

04 Godkendelse af Estimat 2 2020

Indstilling:

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender estimat 2 for 2020 som gældende forventning til Movias regnskab 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia, samt tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for årets resultat. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2020 ville under normale omstændigheder blive efterreguleret primo 2022.

På grund af COVID-19 er der indgået en aftale fra 17. juni mellem regeringen, KL og Danske Regioner som betyder, at trafikselskaberne får dækket den samlede COVID-19-regning for 2020. Aftalen indebærer, at staten kompenserer trafikselskaberne direkte for de samlede COVID-19-merudgifter i forhold til trafikselskabernes budgetter for 2020, hvorved kommuners og regioners økonomi friholdes for risiko i 2020 pga. COVID-19. Staten kompenserer COVID-19-regningen i trafikselskaberne i 2020 opgjort som COVID-19-merudgifter tillagt mindreindtægter og fratrukket COVID-19-mindreudgifter.

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

Udvikling i kommuner og regioners tilskudsbehov i 2020

Estimat 2 for 2020 (E2/2020) viser forventningen til Movias økonomi uden indregning af statstilskud, hvorefter statens dækning af COVID-19 relaterede meromkostninger fremgår. Estimatet er baseret på forudsætninger, som i den ekstraordinære situation med COVID-19 er markant mere usikre end ved et almindeligt økonomiestimat.

I E2/2020 er forventningerne til årets resultat et tilskudsbehov, der er 394 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020. Det skyldes primært de markant lavere passagerindtægter og merudgifter som følge af

COVID-19 siden medio marts. Hertil kommer lavere dieselpriiser end forudsat. Tilskudsbehovet er fordelt med et mertilskud på 477 mio. kr. på bus, bane og fællesudgifter, mens der forventes et mindre tilskud som følge af mindre kørsel i flextrafikken på 83 mio. kr.

Den samlede merudgift for på grund af COVID-19 er estimeret til 442 mio. kr. Merudgiften er sammensat af færre passagerindtægter i bus og bane på 490 mio. kr. samt COVID-19 relaterede udgifter på ca. 34 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstraudgifter til crowd control mv., jf. myndighedernes COVID-regler og anbefalinger. For flextrafik er indtægterne 18 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 101 mio. kr. mindre på grund af lavere kørselsomfang på grund af COVID-19.

De COVID-19 relaterede ændringer og den øvrige udvikling ift. budget 2020 er vist i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Udvikling B2020-E2/2020 opdelt på COVID-19 relaterede og øvrige effekter. Mio. kr.

	COVID-19 relateret	Øvrig udvikling	udvikling B2020-E2/2020
Lavere indtægter bus og bane	490	11	501
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	34	-58	-24
Lavere indtægter flextrafik	18	0	18
Lavere udgifter flextrafik	-101	0	-101
Tilskudsbehov	442	-47	394

COVID-19 regningen forventes nu at være lavere end forventningen i Estimat 1/2020. I forhold til Estimat 1 er de realiserede passagertal i maj-august højere, men der var ikke forudsat en anden bølge af COVID-19 i efteråret 2020. I bilag 1 redegøres for udviklingen i forventningerne til COVID-19 regningen fra de første prognoser i foråret 2020 til estimat 2 2020.

Movia vil opdatere forventningerne til indtægter og udgifter i 2020 i takt med myndighedernes løbende udmeldinger og udstedelse af regler og anbefalinger. Movia og de øvrige trafikselskaber forventer at Trafik- Bygge og Boligstyrelsen snart vil udsende en revisionsinstruks, hvor den konkrete udmøntning af den mellem KL, Danske Regioner og staten aftalte statskompensation vil blive fastlagt i detaljer.

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

Tilskudsbehov bus, bane og fællesudgifter

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

Tabel 2. Budgetoversigt. Mio. kr.

