



Aarhus, 27. april 2020

**Bilagssamling til dagsorden
til Ekstraordinært møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 30. april 2020 kl. 07.30
Mødet afholdes som Skypemøde**

Bestillerfordeling af tillægsbevilling til Budget 2020

Bilag til bestyrelsesmøde den 23. april 2020

-1

Bestiller	Total vedr. bus, tog og letbane	Total vedr. flextrafik	Netto pr. bestiller
Favrskov Kommune	-809.946	3.239.000	2.429.054
Hedensted Kommune	-1.736.307	1.237.000	-499.307
Herning Kommune	-7.870.936	1.328.000	-6.542.936
Holstebro Kommune	-3.219.357	1.360.000	-1.859.357
Horsens Kommune	-11.974.263	3.208.000	-8.766.263
Ikast-Brande Kommune	12.897	426.000	438.897
Lemvig Kommune	-47.860	926.000	878.140
Norddjurs Kommune	-1.420.517	2.685.000	1.264.483
Odder Kommune	-885.286	588.000	-297.286
Randers Kommune	-16.995.747	2.303.000	-14.692.747
Ringkøbing-Skjern Kommune	-2.530.329	1.522.000	-1.008.329
Silkeborg Kommune	-12.647.342	2.721.000	-9.926.342
Skanderborg Kommune	-3.192.838	1.684.000	-1.508.838
Skive Kommune	-4.402.827	4.202.000	-200.827
Struer Kommune	-639.978	246.000	-393.978
Syddjurs Kommune	-3.229.324	1.952.000	-1.277.324
Viborg Kommune	-9.908.738	1.620.000	-8.288.738
Aarhus Kommune	-175.562.880	8.120.000	-167.442.880
Region Midtjylland	-162.935.746	26.973.000	-135.962.746
I alt	-419.997.324	66.340.000	-355.587.071

Bilag 2

Corona-regningen – Midttrafik, skematisk oversigt

		Bus	Bane	I alt
Definition og afgræsning		Åben/lukket buskørsel, Flexbus,	Lokalbane og letbane	
Bagudrettet (marts- ÅTD)	Ekstraomkostninger	1.452.850	0	1.452.850
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	57.001.000	7.722.750	64.723.750
	Besparelser	-2.910.226	0	-2.910.226
Kort sigt (april-juli)	Ekstraomkostninger	7.036.250	0	7.036.250
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	115.875.000	17.992.500	133.867.500
	Besparelser	0	0	0
Mellemlang sigt (august-december)	Ekstraomkostninger	10.825.000	0	10.825.000
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	184.904.000	20.098.200	205.002.200
	Besparelser	0	0	0
Opgjorte nettoudgifter for 2020				419.997.324
Lang sigt (2021-)	Ekstraomkostninger	25.980.000	0	25.980.000
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	138.800.000	13.358.000	152.158.000
	Besparelser	0	0	0
Estimerede nettoudgifter fra 2021				178.318.000

Forudsætninger

Bagudrettet

Ekstraomkostninger: Merudgifter til rengøring marts-15. april

Manglende indtægter og kontrolafgifter: Der er forudsat en indtægtsnedgang på 75 % i marts måned og 90 % i april måned.

Besparelser: Besparelser på indstillet kørsel og dubleringer i marts og april.

Kort sigt

Ekstraomkostninger: Der forudsættes merudgifter til rengøring pr måned på 2.165.000 kr.

Manglende indtægter og kontrolafgifter: Der er forudsat en indtægtsnedgang på 90 % i resten af april, samt maj, 80 % i juni og juli.

Besparelser: Der forventes ikke besparelser

Mellemlangt sigt

Ekstraomkostninger: Der forudsættes merudgifter til rengøring pr måned på 2.165.000 kr.

Manglende indtægter og kontrolafgifter: Der er forudsat en indtægtsnedgang på 60 % resten af året

Besparelser: Der forventes ikke besparelser.

