



**Åben dagsorden  
til ekstraordinært møde i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
30. april 2020 kl. 07:30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Covid-19 konsekvenser for likviditet og forudsætningen for budget 2020 Byrdefordeling af resultatet der følger af Midttrafiks finanspolitik	1

1-00-1-19

## 1. Covid-19 konsekvenser for likviditet og forudsætningen for budget 2020 Byrdefordeling af resultatet der følger af Midttrafiks finanspolitik

### Resumé

*Udbruddet af Covid-19 pandemien har fra marts 2020 fået en betydelig indvirkning på Midttrafiks passagerindtægter, og der er øgede udgifter til rengøring af busser. Flextrafik påvirkes med et faldende antal kørte ture.*

*På kort sigt er Midttrafiks likviditet udfordret, og set for regnskabsåret 2020 som helhed er forudsætningen for det vedtagne budget ændret markant.*

*Bestyrelsen udsatte sin beslutning på mødet den 23. april, og Midttrafik har til mødet den 30. april modtaget notat fra Holst advokater vedrørende fortolkning af loven, samt fra EY vedr. ledelsens ansvar ved aflæggelse af årsregnskabet 2019 samt forslag fra Region Midtjylland og bemærkninger til dette forslag fra Midttrafiks advokat og revision.*

### Sagsfremstilling

Covid-19 og den medfølgende nedlukning af samfundet har fået en betydelig indvirkning på Midttrafiks passagerindtægter, der med øjeblikkelig virkning faldt med 90 %. Samtidigt skal Bus- og Flextrafik vognmænd kompenseres for ekstra rengøring og køb af værnemidler.

Der er estimeret manglende passagerindtægter for busdrift, letbane og Lemvigbanen for 397,7 mio. kr. og der er beregnet ekstraudgifter til rengøring for 19,3 mio. kr. i 2020, mens sparede udgifter til dublerings- og ekstrakørsel endnu er vanskelige at opgøre præcist for året. Der er fastsat regler for antallet af passagerer i busser og tog, og særligt for skolebuskørslen kan det udløse behov for ekstra kørsel.

Fraværet af kunder i kollektiv trafik har en direkte effekt på indtægter fra billetkontrol, der i øjeblikket er indstillet.

Flextrafik er generelt præget af et faldende antal kørte ture, og der må i øjeblikket kun være én passager i bilen. Forudsætningen for beregningen af administrationsomkostninger ændres med det faldende antal ture. Den kontraktlige forpligtelse overfor garantivogne opfyldes via planlægning af kørslen.

Midttrafiks cashflow kan opdeles i to bølger – henholdsvis betaling af bus- og flextrafikvognmænd og betaling af Aarhus Letbane. På begge forfaldstidspunkter fremskaffes der likviditet via repo-forretninger, som efterfølgende indfries tilsvarende af a conto-bidrag og billetindtægter. De kontinuerlige billetindtægter finansierer også Midttrafiks øvrige leverandører af varer og tjenesteydelser.

De manglende billetindtægter har dermed en umiddelbar effekt på Midttrafiks evne til at betale kreditorer.

For at imødekomme denne situation foreslår administrationen, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland umiddelbart yder et likviditetstilskud til betaling af Aarhus Letbane i maj og juni måned. Dette tilskud finansieres af parternes opsparede puljemidler ved Midttrafik.

Midtjyske Jernbaner bidrager med likviditet i den nuværende situation ved udsættelse af betalingen af driftstilskud for maj og juni måned. Disse driftstilskud indregnes i stedet ved udbetaling af driftstilskud i årets sidste fire måneder.

Forudsætningen for budget 2020 har med covid-19 pandemien også ændret sig væsentligt og de vedtagne a conto-rater som udtryk for de gennemsnitlige nettoudgifter er ikke tilstrækkelige til at dække de kontraktlige forpligtelser. Der henvises i øvrigt til lov om Trafikselskaber, § 3, der angiver, at trafikselskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Administrationen foreslår derfor, at der gives en tillægsbevilling til det vedtagne budget for 2020. Den foreslåede tillægsbevilling indregnes i årets byrdefordeling og nettovirkningen pr. bestiller ses af bilag 1. Samtidigt foreslås det, at administrationsomkostninger til Flextrafik ikke indgår efterregulering af byrdefordeling i 2020 og fortsat afregnes med bestillerne som forudsat i det vedtagne budget for 2020. Der er ved tillægsbevillingen ikke ændret på det af repræsentantskabet godkendte byrdefordelingsprincip, der er grundlaget for budget 2020.