	B2020	E1/20120	E2/20120	Forskel B2020- E2/2020	Forventet stats- kompensation	Kommune /re- gions finansiering
Bus						
Indtægter	-1.595	-933	-1.127	468	-458	-1.585
Operatørudgifter	3.084	3.108	3.054	-31	-31	3.023
Andre driftsudgifter	190	190	196	6	-2	194
Bus i alt	1.679	2.364	2.122	444	-491	1.631
Flextrafik						
Indtægter	-59	-28	-41	18	-18	-59
Operatørudgifter	695	588	596	-99	99	695
Andre driftsudgifter	81	81	79	-2	2	81
Flextrafik i alt	717	640	634	-83	83	717
Lokalbane						
Indtægter	-182	-118	-149	33	-32	-181
Udgifter til togdrift	495	499	499	4	1	499
Andre driftsudgifter	9	10	10	1	0	10
Anlæg	0	0	0	0	0	0
Lokalbane i alt	322	391	360	38	-31	328
Fællesudgifter						
Andre driftsudgifter	344	344	307	-37	-2	305
Pensioner	26	26	27	0	0	27
Finansielle poster	18	18	51	33	0	51
Fællesudgifter i alt	388	388	384	-4	-2	382
I alt	3.106	3.785	3.501	394	-442	3.059

Tilskudsbehov til bus

Det fremgår af tabel 2, at tilskudsbehovet til bus er 444 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020 svarende til ca. 26 pct. Heraf er indtægterne 468 mio. kr. lavere end budgetteret, mens udgifterne er 24 mio. kr. lavere.

Årsagen til reduktionen i indtægter er, at der på grund af COVID-19 og den deraf lavere aktivitet i samfundet forventes 31 pct. færre passagerer i forhold til budgettet.

Prognosen for Movias passagerindeks, som er vist i tabel 3 nedenfor, er baseret på realiserede passagertællinger for hverdage til og med august og en prognose for resten af året, som antager et passagertal gradvist stigende til 75 pct. i december 2020. Prognosen er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og baseret på en forudsætning om, at der ikke kommer en

generel nedlukning af samfundet igen. Det bemærkes, at der ved Estimat 1 blev forventet, at passagertallet ville være nået et niveau på 85 pct. Forventningen er således blevet justeret på grund af myndighedernes anbefaling om at arbejde mere hjemmefra siden primo september.

Tabel 3. Passagerindeks

Prog-nose	Passagerindeks	Marts	April	Maj	Jun	Jul*	Aug*	Sept	Okt	Nov	Dec
Realiseret	Bus	62%	36%	51%	65%	85%*	73%*				
	Bane	55%	36%	55%	80%	90%*	96%*				
E2 2020	Bus							65%	65%	70%	75%
	Bane							85%	85%	85%	85%

* Kun hverdags-passagertal er realiserede. Weekend-tal opregnes pr. kvartal og vil kunne justere det endelige passagertal.

Der er desuden, som i Estimat 1, indregnet en mindreindtægt på 12 mio. kr., da bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter er forlænget, hvorved dobbeltfaktormodellen er videreført i 2020. Endelig er der indarbejdet enkelte linjeændringer bestilt af ejerne, som ikke var indarbejdet i budget 2020, som betyder en lille merindtægt.

Operatørudgifterne er 31 mio. kr. lavere i forhold til budgettet. Operatørudgifterne er 85 mio. kr. lavere end forudsat i budget 2020 pga. lavere prisindeks i forhold til det budgetterede - særligt lavere dieselpriiser. Kommunernes ekstra trafikbestillinger betyder samtidig, at der køres 0,8 pct. flere timer, hvilket sammen med højere udgifter til facility management giver øgede udgifter på 23 mio. kr. i forhold til budgetteret. Hertil kommer øgede udgifter på 31 mio. kr. pga. COVID-19 (jf. tabel 2).

Andre driftsudgifter under bus stiger i E2/2020 med 6 mio. kr. Heraf skyldes ca. 2 mio. kr. COVID-19-relaterede nettoudgifter, som forventes dækket af statskompensation. De resterende 4 mio. kr. skyldes en udmøntning af 4 mio. kr. fra reservepuljen, så stigningen modsvares af et fald på 4 mio. kr. på fællesudgifterne.