Langt sigt

Ekstraomkostninger: Der forudsættes merudgifter til rengøring pr måned på 2.165.000 kr.

Manglende indtægter og kontrolafgifter: Der er forudsat en indtægtsnedgang på 20 % hele året.

Besparelser: Der forventes ingen besparelser

Øgede udgifter og lavere indtægter i trafikselskaberne samt likviditetsudfordring som følge af Corona-krisen

Trafikselskaberne står overfor to markante og relaterede udfordringer: En Coronarelateret regning i 2020 og formentlig 2021 og 22 på grund af manglende indtægter og øgede udgifter samt en likviditetsudfordring af mere akut karakter.

Notatet er trafikselskabernes initiale estimering af Corona-regningen – hvilke ekstraomkostninger, manglende indtægter og besparelser, som Corona-pandemien har medført trafikselskaberne indtil nu samt forventningerne på kort og mellemlang sigt. Notatet omhandler endvidere trafikselskabernes likviditetsudfordring, der aktualiseres lidt forskelligt fra selskab til selskab i den kommende periode. Endvidere er udarbejdet et view over myndighedernes udgiftsdrivende krav og forventninger til og med medio april 2020.

Trafikselskaberne arbejder med en løbende opdatering af notatet og der er med nærværende notat tale om en første afrapportering til KL og DR, hvor fokus er på bus og bane i 2020. Ved den næste opdatering sigtes der på at levere en yderligere konsolidering af estimerterne (herunder med brug af scenarier) samt supplerung med data vedrørende Flextrafik. I takt med at der sker en opdatering af myndighedernes krav og anbefaling kan de forventede ekstraomkostninger opgøres mere præcist.

Notat

20. april 2020

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Aktuelt estimerer trafikselskaberne, at Coronaregningen for bus- og banetrafik vil beløbe sig til ca. 1,6 mia. kr. (ekstraomkostninger og manglende indtægter fratrukket besparelser) i 2020, jf. bilag 1.

Statslig kompensationsmodel

Hvis et trafikselskab har en budgetoverskridelse vil det sædvanligvis blive opgjort i forbindelse med årsregnskabet og opkrævet hos kommuner og regioner. For at sikre likviditet for trafikselskaberne samt samtidighed i forhold til aftalerne indgået mellem regeringen og hhv. KL og Danske Regioner af 26. marts 2020 om Corona-situationen, bør overvejes en alternativ model i denne ekstraordinære situation.

Med KLs og Danske Regioners medvirken kunne der arbejdes for en aftale med staten, hvor trafikselskabernes nettoproblem kompenseres direkte fra staten for Corona-relaterede nettomerudgifter – herunder med acontobetalingen hurtigst muligt mhp. at sikre trafikselskabernes likviditet.

En statstilskudsmodel kan sikre, at merfinansieringen tilføres den kollektive trafik direkte og allokeres i forhold til det forventede meromkostningsomfang som følge af Corona-pandemien, frem for via mere generelle fordelingsnøgler i kommunernes og regionernes økonomi. Endvidere påvirkes de enkelte kommuner og regioners likviditet ikke, såfremt merfinansieringen tilføres direkte fra staten til trafikselskaberne. En statstilskudsmodel kan endvidere laves, så den håndterer også de længerevarende virkninger af Corona-krisen i form af et forventet passager- og indtægtstab også i 2021 og 2022 – fx via en såkaldt stjernemarkering, hvilket indebærer, at der tilføres merfinansiering fra staten til trafikselskaberne baseret på estimatet, men aftales en efterregulering på et senere tidspunkt baseret på faktisk opgjort udgiftsomfang vedr. Corona.

Myndighedernes udgiftsdrivende krav og anbefalinger

Rengøring: Anbefalingerne fra Statens Serum Institut, som er blevet fulgt af trafikselskaberne, er:

- Rengøring af køretøjer inden opstart af kørsel eller efter afsluttet kørsel.
- Rengøring med vand og sæbe eller sædvanligt rengøringsmiddel.