Der samarbejdes på landsplan mellem Trafikselskaberne i Danmark (TiD), KL, Danske Regioner og Trafikministeriet om støtteordning som kompensation for de ændrede vilkår, hvor fokus pt er på busdrift samt tog og letbane. Der er endnu ikke truffet beslutning om en kompensation, herunder om den udbetales til bestillerne af kollektiv trafik eller direkte til trafikselskaberne. Såfremt der besluttet udbetaling af kompensation direkte til trafikselskaberne, vil det udløse en regulering af den foreslåede tillægsbevilling. Bilag 2 indeholder en skematisk oversigt over de opgjorte konsekvenser.

Administrationen vil lave opfølgende status på den likvide situation, støtteordning fra staten og udviklingen i Midttrafiks nettoudgifter senest parallelt med forventet regnskab for 2. kvartal.

## **Tilføjelse til sagsfremstilling**

Midttrafik er orienteret om, at Danske Regioner ønsker kompensation fra staten udbetalt direkte til trafikselskaberne, for derved at undgå en mulig skævvridning mellem regioner hvis støtten reguleres via dut-midlerne. Der er fortsat kun dialog om midlerne i relation til bus, tog og letbane.

Administrationen har modtaget notater fra Holst advokater samt fra EY vedrørende beslutningskompetencen til tillægsbevillingen, forpligtelsen til at tilføre yderligere midler, samt behovet for at sikre kapitalbehov og likviditet inden aflæggelse af årsregnskabet for 2019.

Notatet fra Holst konkluderer vedr. fortolkning af § 3, henholdsvis tilførsel af yderlige midler:

*Beslutning om en tillægsbevilling er således ikke omfattet af trafikelskabslovens § 3, stk. 2, og kræver derfor ikke godkendelse af repræsentantskabet og regionsrådet, men kan træffes af bestyrelsen på samme måde, som det også er bestyrelsen, der træffer beslutning om årsbudgettet samt budgetrevisioner, jf. § 23, stk. 1, nr. 2, og § 23, stk. 1, nr. 3 i Midttrafiks vedtægter*

*Den solidariske hæftelse indebærer, at selskabsdeltagerne i Midttrafik hæfter solidarisk for Midttrafiks forpligtelser. Såfremt der ikke tilføres Midttrafik yderligere likviditet, og det medfører, at Midttrafik ikke kan opfylde sine forpligtelser, hæfter samtlige Midttrafiks selskabsdeltagere således solidarisk over for tredjemand. Også af denne grund er det min vurdering, at selskabsdeltagerne i Midttrafik er forpligtet til hver især at tilføre deres forholdsmæssige andel af likviditetsbehovet.*

*Endelig bemærkes, at det vil være i strid med kommunalfuldmagten, såfremt en eller flere selskabsdeltagere ikke deltager i likviditetstilførslen, og mankoen inddækkes af de øvrige selskabsdeltagere, da det reelt vil indebære, at de øvrige selskabsdeltagere overfører midler til de ikke-deltagende kommuner.*

Notatet fra EY konkluderer vedr. kapitalberedskab og likviditet:

*Vi skal på denne baggrund anbefale, at bestyrelsen inden årsregnskabs godkendelse foretager en formel beslutning af en tillægsbevilling til det vedtagne budget for 2020 til dækning af likviditetsbehov som følge af de forventede tab i 2020. En sådan beslutning bør oplyses i ledelsesberetningen i tilknytning til omtalen af de forventede tab. Det vil herefter fremgå af årsregnskabet, at selskabets kapitalbehov for det kommende år er sikret, jf. ovenfor.*

Midttrafik har endvidere modtaget brev fra Region Midtjylland, hvor nedenstående opsamlingsvist er konklusionen, jf. sagsfremstillingens bilag 6:

- *Bestyrelsen godkender tillægsbevillingerne,*
- *Bestillerne sikrer likviditeten i Midttrafik,*
- *Regionen indbetaler dobbeltrater i maj og juni for at sikre likviditeten, og der opkræves ikke særskilte rater fra regionen,*
- *De opsparede midler kan anvendes til at sikre likviditeten og efterreguleringer, og genetablering af puljer der er øremærket til drift af Aarhus Letbane, sker i forbindelse med budget 2021.*
- *Trafikselskaberne, KL og Danske Regioner øger presset på transportministeren for at få en garanti for kompensation og/eller en statsgaranti for likviditeten i trafikselskaberne.*

I forhold til konklusionerne fra Region Midtjylland vil Midttrafiks administration bemærke, at det ikke er teknisk muligt at opkræve dobbeltbetaling som foreslået. Opkrævning af a conto-betaling ved bestillerne sker i automatisk flow fælles for alle, og dermed vil regionens forslag om dobbeltbetaling ramme alle bestillere. Midttrafiks administration fremsender forslag til administrationen i Region Midtjylland med præsentation af afregning som sikrer en ensartet model for alle bestillere.