Tilskudsbehov bane

I E2/2020 forventes tilskudsbehovet til banerne at være øget med 38 mio. kr. svarende til 12 pct. i forhold til budget 2020. Det skyldes primært, at der på banerne som følge af COVID-19 forventes 23 pct. færre passagerer i forhold til budget 2020 svarende til et indtægtstab på 33 mio. kr., jf. tabel 3.

Udgifterne øges med 4 mio. kr., da der efter aftale med Region Sjælland afsættes 9 mio. kr. til dækning af Lokaltogs forberedelsesomkostninger i forbindelse med driftsovertagelsen af Lille Syd fra december 2020. Omvendt trækker udviklingen i indeks udgifterne til Lokaltog ned med 5 mio. kr.

Tilskudsbehov fællesudgifter

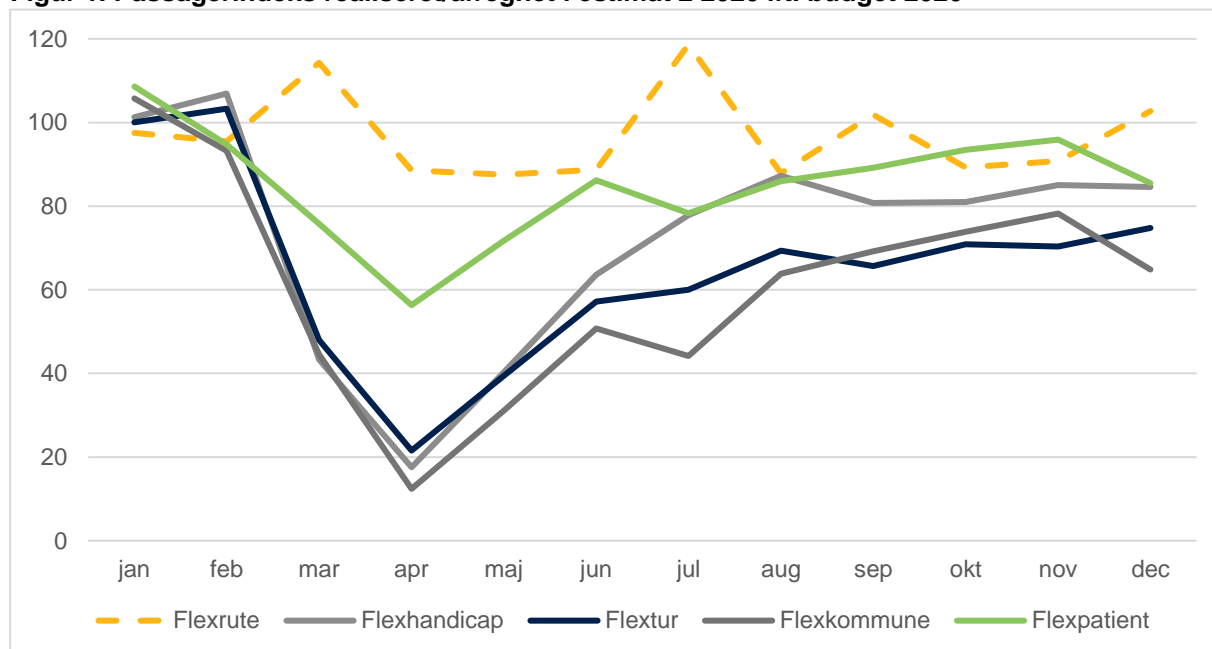
Der er en ændring på 37 mio. kr. på 'Andre driftsudgifter'. Dette skyldes primært, at budgettet for fællesudgifter ændres som følge af en omdisponering af 35,5 mio. kr. fordelt med en omflytning af 3,5 mio. kr. til operatørudgifter, jf. bestyrelsens beslutning 26 maj 2020, punkt 6, samt forventet omdisponering af 32 mio. kr. til finansielle poster. Her henvises til dagsordenens punkt 5. Hertil kommer en udmøntning af midler fra reservepuljen på 4 mio. kr. samt forventede netto COVID-19 merudgifter for ca. 2 mio. kr., som forventes dækket af statskompensation.