- Fokus på kontaktpunkter som berøres af hænder: fx knapper, stænger, håndtag, stropper, armlæn og billetautomater.

Kravet om ekstra rengøring fremgår endvidere af notatet 'Generelle opfordringer i forbindelse med længerevarende skolebuskørsel og anden transport af børn i lyset af COVID-19' fra Transportministeriet, 10.4.20. Heraf anføres, at "busserne og bilerne rengøres grundigt 1 eller 2 gange dagligt - afhængig af hvor mange kørsler, der foretages i det enkelte køretøj."

Trafikselskaberne har indgået aftaler med operatørerne om udførelse af den ekstra daglige rengøring – inkl. ekstrabetaling herfor.

Myndigheders opfordringer til at undgå kollektiv transport

Statsministeren udtalte følgende ifm. pressemøde d. 11. marts:

"Vi skal begrænse anvendelse af kollektiv trafik. Vi er i gang med, at udbyderne tager de nødvendige initiativer for at sikre, at passagerer ikke står for tæt. Og det er begyndt at virke. Det har vi set i dag."

<https://www.regeringen.dk/nyheder/2020/statsminister-mette-frederiksens-indledning-paa-pressemoeede-i-statsministeriet-om-corona-virus-den-11-marts-2020/>

Rigspolitiet videreformidler nedenstående opfordring fra Transportministeriet til at gå eller tag cyklen ved kortere ture:

"Skal du blot en kort tur, overvej da, om det er muligt for dig at cykle eller gå. På den måde undgår du tæt kontakt under transporten, og du giver andre rejsende – som ikke har samme mulighed – bedre plads i den offentlige transport."

<https://politi.dk/coronavirus-i-danmark/hvis-du-bruger-offentlig-transport>

En pressemeddelelse fra Transportministeriet d. 8.4.20 indeholder en:

"Opfordring til øget brug af privatbilspending."

<https://www.trm.dk/nyheder/2020/virksomhederne-boer-bidrage-til-at-begraense-belastningen-paa-den-kollektive-trafik/>

Transportministeriets notat vedr. skolebuskørsel fra 10.4.20 indeholder følgende anbefaling: "Undgå at børnene benytter den kollektiv transport, hvis de har andre muligheder, fx cykle, gå eller blive kørt af forældrene."

Midlertidigt stop for betjent billetsalg

Ved et telefonmøde mellem transportministeren og trafiksekskabernes formænd d. 18.3.20 orienterede ministeren om, at han ville udsende en pressemeddelelse sammen med 3F med opfordring til trafiksekskaberne om at suspendere muligheden for betjent billetsalg. (Når kontanter ikke blev nævnt direkte var det relateret til, at det vil kræve ændring af betalingsloven). På baggrund heraf tilpassede trafiksekskaberne betalingsmulighederne i busserne samt i flextrafikken, så der nu skal ske forudgående betaling.

Af brev fra transportministeren til trafiksekskabernes formænd dateret 31.3.20 fremgår, at "det betjente salg i busserne fortsat bør være suspenderet."

Max halv fyldte busser, indsættelse af ekstra materiel om behov

Budskabet om max halv fyldte busser og tog blev formidlet af transportministeren ved møde i Transportministeriet d. 10.3.20 til repræsentanter fra DSB, Metro og Movia, hvor Movia blev bedt videreformidle budskabet til de øvrige trafiksekskaber.

Af brev fra transportministeren til trafiksekskabernes formænd dateret 31.3.20 fremgår, at det "skal være vores mål, at busserne i videst muligt omfang kører halvt fyldte, dvs. halvdelen af det samlede antal sidde- og ståpladser anvendes."

Transportministeriets notat vedr. skolebuskørsel fra 10.4.20 opfordrer til, at "busserne som udgangspunkt kun kører med halv belægning, gerne således at der er et dobbeltsæde til hvert barn i en bus". Når der er tale om alm. personbiler at der "ikke transporteres børn på forsædet og max. 2 børn på bagsædet".

