

## 05 Godkendelse af Estimat 1 2021

### Indstilling:

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender estimat 1 for 2021 som gældende forventning til Movias regnskab 2021.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia, samt tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for årets resultat. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2021 vil under normale omstændigheder blive efterreguleret primo 2023. For 2021 kan størstedelen af forskellen dog henføres til COVID-19 og de deraf afledte restriktioner, og er dermed omfattet af statskompensation for COVID-19 udgifter i 2021. Estimat 1 for 2021 (E1/2021) er derfor opdelt i almindelig efterregulering, henholdsvis COVID-19 omkostninger.

KL, Danske Regioner og regeringen har i de årlige økonomiaftaler om kommunernes og regionernes økonomi af henholdsvis 8. juni og 9. juni indgået aftale om, at kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikkselskaber, jf. aftale af 17. juni 2020, videreføres i 2021. På baggrund heraf forudsættes det, at der udbetales fuld statskompensation for COVID-19 relaterede meromkostninger og mindreindtægter i 2021.

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

#### *Overordnet udvikling i kommuner og regioners tilskudsbehov i 2021*

Estimat 1 for 2021 er i høj grad præget af den ekstraordinære situation med COVID-19 epidemien. Særligt har nedlukningerne som følge af epidemien konsekvenser for antallet af passagerer, men også udgiftssiden er påvirket, f.eks. via øgede udgifter til rengøring. Estimatet er samtidig baseret på forudsætninger, som på grund af COVID-19 er markant mere usikre end ved et almindeligt økonomiestimat.

Estimat 1 for 2021 viser forventningen til Movias økonomi i 2021. For overskuelighedens skyld opdeles den forventede udvikling i COVID-19 effekt, henholdsvis øvrig udvikling, hvilket sker med ud-

gangspunkt i budget 2021 uden COVID-19.

I E1/2021 forventes tilskudsbehovet at være 503 mio. kr. højere end budget 2021 uden COVID-19. Det skyldes primært markant lavere passagerindtægter samt merudgifter som følge af COVID-19. Hertil kommer lidt højere prisindeks for løn mv. end forudsat i budgettet. Stigningen i tilskudsbehov er fordelt med en stigning på 509 mio. kr. på bus, bane og fællesudgifter, mens der forventes et fald i tilskudsbehovet på 5 mio. kr. i flextrafikken.

494 mio. kr. af det ekstra tilskudsbehov kan tilskrives COVID-19. Den COVID-19 relaterede meromkostning er sammensat af færre passagerindtægter i bus og bane på 467 mio. kr., samt udgifter på cirka 32 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstraudgifter til crowd control og omkostninger til ekstrakørsel som følge af kapacitetsbegrænsninger mv., jf. myndighedernes COVID-19 regler og anbefalinger. Det er forudsat, at restriktionerne i den kollektive trafik lempes pr. 1. august 2021, herunder at ekstra rengøringsudgifter mv. udfases hurtigst muligt givet de kontraktmæssige bindinger. Påbud vedrørende mundbind forudsættes fuldt ud udfaset 1. september 2021. For flextrafik er indtægterne 7 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 12 mio. kr. lavere, hvilket er nettoeffekten, der dels skyldes lavere kørselsomfang, dels højere omkostninger pr. passager på grund af COVID-19.

Både COVID-19 ændringer og den øvrige udvikling ift. budget 2021 er vist i tabel 1 nedenfor.

**Tabel 1. Udvikling B2021 - E1/2021 opdelt på COVID-19 relaterede og øvrige effekter. Mio. kr.**

	Samlet COVID-regning	Øvrig udvikling	Udvikling B2021 u. COVID-E1/2021
Indtægter bus og bane	467	0	467
Udgifter bus og bane og fællesudgifter	32	10	41
Indtægter flextrafik	7	0	7
Udgifter flextrafik	-12	0	-12
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>494</b>	<b>10</b>	<b>503</b>