Tilskudsbehov for flextrafik

Tilskudsbehovet til flextrafik forventes reduceret med 83 mio. kr. Der forventes mindreindtægter på 18 mio. kr. samt mindreforbrug på henholdsvis 99 mio. kr. på operatørudgifterne og 2 mio. kr. på andre driftsudgifter. Udviklingen er en afledt effekt af reducerede passagertal og dermed aktivitetsniveau i flextrafikken som følge af COVID-19.

Efter et kraftigt dyk i marts-april er passagertallet i flextrafik hurtigt steget igen til et niveau på 65-85 pct. af niveauet i budget 2020, afhængigt af den konkrete ordning, jf. figur 1. Dette gælder også flexrute, hvor der dog registreres det passagertal, der afregnes efter – ikke antal kørte passagerer.

Figur 1. Passagerindeks realiseret/afregnet i estimat 2 2020 ift. budget 2020



Note: Grafen viser indeks for kørte passagerer bortset fra flexrute, hvor afregnede passagerer vises. Kontrakterne i flexrute afregnes således efter aftalte passagertal, hvilket betyder, at passagertallet i flexrute har ligget omkring index 100 i hele 2020.

Den forventede mindreudgift i flextrafikken i forhold til budgettet skal modregnes i COVID-19-statskompensationen til Movia. Bestyrelsen besluttede den 10. september 2020, punkt 5, at opkræve den realiserede besparelse til og med august måned i september og den resterende del af besparelsen i december.

Der er forskel på, hvordan de forskellige ordninger i flextrafik økonomisk er påvirket af COVID-19, jf. tabel 4.

Tabel 4. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2020. Mio. kr.

	R2019	B2020	E1/2020	E2/2020	B2020 - E2/2020	
					Δ	%
Flexhandicap	137	157	82	126	-31	-19,5
Flextur	52	61	53	45	-16	-26,0
Flexkommunal	62	77	59	50	-27	-35,4
Flexpatient	170	183	207	181	-2	-1,2
Flexvariabel i alt	421	478	401	402	-76	-15,9
Flexrute	239	239	239	232	-7	-2,9
Flextrafik i alt	660	717	640	634	-83	-11,6

Størst reduktion af udgifterne forventes i ordningerne flexhandicap, flextur og flexkommune. Den reducerede udgift er resultatet af færre passagerer og højere udgift pr. passager. Den højere udgift pr. passager skyldes, at der er færre passagerer, hvilket reducerer muligheden for koordinering, og at flere kørsler udføres som solo-kørsler. De højere udgifter pr. passager rammer alle ordninger under

flexvariabel. I flexpatient er passagerfaldet ikke så stort som i de øvrige ordninger. Budgetafvigelsen for flexpatient er derfor heller ikke så stor som i de øvrige ordninger.

Flexrute er kørsel til specialskoler og institutioner. Al kørsel har været indstillet i en periode før sommerferien 2020. Kontrakterne under flexrute er faste kontrakter af hensyn til forsyningssikkerheden, og det vil kræve en længere periode at nedlukke og genstarte kontrakter, hvilket ikke er foreneligt med hensynet til kunne starte kørsel igen med kort varsel. Udgifter til flexrute forventes ca. 7 mio. kr. under det budgetterede. Mindreudgiften skyldes primært, at der i perioden er modregnet brændstofbesparelser og lønkomensation til operatørerne på i alt 5,5 mio. kr.

Der forventes en lille besparelse på udgifter til administration af flextrafik. De samlede administrative omkostninger er i vidt omfang faste udgifter (lønninger, IT driftsudgifter, Movias udgifter til Flexdanmark etc., som i den nuværende situation ikke kan reduceres). Det har dog været muligt at reducere lidt i bemanningen i kundecenteret og licensbetalinger. I alt forventes en besparelse på 2 mio. kr.