Ældre opfordres til at holde sig fra kollektiv transport

Transportminister Benny Engelbrecht opfordrede d. 19.3.2020 sammen med Ældre Sagen og Faglige Seniorer landets ældre borgere til ikke at tage den kollektive trafik. Det sker for at undgå, at denne gruppe bliver udsat for smittespredning af Corona-virus.

- Vi står i en alvorlig situation, hvor vi desværre har set flere ældre borgere blive hårdt ramt af Corona-virus. Ældre kan mindske risikoen for, at de bliver smittet ved at undgå bus, tog og metro. Derfor kommer vi nu med denne fælles appel, siger transportminister Benny Engelbrecht.

<https://www.trm.dk/nyheder/2020/transportministeren-og-aeldreorganisationer-opfordrer-aeldre-til-at-undgaa-offentlig-transport/>

Bilag 1: Coronarelaterede ekstraudgifter og mindreindtægter

Tabel 1: Bus og bane – estimat for 2020 for alle trafiksselskaber, mio.kr.

		Bus	Bane
Definition og afgrænsning		Åben/lukket buskørsel, Flexbus,	Lokalbane og letbane
<i>Bagudrettet</i> (marts) samt kort sigt (april-juli)	Ekstraomkostninger	36	
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	834	97
	Besparelser	14	1
<i>Mellemlang sigt</i> (august-december)	Ekstraomkostninger	46	
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	557	60
	Besparelser	3	
<i>I alt</i>		<i>1.445</i>	<i>156</i>

Ekstraomkostninger og manglende indtægter fratrukket besparelser forventes på busområdet at beløbe sig til 1.445 mio. kr. i 2020. Det tilsvarende tal på baneområdet er 156 mio. kr.

Tabel 2: Bus og bane – opdelt pr. trafiksselskab, mio. kr.

	Bus	Bane
FynBus	120	-
Midttrafik	362	46
Movia	711	76
NT	154	33
Sydtrafik	98	1

Tabel 3: Estimeret prognose for trafikskabernes likviditet

Trafiksel-skab	Betaling fra ejerne	Nødv. træk på kassekredit (uge + beløb)	Øge kassekredit maksimalt* (uge + beløb)	Hvornår øget kassekredit ikke er tilstrækkeligt?	Forventet likviditetsudfordring i året (ekskl. flextrafik)
FynBus	Månedsvi-	Uge 19 / 68 mio. kr.	Uge 20 / 87 mio. kr.	Medio juli	-60 mio. kr.
Midttrafik	Månedsvi-	Udnyttes løbende med op til 40 mio. kr. ¹	Ikke planer om at øge kassekredit yderligere – i stedet udnyttes repo-facilitet på et likviditetsde-pot ved likvi-ditetsbehov.	1.5. og 1.6. søges likvidi-tetsbehov dækket fra to bestillere ift. én konkret månedlig be-taling. Fra medio juni er behov for til-førsel af yderligere li-kviditet	-427 mio. kr.
Movia ²	Månedsvi-	Uge 19 / 100 mio. kr.	Uge 20 / 330 mio. kr.	Primo au-gust	-700 mio. kr.
NT ³	Månedsvi-	Uge 19 / 25 mio. kr.	Uge 20 / 75 mio. kr.	Primo juni	-210 mio. kr.
Sydtrafik Følger 21.4					

* jf. lånebekendtgørelser for kommuner og regioner.

¹ Datterselskabet Busselskabet Aarhus Sporveje har en kassekredit på 25 mio. kr. der sjældent udnyttes og ikke er under pres pt.

² Movias tilskud fra kommuner og regioner betales i henhold til Budget 2020 månedsvi som a conto med 1/12 af årets budget. Flere kommuner og regioner har dog betalt tilskud for de kommende måneder forud til Movia for at afhjælpe det aktuelle likviditetsproblem i Movia. Trods dette giver de nuværende markant reducerede indtægter dog hurtigt en likviditetsmæssig udfordring. Øgede indbetalinger forud til Movia fra kommuner og regioner kan forskyde tidspunkterne i den nuværende likviditetsprognose.