Det pointeres, at udbetaling af kompensation fra staten direkte til trafikselskaberne vil medføre en umiddelbar korrektion af tillægsbevillingen overfor bestillerne.

Af hensyn til Midttrafiks soliditet fastholdes indstillingen om at anvende opsparede puljemidler fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland til finansiering af Aarhus Letbane i maj og juni. Dette registreres som et lån fra de to parter til Midttrafik, og lånet forventes indfriet senest ved aflæggelsen af regnskab for 2020, medmindre det tydeligt tilkendegives, at puljen ønskes anvendt til finansiering af tillægsbevillingen.

Midttrafiks revision har konkluderet følgende på brevet fra Region Midtjylland, jf. sagsfremstillingens bilag 7:

*I brevet anerkendes det, at*

- *I henhold til lov om trafikkselskaber er det regionen og kommunerne, som hæfter for økonomien i Midttrafik.*
- *.....at bestillerne skal sikre, at Midttrafik har den fornødne likviditet til rådighed...*
- *Skulle dette (Regionens forslag til løsning af likviditet på kort sigt) ikke være tilstrækkeligt, vil vi bidrage med vores andel af den nødvendige yderligere likviditet til at sikre driften i Midttrafik i 2020.*

*På denne baggrund er det vores vurdering, at Midttrafiks årsregnskab for 2019 kan aflægges med fortsat drift for øje.*

Holst advokater har ligeledes sendt bemærkninger til brevet fra Region Midtjylland, og ser umiddelbart ingen juridiske komplikationer i løsningsforslaget idet regionen anerkender forpligtelsen til at tilføre yderligere likviditet, hvis dette måtte blive nødvendigt, jf. sagsfremstillingens bilag 8.

Som en generel opfølgning på Midttrafiks økonomiske situation kan det meddeles, at der er konstateret fald i index, og såfremt det ikke kun er midlertidigt, vil det have en gunstig effekt på afregning af Midttrafiks vognmænd. Endvidere har fase 1 af genåbningen af samfundet medført et marginalt højere indtægtsniveau end forventet. Begge forhold vil kunne præge tillægsbevillingen i nedadgående retning, men da det er behæftet med usikkerheder, er det endnu for tidligt at kvantificere omfanget heraf. Disse forhold følges nøje og vil blive indregnet ved korrektion af tillægsbevillingen senest ved aflæggelse af forventet regnskab for 2. kvartal.

## **Direktøren indstiller,**

- At Aarhus Kommune og Region Midtjylland via opsparede puljemidler i Midttrafik umiddelbart bidrager med likviditet til betaling af Aarhus Letbane i maj og juni måned.
- Den foreslåede tillægsbevilling til vedtaget budget for 2020 godkendes med opkrævning fra juni måned.
- Opkrævningen af a conto-betaling for tillægsbevillingen sker gradvist svarende til de manglende billetindtægter
- Der laves opfølgende status på likviditet, statslig kompensation og nettoudgifter senest parallelt med forventet regnskab for 2. kvartal, herunder gives en opfølgning for administrationsomkostninger i Trafikkselskabet.

---

## Bilag

- Bilag 1 - Covid-19 bestillerfordeling af tillægsbevilling
- Bilag 2 - Corona opgørelse - Midttrafik - redigeret 230420
- Bilag 3 - Notat fra TID om øgede udgifter og lavere indtægter i trafikselskaberne
- Bilag 4 - d-Midttrafik-Notat vedrørende tillægsbevilling
- Bilag 5 - Midttrafik Notat vedrørende tillægsbevilling Covid-19 pandemien
- Bilag 6 - Midttrafik likviditet 24042020
- Bilag 7 - EY kommentarer på brev fra Region Midtjylland
- Bilag 8 - Holst kommentarer på brev fra Region Midtjylland