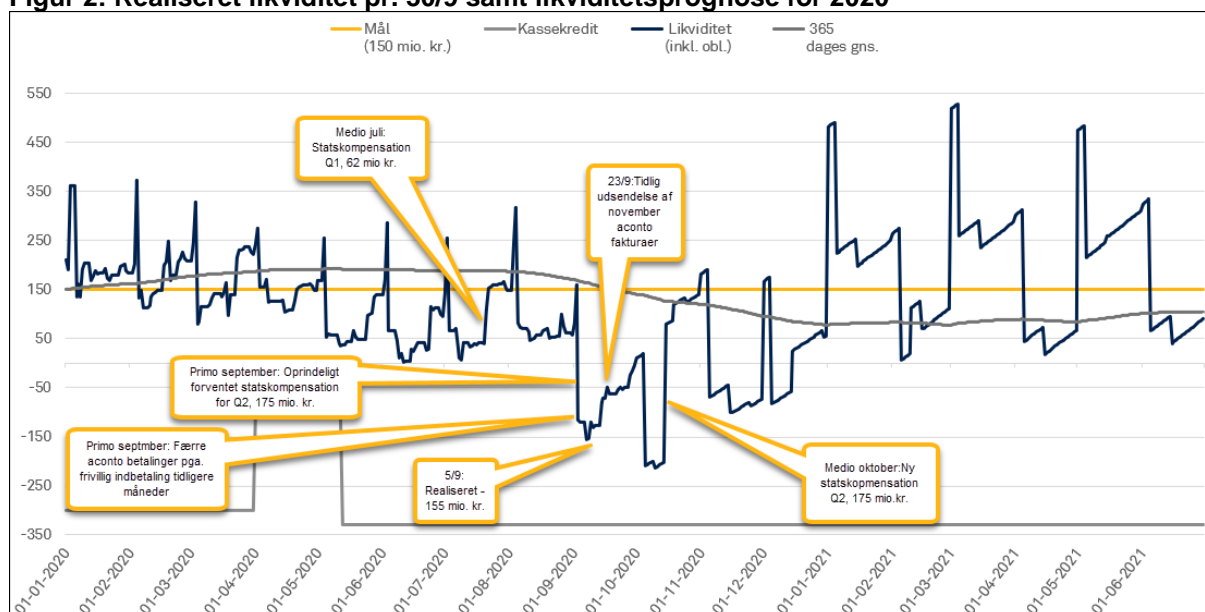
Likviditet

Movias likviditet er ændret markant under COVID-19 krisen, idet særligt reduktionen i indtægter udfordrer likviditeten. Movias kassekredit er pr. 12. maj øget fra 100 mio. kr. til det maksimale 330 mio. kr.

Første rate af statskompensationen vedrørende COVID-19-regningen blev udbetalt i juni måned. Det drejede sig om kompensation for marts måned (første kvartal af 2020), hvor Movia fik udbetalt 62 mio. kr. Udbetalingen af kompensation for 2. kvartal på 175 mio. kr. til Movia blev godkendt af Folketingets Finansudvalg pr. 1. oktober på aktstykke 323 og blev udbetalt 12. oktober 2020.

Det var oprindeligt aftalt med staten, at trafiksselskaberne ville få udbetalt statskompensation for 2. kvartal primo september. Udbetalingen blev imidlertid forsinket, hvorfor administrationen var nødsaget til at fremrykke à conto opkrævningen for november måned. Velviljen fra Movias ejere er derfor – sammen med den udvidede kassekredit – essentiel i forhold til at sikre Movias likviditet.

Figur 2: Realiseret likviditet pr. 30/9 samt likviditetsprognose for 2020



Note: Aconto betalinger fra kommuner og regioner betales normalt den 1. i måneden, hvilket medfører markante bevægelser i Movias likviditet. Under Corona krisen har mange kommuner og regioner - på opfordring - indbetalt tidligere, hvilket giver en fladere likviditetskurve. I prognosen for 2021 er teknisk indlagt aconto betalinger fra kommuner og regioner hver anden måned, hvilket afventer afklaring i forbindelse med budget 2021, 2. behandling.

Usikkerheder i E2/2020

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 forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og uklarhed om varighed af de højere smittetal. Ligeledes er prognosen for de prisindeks, der justerer operatørbetalingerne, forbundet med større usikkerhed.