³ NT's tilskud fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland betales i henhold til Budget 2020 månedsvi som a conto med 1/12 af årets budget. De nuværende markant reducerede passagerindtægter giver fra primo maj en likviditetsmæssig udfordring hos NT. På den korte bane afhjælpes likviditetsudfordringen ved at reducere betalingsfristen på opkrævningerne af de månedlige tilskud fra kommuner og region, hvilket udskyder NT's likviditetsudfordring fra primo maj til primo juni.

Notat vedrørende tillægsbevilling som følge af Covid-19 pandemien

April 2020

1. Baggrund

- 1.1 Efter det oplyste har Covid 19-pandemien medført et væsentligt fald i Midttrafiks indtægter fra salg af kort og billetter m.v., som bevirker, at forudsætningerne for Midttrafiks budget for 2020 har ændret sig væsentligt, og at Midttrafik derfor for at kunne opretholde driften har behov for tilførsel af yderligere likviditet i størrelsesordenen DKK 360 mio.

Der er i denne forbindelse fremsat forslag om en tillægsbevilling på knap DKK 360 mio., som har været behandlet på et ekstraordinært bestyrelsesmøde i Midttrafik den 23. april 2020.

På bestyrelsesmødet er efter det oplyste bl.a. rejst følgende spørgsmål vedrørende forslaget om tillægsbevilling:

- Kræver vedtagelse af tillægsbevillingen godkendelse af repræsentantskabet og regionsrådet i henhold til trafikelskabslovens § 3, stk. 2?
- Er Region Midtjylland og interessentkommunerne i Midttrafik forpligtet til at tilføre yderligere midler til Midttrafik, eller er de enkelte selskabsdeltagere frit stillet i forhold til, hvorvidt der indskydes yderligere midler?

- 1.2 Efter aftale med Midttrafik skal jeg i nærværende notat fremkomme med min juridiske vurdering af de rejste spørgsmål.

2. Trafikelskabslovens § 3, stk. 2

Trafikelskabslovens § 3, stk. 2 har følgende ordlyd:

»For så vidt angår trafikelskaber vest for Storebælt, beslutter trafikelskabet fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikelskabets ydelser, herunder handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional

betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter« (mine understregninger).

Bestemmelsen vedrører efter sin ordlyd udelukkende beslutningskompetencen i forhold til *fordelingen af tilskud*, og ikke størrelsen af tilskuddet. Dette fremgår også af bestemmelsens forarbejder, jf. bemærkninger i lovforslaget til § 3 (Lovforslag nr. 83 af 24. februar 2005):

»Der sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres brug af trafik-selskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafik-selskabets drift.

Det foreslås i stk. 2, at trafik-selskaber vest for Storebælt selv bestemmer fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Fordelingen af tilskuddet skal tage hensyn til, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafik-selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel. Fordelingen af tilskuddet skal ligeledes tage hensyn til, at regionerne ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og et busnet af regional betydning samt den hertil svarende andel af selskabets administrationsomkostninger.

Det foreslås i stk. 3, at tilskuddet til trafik-selskabet på Sjælland dækkes af de deltagende regioner og kommuner. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne for busruter af regional betydning og privatbanerne samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige busruter betales af de kommuner, som de pågældende ruter betjener. Udgifterne for den del af en busrutes trafikomfang, der er fælles for to kommuner, deles efter den indbyrdes erhvervsdeling mellem de pågældende kommuner, mens resten betales af den kommune, hvori det overskydende trafikomfang foregår. Reglen finder tilsvarende anvendelse ved kørsel gennem tre eller flere kommuner. Kommunerne betaler endvidere for individuel handicapkørsel for egne borgere« (mine understregninger).