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

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

## Tilskudsbehov bus, bane og fællesudgifter

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

**Tabel 2. Økonomioversigt. Mio. kr.**

	Budget 2021 uden COVID	Budgetteret COVID- regning	E1/2021 inkl. COVID	Forskel B2021 COVID - E1/2021	heraf COVID- regning	heraf øvrig ud- vikling
<b>Bus</b>						
Indtægter	-1.610	284	-1.193	417	417	0
Operatørudgifter	3.088	40	3.115	27	23	4
Andre driftsudgifter	193	15	200	7	7	0
<b>Bus i alt</b>	<b>1.671</b>	<b>339</b>	<b>2.122</b>	<b>450</b>	<b>446</b>	<b>4</b>
<b>Lokalbane</b>						
Indtægter	-200	25	-149	51	51	0
Udgifter til togdrift	514	0	521	7	1	7
Andre driftsudgifter	11	0	11	0	0	0
Anlæg	0	0	0	0	0	0
<b>Lokalbane i alt</b>	<b>325</b>	<b>25</b>	<b>383</b>	<b>58</b>	<b>51</b>	<b>7</b>
<b>Fællesudgifter</b>						
Andre driftsudgifter	320	1	318	-1	2	-3
Pensioner	29	0	28	-1	0	-1
Finansielle poster	16	0	18	2	0	2
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>364</b>	<b>1</b>	<b>365</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-1</b>
<b>Flextrafik</b>						
Indtægter	-53	2	-46	7	7	0
Operatørudgifter	661	-7	650	-11	-11	0
Andre driftsudgifter	85	-1	84	-1	-1	0
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>693</b>	<b>-7</b>	<b>688</b>	<b>-5</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>
<b>Samlet tilskudsbehov</b>	<b>3.054</b>	<b>358</b>	<b>3.557</b>	<b>503</b>	<b>494</b>	<b>10</b>

### Tilskudsbehov bus

Det fremgår af tabel 2, at tilskudsbehovet til bus er 450 mio. kr. højere end forudsat i budget 2021 uden COVID-19, svarende til cirka 27 pct. Udgifterne er 34 mio. kr. højere, mens indtægterne er 417 mio. kr. lavere end budgetteret, idet der på grund af COVID-19 og den deraf lavere aktivitet i samfundet forventes 29 pct. færre passagerer i forhold til budget uden COVID-19.

Prognosen for antallet af passagerer er vist i tabel 3 nedenfor og er baseret på officielle passagertællinger til og med marts samt rejsekortregistreringer til og med første del af maj. Udviklingen i resten af året er baseret på en antagelse om en gradvis stigning til 85 pct. i december 2021, hvor de 85 pct. er set i forhold til en situation uden COVID-19. Prognosen er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og baseret på, at den nuværende genåbning fortsætter uden yderligere større nedlukninger af samfundet, samt at vaccineprogrammet er udrullet ultimo september 2021.

**Tabel 3. Passagerindeks**

Prognose	Jan	Feb	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Bus	44	46	50	60	75	75	80	80	80	85	85	85
Bane	43	49	52	70	80	80	80	80	85	85	85	85
Vægtet gennemsnit	44	46	50	61	75	75	80	80	80	85	85	85

Anm.: 1. kvartal er realiserede, mens april og den første uge i maj er baseret på rejsekortregistreringer

Operatørudgifterne er 27 mio. kr. højere end i budget 2021 uden COVID-19. Heraf kan 10 mio. kr., svarende til 0,3 pct., tilskrives højere prisindeks end budgetteret, særligt højere lønindeks. En opdatering af det forventede driftsomfang på baggrund af kommuner og regioners ekstra trafikbestillinger og justerede køreplaner giver 15.000 færre timer, svarende til 0,4 pct., hvilket reducerer udgifterne med 6 mio. kr., i alt en ændring i operatørudgifter på 4 mio. kr. Hertil kommer øgede udgifter på 23 mio. kr. til ekstra rengøring af busserne og ekstrakørsel som følge af kapacitetsbegrænsninger på grund af COVID-19 (jf. tabel 2). Disse udgifter forudsættes at ophøre pr. 1. august 2021 baseret på Transportministeriets udmelding om lempelserne i restriktionerne i den kollektive trafik.

COVID-19 relaterede nettoudgifter under andre driftsudgifter for bus udgør 7 mio. kr., hvilket er 8 mio. kr. lavere end i den budgetterede COVID-regning.

