

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 indtægtstab 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.

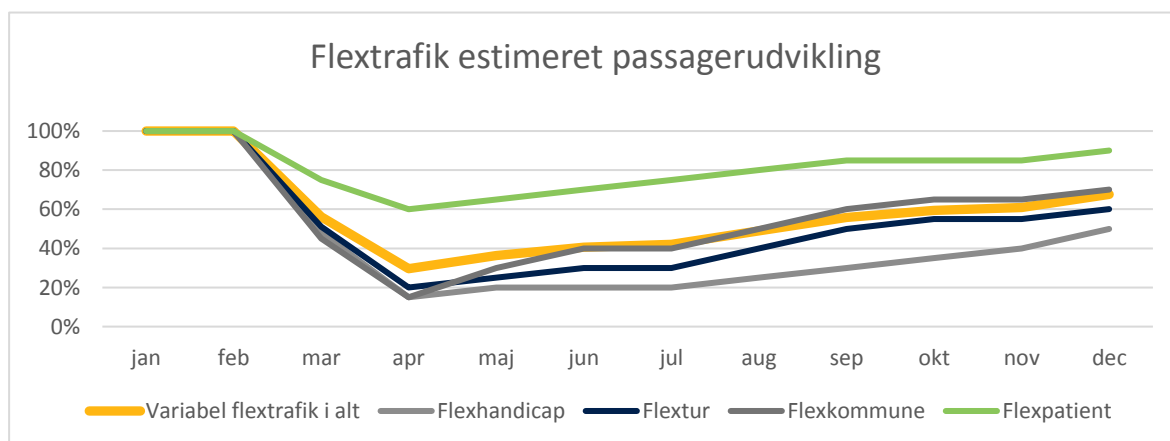
Tabel 4. Budgetoversigt flextrafik. mio. kr.

	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 forsyningssikkerhed 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 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 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.

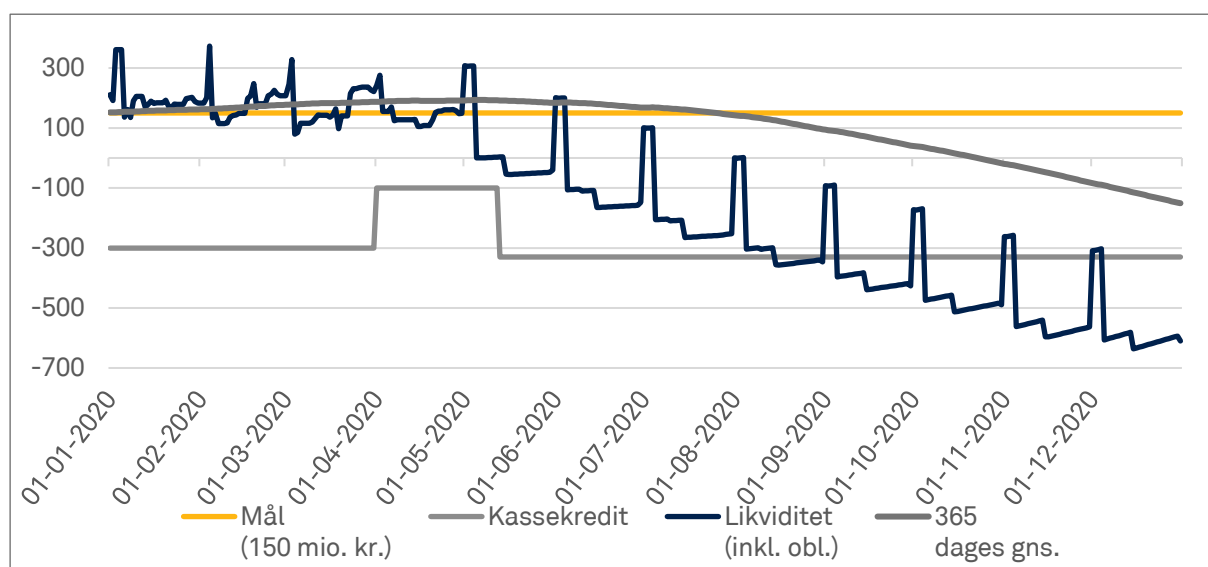
	R2019	B2020	E1/2020	B2020 - E1/2020	
				Δ	%
Flexhandicap	137	157	82	-75	-47,8
Flextur	52	61	53	-8	-12,5
Flexkommunal	62	77	59	-18	-23,7
Flexpatient	170	183	207	24	13,0
Flexvariabel i alt	421	478	401	-77	-16,1
Flexrute	239	239	239	0	0,0
Flextrafik i alt	660	717	640	-77	-10,7

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 dobbelfaktoren er blevet forlænget til 2020 inklusive et indtægtsfradrag på ca. 12 mio. kr. for Movia. Der var budgetteret med fuld ophævelse af den såkaldte dobbelfaktormodel.

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.