At bestemmelsen i stk. 3 kun vedrører fordelingen af tilskuddet mellem selskabsdeltagerne, fremgår tydeligt, når man sammenholder bemærkningerne til henholdsvis § 3, stk. 2 og stk. 3: Trafik-selskaberne vest for Storebælt bestemmer selv den indbyrdes fordeling af tilskuddene, hvorimod fordelingen i trafik-selskabet på Sjælland er fastsat i selve lovbestemmelsen.

Beslutning om en tillægsbevilling er således ikke omfattet af trafik-selskabslovens § 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 Midttrafik vedtægter.

3. Er selskabsdeltagerne i Midttrafik forpligtet til at tilføre yderligere midler til Midttrafik

3.1 Det følger af trafik-selskabslovens § 3, stk. 1, at "*Trafik-selskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner*". I lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 3.3. er uddybende anført:

»Den primære indtægtskilde for trafik-selskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle trafik-selskabernes udgifter, og det er derfor nødvendigt

med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafiksselskabet« (min understregning).

Bemærkninger fastslår det uomgængelige: I det omfang, trafiksselskabets passagerindtægter ikke er tilstrækkelige til at dække udgifterne, må mankoen dækkes ved tilskud fra selskabsdeltagerne.

Midttrafik drives i overensstemmelse hermed. Størrelsen af selskabsdeltageres tilskud fastlægges årligt på baggrund af budgettet for det kommende år. Ved årets udgang opgøres det på baggrund af de faktiske passagerindtægter og de faktiske udgifter, om der er opkrævet for meget eller for lidt i tilskud hos de enkelte selskabsdeltagere. Er der opkrævet for meget, tilbagebetales det overskydende gennem reduktion i det efterfølgende års tilskudsopkrævninger. Er der omvendt opkrævet for lidt, opkræves mankoen modsvarende ved forhøjelse af det efterfølgende års tilskudsopkrævninger.

Såfremt Midttrafik havde haft – eller på anden vis kunne skaffe – tilstrækkelig likviditet til selv at dække udgifterne i 2020, ville selskabsdeltagerne være forpligtet til at dække driftsunderskuddet som følge af de manglende passagerindtægter på grund af Covid-19 pandemien gennem forhøjelse af tilskudsopkrævningen for 2021.

Baggrunden for forslaget om en tillægsbevilling nu er efter det oplyste, at Midttrafik ikke har likviditet til selv at dække driftsunderskuddet, og derfor har behov for at få tilført likviditeten nu.

Det er på denne baggrund min vurdering, at selskabsdeltagerne i Midttrafik hver især er forpligtet til at tilføre deres forholdsmæssige andel af likviditetsbehovet (opgjort i overensstemmelse med den fastlagte fordelingsnøgle).

Dette understøttes af § 23, stk. 1, nr. 3, jf. § 27, stk. 3 i Midttrafikens vedtægter. Efter § 23, stk. 1, nr. 3 træffer bestyrelsen beslutning om forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning, og i henhold til § 27, stk. 3 fastsætter bestyrelsen nærmere retningslinjer for selskabets finansiering. Forslaget om tillægsbevilling er reelt udtryk for, at der ved en budgetopfølgning er konstateret behov for yderligere likviditet. Når der i vedtægterne er forudsat budgetopfølgning og -revision, må det antages at følge heraf, at bestyrelsen på denne baggrund kan ændre (dvs. både forhøje og nedsætte) selskabsdeltageres tilskud, såfremt budgetopfølgningen måtte give anledning hertil. I den forbindelse må bestyrelsen med hjemmel i § 27, stk. 3 tillige kunne træffe beslutning om indbetalingstidspunkt.