#### *Tilskudsbehov bane*

I E1/2021 forventes tilskudsbehovet til banerne at stige med 58 mio. kr., svarende til 18 pct., i forhold til budget 2021 uden COVID-19. Det skyldes først og fremmest, at indtægterne falder med 51 mio. kr. som følge af COVID-19 epidemien og deraf afledte restriktioner og foranstaltninger. Sammenlignet med den budgetterede COVID-regning ses en stigning i den estimerede COVID-regning på 26 mio. kr. Der er en lille stigning i indtægt pr. passager, svarende til en effekt på 3 mio. kr., mens passagernegangen isoleret set giver et indtægstab på 53 mio. kr.

Samtidig er udgifterne steget 7 mio. kr. i forhold til det forventede niveau i budget 2021, heraf udgør udgifter til værnemidler 0,5 mio. kr. Udgiftsstigningen er dog primært et resultat af forventningerne til udviklingen i de prisindeks, som Lokaltogs udgifter justeres efter, og indeksudviklingen betyder en stigning på 7,6 mio. kr. Der er generelt stigninger i underindeks, men særligt en stigning i lønindekset på 1,5 pct. trækker udgifterne op. Forventningen til kørte tog kilometer reduceres og bidrager med en besparelse på 1 mio. kr.

Region Sjælland besluttede 7. juni 2021, at Lokaltog kan igangsætte 3. fase af opgaven med sporrenovering på Østbanen. Estimatet omfatter ikke udgifter hertil, idet disse afregnes løbende med regionen.

#### *Tilskudsbehov fællesudgifter*

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

For finansielle poster forventes udgiften 2 mio. kr. højere end budget som følge af lavere indtægter fra rykkergebyrer, hvilket beror på det lavere passagertal.

Forventede udgifter til tjenestemandspensioner nedskrives med 0,7 mio. kr. på baggrund af lavere realiserede udgifter i 1. halvår af 2021, samt nedjustering af niveauet med én pensioneret tjenestemand i 2021.

### Tilskudsbehov flextrafik

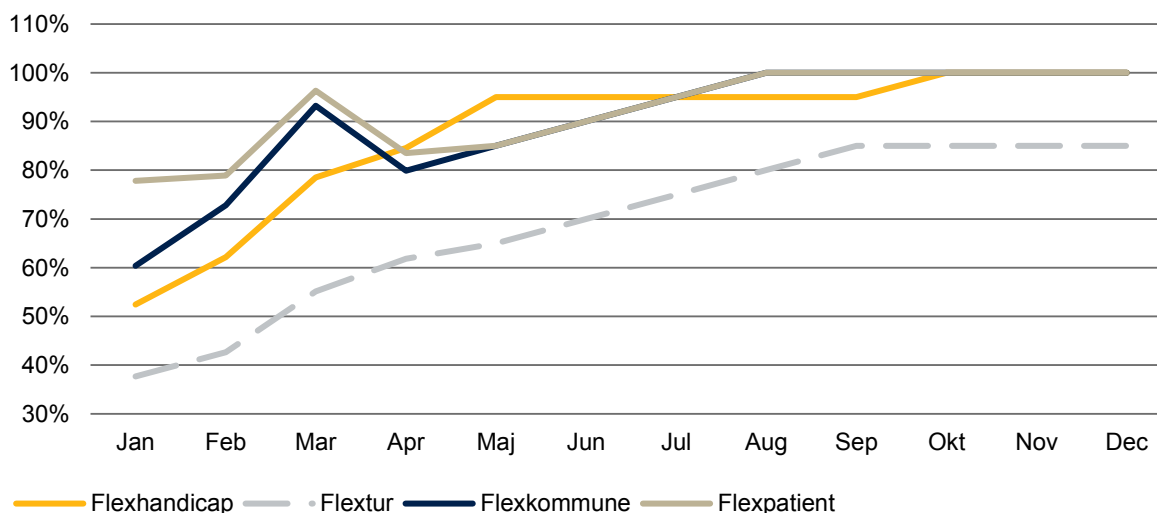
Tilskudsbehovet til flextrafik forventes at ligge på niveau med budget 2021. Der forventes en besparelse som følge af COVID-19 på cirka 5 mio. kr.

Der forventes mindre indtægter på cirka 7 mio. kr. Passagertallet har i januar-april ligget under det budgetterede, men passagerne er godt på vej tilbage til flextrafikken. Det betyder, at passagertallet i flexhandicap, flexkommune og flexpatient forventes at stige frem til udgangen af 2021 til et niveau svarende til situationen før COVID-19. Dette er beregnet med udgangspunkt i niveauet januar og februar 2020.