Tekstboks 1: Data og antagelser til E2/2020

Indtægter bus og bane: Indtægterne er baseret en opdateret prognose for indtægterne, hvor der er taget højde for de væsentligt reducerede passagertal pga. COVID-19 samt indarbejdet en indtægtsnedgang som følge af, at passagererne i en periode ikke har kunnet stige ind ad fordøren og fortsat ikke kan købe 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 E2/2020 baseret på seneste offentliggjorte prognoser fra Nationalbanken og den realiserede 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 fra januar til august 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:

E2/2020 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommune/regionsspecifikke opgørelser af estimatet.

Bilag:

4.1 Udvikling i COVID-19 regning i 2020

Bilag 04.1 Udvikling i forventninger til COVID-19 regning i 2020

Movia har i 2020 løbende opdateret forventningerne til indtægter og udgifter i 2020 i takt med udviklingen i passagertallene, blandt andet som følge af myndighedernes løbende udstedelse af regler og retningslinjer, samt ændringer i de særlige forholdsregler, som den kollektive transport er blevet pålagt, og når der er ny viden om COVID-19 relaterede udgifter.

I estimat 2 2020 forventes COVID-19 regningen på 442 mio. kr. Det er lavere end den initialt estimerede økonomiske effekt af COVID-19 i estimat 1, hvor der blev forventet en COVID-19-regning på 710 mio. kr.

Som det ses nedenfor i tabel 1, er den væsentligste årsag hertil, at det estimerede indtægtstab for bus og bane nu er lavere end oprindeligt forventet. Der blev forventet et indtægtstab på 714 mio. kr. i estimat 1, 525 mio. kr. i sommerprognosen fra primo august og nu forventes et indtægtstab på 490 mio. kr. i estimat 2. Baggrunden er, at den gradvise genåbning er gennemført hurtigere end regeringens oprindelige udmeldinger. Endvidere kan DOTs, Movias egen og statens win-back tiltag som fx 'summerpas' rettet mod den kollektive trafik have haft en positiv effekt henover sommeren. De realiserede passagertal i perioden maj til august er således markant bedre end forventet i estimat 1.

Til gengæld er forventningen ved estimat 2, at stigningen i smittetallene i efteråret 2020 og restriktionerne forbundet hermed, som ikke var indregnet i estimat 1 eller sommerprognosen, vil påvirke passagertallene, der vil ligge 10 indekspoint lavere ved udgangen af 2020 end forventet i forbindelse med budgetforslaget for 2021, da dette blev behandlet første gang ved bestyrelsesmødet 23. juni.

På udgiftssiden er der ligeledes en mindre negativ effekt af COVID-19 end oprindeligt forventet. Det skyldes hovedsageligt, at kapacitetsbegrænsningerne i den kollektive transport blev lempet hurtigere end forudsat i de tidligste udmeldinger, hvorfor udgifter til indsættelse af ekstra kapacitet og crowd control nu forventes at blive markant lavere end oprindeligt forventet.

Det vides ikke hvor længe, der vil gælde særlige regler, der kan påvirke Movias udgifter udover 2020.

Tabel 1 viser udviklingen i 2020-prognoser over den estimerede effekt af COVID-19.

Tabel 1. Estimeret effekt af COVID-19. Mio. kr. i prognoser i 2020

	E1 2020	Sommer prognose	E2 2020
Indtægtsreduktion bus og bane	714	525	490
Merudgifter bus og bane og fællesudgifter	73	49	34
Tilskudsbehov bus og bane	787	574	524
Reduceret udgift sfa. mindre kørselsomfang flextrafik	-77	-88	-83
Samlet estimeret Corona-regning for Movia	710	487	442

Forventningerne til de økonomiske virkninger af COVID-19 er fortsat præget af meget stor usikkerhed. Estimat 2 er baseret på en forudsætning om, at der ikke kommer en 2. bølge af COVID-19 med en generel nedlukning til følge.

Det bemærkes, at der ikke er indgået aftale mellem KL, Danske Regioner og staten om håndtering af COVID-19 i trafikselskabernes økonomi i 2021 endnu.