Det bemærkes supplerende i den forbindelse, at Midttrafik i henhold til trafiksselskabslovens § 1, stk. 1, 3. pkt. er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, dvs. er et såkaldt § 60-selskab. Udgangspunktet for hæftelsen i § 60-selskaber er, at selskabsdeltagerne over for tredjemand hæfter *solidarisk*

for selskabets forpligtelser, medmindre der i selskabets vedtægter er sket fravigelse herfra, hvilket ikke er tilfældet for Midttrafiks vedkommende. 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. Det er dette kommunalretlige princip, der også er lovfæstet i trafikselskabslovens § 3, stk. 2, 3. pkt., hvorefter »*Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter*«. Midttrafiks vedtægter indeholder i § 27, stk. 1 og 2, bestemmelser, der er identisk hermed.

4. Afsluttende bemærkninger

Såfremt notatet måtte give anledning til spørgsmål, eller der er forhold, der ønskes uddybet, står jeg naturligvis gerne til rådighed herfor.

Aarhus, den 23. april 2020
Holst, Advokater

Erik Jensen
Partner

23. april 2020

Midttrafik

Notat vedrørende tillægsbevilling som følge af Covid-19 pandemien

Kapitalberedskab og likviditet i forbindelse med aflæggelse af årsregnskab for 2019

Udbruddet af Covid-19 pandemien og den deraf afledte gradvise nedlukning af samfundet fra marts 2020 medfører en betydelig nedgang i Midttrafiks passagerindtægter, ligesom det også fører til øgede udgifter til rengøring af busser og biler, faldende indtægter fra kontrolafgifter og fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen har på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen for 2019 opgjort den foreløbige effekt for 2020 til et tab på 360 mio. kr.

Beløbet er i sagens natur estimeret ud fra en række skøn, og det endelige tab kan derfor komme til afvige herfra, da det vil afhænge af varigheden og omfanget af virusudbruddet.

Betydning for årsregnskabet for 2019

De forventede økonomiske tab i 2020 som følge af Covid-19 vil ikke medføre beløbsmæssige ændringer i årsregnskabet for 2019, medmindre den efterfølgende begivenhed forventes at få betydning for vurderingen af virksomhedens muligheder for at fortsætte driften som følge af manglende kapitalberedskab.

I forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet har bestyrelse og direktion ansvaret for at foretage en vurdering af, om årsregnskabet kan aflægges med fortsat drift for øje. Vurderingen skal som udgangspunkt omfatte en periode på 12 måneder fra balancedagen og skal derfor gælde frem til 31. december 2020.

Væsentlige begivenheder efter balancedagen, der kan påvirke vurderingen af selskabets økonomiske stilling skal omtales i ledelsens årsberetning.

Solidarisk hæftelse

For trafiksselskaber vest for Storebælt, herunder Midttrafik, sikres det kommende års likviditet ved, at der forud for budgetåret vedtages et budget. På baggrund heraf betaler kommuner og regionen (bestillere) månedsvis acontobeløb opgjort i henhold til godkendte fordelingsnøgler. Ved årets udgang opgøres det på baggrund af de faktiske indtægter og de faktiske udgifter, om der er opkrævet for meget eller for lidt i tilskud hos de enkelte bestillere. Efterfølgende sker der en afregning af forskellen mellem aconto beløb og de enkelte bestillers andel af driftsresultatet i henhold til den vedtagne fordelingsnøgle.

Det fremgår af notat fra advokat Erik Jensen, Holst, at det af trafiksselskabsloven og bemærkningerne hertil følger, at i det omfang trafiksselskabets indtægter ikke er tilstrækkelige til at dække udgifterne, må mankoen dækkes ved tilskud fra selskabsdeltagerne (bestillerne). Midttrafik er i henhold til trafiksselskabslovens § 1 stk. 1, 3. pkt. omfattet af § 60 i lov kommunernes styrelse. Det fremgår også af notatet, at deltagere i et § 60-selskab hæfter solidarisk overfor tredjemand for selskabets forpligtelser.

Selskabets kapitalbehov skal derfor dækkes ved tilskud fra bestillerne, også i tilfælde af, at driftsresultatet afviger fra budgettet, i dette tilfælde med et betydeligt større negativt netto driftsresultat.