Passagertallet i flextur er påvirket af, at det frem til september ikke er muligt at betale kontant i bilerne. Der tilbydes en ordning for kunder, der ikke kan bestille online, hvor kunderne i stedet modtager en faktura. Betaling af faktura kan ske via Betalingsservice, men ved betaling over nettet med kort kan den nye påkrævede to-faktor godkendelse med sms-kode være en udfordring for nogle kunder. På den baggrund forventes en stigning til passagerindeks 85 pct. ved udgangen af 2021 i forhold til niveauet januar-februar 2020.

Den realiserede og forventede passagerudvikling er vist i figur 1.

**Figur 1. Passagerindeks realiseret/afregnet i estimat 1 2021 ift. niveau før COVID-19**



Note: Flexrute er ikke vist i grafen. Kontrakterne i flexrute afregnes efter aftalte passagertal, hvilket betyder, at passagertallet i flexrute forventes at ligge omkring indeks 100 i hele 2021. Plustur er en ny ordning fra 2019 og i vækst fra et meget lavt udgangspunkt. Plustur vises derfor ikke i ovenstående graf.

Operatørudgifterne i flextrafikken forventes 11 mio. kr. lavere end niveauet inden COVID-19. Udgiftsniveauet er påvirket af færre passagerer og en højere omkostning pr. passager på grund af øget andel af solokørsel og mindre koordinering af kørslen, end ved et højere passagerniveau. På andre driftsudgifter forventes en besparelse på 1 mio. kr. som følge af, at det lavere passagertal giver færre opkald til kundecenteret.

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 2021. Mio. kr.**

	B2021 uden COVID	B2021 med COVID	E1/2021 med COVID	B2021 uden COVID - E1/2021		B2021 med COVID - E1/2021	
				Δ	%	Δ	%
Flexhandicap	139	144	<b>131</b>	-8	-5,6	-13	-9,2
Flextur	59	53	<b>47</b>	-12	-21,1	-7	-12,8
Plustur	2	2	<b>2</b>	1	51,2	1	49,3
Flexkommunal	71	66	<b>68</b>	-2	-3,3	3	3,9
Flexpatient	184	183	<b>187</b>	2	1,4	4	2,0
Flexvariabel i alt	455	448	<b>435</b>	-19	-4,3	-13	-2,9
Flexrute	238	238	<b>252</b>	14	5,9	14	5,9
Flextrafik i alt	693	686	<b>688</b>	-5	-0,8	1	0,2

I ordningerne flexhandicap og flextur forventes en reduktion i udgifterne. Den reducerede udgift er resultatet af færre passagerer, men samtidig højere udgift pr. passager. Sidstnævnte 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 flexkommune og flexpatient er passagerfaldet ikke så stort som i flexhandicap og flextur, og dermed er besparelsen heller ikke så stor. I flexkommune og flexpatient forventes derfor netto øgede udgifter.

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

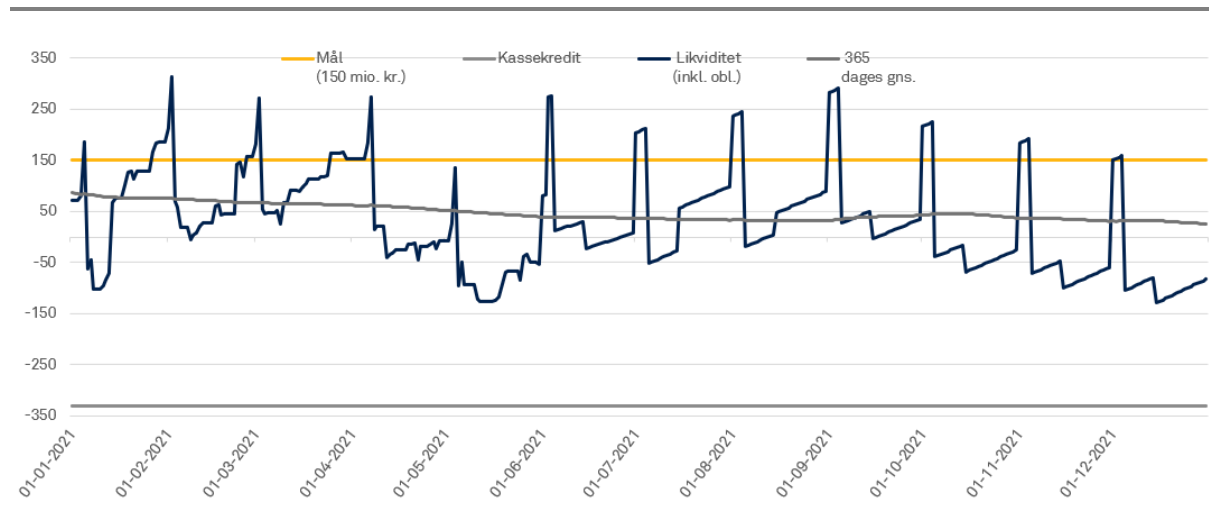
Flexrute er kørsel til specialskoler og institutioner. Kontrakterne under flexrute er faste kontrakter af hensyn til forsyningssikkerheden, og det vil kræve en længere periode at nedlukke og genstarte kontrakter, hvilket ikke er foreneligt med hensynet til kunne starte kørsel igen med kort varsel. Udgifter til flexrute forventes cirka 14 mio. kr. over det budgetterede baseret på et realiseret højere omkostningsniveau i starten af 2021.

