgt om de socialt udsatte generelt har forudsætninger for at anvende digitale kanaler til trafikinformation, samt hvilke særlige kanaler, der med fordel kan anvendes til at give information til denne målgruppe.

Under planlægning af indsatsen har administrationen været i dialog med Rådet for Socialt Udsatte, SAND - De Hjemløses Landsorganisation, Rådet for Etniske Minoriteter og Landsforeningen for Væresteder. På den baggrund er der opsamlet følgende forhold, der særligt kendetegner socialt udsatte borgere, der bruger kollektiv transport:

- De fleste socialt udsatte borgere begår sig godt digitalt og bruger i høj grad apps eller orienterer sig via sociale medier.
- Ændringer i hverdagslivet kan være udfordrende, hvorfor en målrettet informationsindsats om digital trafikinformation anbefales.
- Hvis man er meget ordblind er det vanskeligt at læse en køreplan og ordblindhed udgør en barriere i forhold til skriftlig trafikinformation.
- Socialt udsatte bruger især netværk baseret på sociale medier som f.eks. Facebook til at finde svar på udfordringer i hverdagen, herunder information om køreplaner og billetter til den kollektive transport.
- Blandt hjemløse er der udpræget brug af taletidskort, hvilket kan være en barriere for brug af sms-billetten og andre såkaldte takserede services.

På baggrund af dialogen med de ovenfor nævnte organisationer og de opmærksomhedspunkter, der er om disse borgergrupper, laver Movia en særlig instruktionsvideo (tutorial) om, hvordan man kan finde sin køreplan eller få trafikinformation via rejseplanens app. Videoen distribueres via sociale medier samt til lokale udsatte-organisationer. Dette suppleres med en plakat, der er tilgængelig digitalt, som lokale kontaktpunkter (væresteder, varmestuer, borgerservice og biblioteker) kan printe og hænge op og som giver kort information om, hvor man på Facebook og app kan finde information om køreplan og billet til den kollektive transport.

Dialogen med de lokale interessenter fortsættes med henblik på distribution af informationsmaterialer, herunder også med kommunernes forvaltninger om distribution på borgerservice og biblioteker.

Distribution af køreplaner i busserne er aftaget

Efterspørgslen efter trykte køreplaner i busserne har været aftagende siden lanceringen af Nyt Bynet og køreplansskift i december 2019. I marts og april har der ikke været bestilling af trykte køreplaner til busser grundet det lave passagertal under COVID-19. Det højeste antal trykte køreplaner, der er distribueret i en buslinje siden marts 2019, er 11.500 stk. på linje 2A. På linje 1A er der distribueret 10.000 stk. i alt siden marts 2019. På alle øvrige linjer ligger antallet af trykte køreplaner under 10.000 stk. siden marts 2019.

Kunderne har fortsat mulighed for at bestille en printet køreplan, hvis de henvender sig til Movia. Også her er antallet af henvendelser aftagende. I februar var antallet af bestillinger således 159 mod 1.046 i oktober ved lanceringen af Nyt Bynet.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der distribueres informationsmaterialer målrettet socialt udsatte til interesseorganisationer, væresteder og lokale foreninger for socialt udsatte samt via sociale medier. Administrationen orienterer kommuner og regioner herom.