### Likviditet

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

For første kvartal 2021 er Movias COVID-regning opgjort til 257 mio. kr., og Movia har primo juni fået udbetalt cirka 190 mio. kr. i statskompensation. Efter parterne indgåelse af aftale om statskompensation for 2021 har Transportministeriet oplyst, at kompensationen for 1. kvartal samt april måned kan udbetales. Udbetaling afventer Finansudvalgets godkendelse af aktstykke, hvorefter betalingen forventes at tilgå Movia medio juli.

**Figur 2: Realiseret likviditet pr. ultimo maj**



### Usikkerheder i E1/2021

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

### Tekstboks 1: Data og antagelser til E1/2021

**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. Passagerernes rejsemønstre, brug af billetter samt rejselængder er baseret på data fra 2020.

**Udgifter bus og bane:** De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er i E1/2021 baseret på seneste offentliggjorte prognoser fra Nationalbanken, KL og den realiserede udvikling.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i budgetforslaget baseret på køreplaner for 2021 og tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

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

### Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

### Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

## Kommunikation:

E1/2021 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommuner/regionsspecifikke opgørelser af estimatet.

## Bilag

Bilag 1: Opgørelse af den estimerede COVID-19 regning fordelt på kommuner og regioner.

### 05.1 Opgørelse af den estimerede COVID-19 regning fordelt på kommuner og regioner

KL, Danske Regioner og regeringen har i de årlige økonomiaftaler om kommunernes og regionernes økonomi af henholdsvis 8. juni og 9. juni indgået aftale om, at kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikselskaber, jf. aftale af 17. juni 2020, videreføres i 2021. På baggrund heraf forudsættes det, at der udbetales fuld statskompensation for COVID-19 relaterede meromkostninger og mindreindtægter i 2021. Modgående besparelser i flextrafik er indregnet i COVID-19 regningen.

I tabel 1 vises den estimerede COVID-19 regning fordelt på kommuner og regioner.

Tabel 1. Opgørelse af den estimerede COVID-19 regning fordelt på kommuner og regioner

	COVID-19 regning 2021
København	114
Frederiksberg	16
Albertslund	2
Ballerup	4
Brøndby	3
Dragør	1
Gentofte	11
Gladsaxe	9
Glostrup	4
Herlev	5
Hvidovre	8
Høje-Taastrup	6
Ishøj	2
Egedal	3
Lyngby-Taarbæk	9
Rødovre	6
Rudersdal	6
Tårnby	6
Vallensbæk	1
Furesø	3
Allerød	3
Fredensborg	3
Frederikssund	3
Halsnæs	2
Gribskov	2
Helsingør	8
Hillerød	7
Hørsholm	2



---

	<b>COVID-19 regning 2021</b>
Lejre	2
Greve	2
Køge	8
Roskilde	7
Solrød	1
Stevns	1
Kalundborg	3
Sorø	1
Odsherred	-1
Næstved	10
Slagelse	5
Faxe	0
Holbæk	5
Ringsted	4
Lolland	1
Vordingborg	1
Guldborgsund	2
Region Hovedstaden	130
Region Sjælland	61
<b>COVID-regning total</b>	<b>494</b>

---