I Midttrafiks tilfælde, vil selv betydelige tab efter regnskabsafslutningen ikke medføre tvivl om muligheden for at fortsætte driften som følge af den solidariske hæftelse.

Sammenfatning

Vi skal på denne baggrund anbefale, at bestyrelsen inden årsregnskabet 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.

Direktør Jens Erik Sørensen

Midttrafik



Kære Jens Erik

Region Midtjylland er helt bevidst om den vanskelige situation, Midttrafik og Trafikselskaberne i Danmark står i med et betydeligt tab af indtægter i den kollektive trafik som følge af coronakrisen, og vi anerkender, at Midttrafik skal have likviditet til at drive den kollektive trafik.

Dato 24.04.2020

Henning Salling

Direkte tlf. 515572571

Side 1

Vi har via Danske Regioner modtaget det brev, som Trafikselskaberne i Danmark har sendt til KL og Danske Regioner om udfordringen med manglende indtægter, som er opstået som følge af coronakrisen. Danske Regioner er i gang med at forberede en sag med henblik på drøftelser med transportminister Benny Engelbrecht om kompensation for manglende indtægter.

Danske Regioner har tidligere henvendt sig til transportministeren og finansministeren om sagen med henblik på at blive kompenseret for de manglende indtægter. Transportministeren har kvitteret og bl.a. skrevet følgende:

"Vi er fuldt ud opmærksomme på, at der er økonomiske konsekvenser af den observerede nedgang i den kollektive trafiks passagerer, og regeringen er indstillet på at indgå i en konstruktiv dialog med både Danske Regioner og KL, om hvordan dette indtægtstab kan håndteres".

Det er transportministeren, som har stillet krav om fuld drift med restriktioner i den kollektive trafik, og det er derfor vores overbevisning, at ministeren vil se positivt på statslig kompensation i en eller anden form.

I henhold til lov om trafikselskaber er det regionen og kommunerne, som hæfter for økonomien i Midttrafik.

Vi har i dag været i dialog med Claus Hammer-Pedersen fra EY, der tilslutter sig vores forslag til model.

Vi anerkender, at Midttrafik i denne vanskelige situation skal fremvise et revideret budget for 2020, der er holdbart og, at bestillerne skal sikre, at Midttrafik har den fornødne likviditet til rådighed til gennemførelse heraf.

Vi anbefaler derfor vores politikere at stemme for det fremlagte budget, men vil dog bemærke, at det er usikkert, om indtægtstabet bliver så stort som estimeret, og hvem der finansierer det.

Region Midtjylland har ikke mulighed for at revidere det for Regional Udvikling vedtagne budget for 2020, men vil naturligvis bidrage med vores andel i at sikre den fornødne likviditet i Midttrafik.

Vores forslag til løsning, som også blev nævnt på det politiske møde den 15. april 2020 er, at vi forudbetaler vores bestillerbidrag for 2020 for at sikre likviditeten. Skulle dette ikke være tilstrækkeligt, vil vi bidrage med vores andel af den nødvendige yderligere likviditet til at sikre driften i Midttrafik i 2020.

Konkret tilbyder vi i første omgang at forudbetale to måneders bidrag i henholdsvis maj og juni svarende til 62,7 mio. kr. Dette er efter min overbevisning fortsat en operativ løsning her og nu på Midttrafiks aktuelle likviditetsudfordring, ligesom de opsparede puljer i Midttrafik også er med til at sikre likviditet. Vi er bevidste om vores ansvar om sammen med kommunerne at sikre, at trafikselskabet er solvent.

Det er fortsat usikkert, hvordan de manglende passagerindtægter finansieres. Det er usikkert, om staten vil yde kompensation direkte til trafikselskaberne eller til regionerne. Vi forventer, at efterreguleringer sker i forbindelse med budgettet for 2021.

Vi vurderer også, at det må være tilstrækkeligt, at bestillerne giver tilsagn om at sikre likviditeten i trafikselskabet, hvilket er det vi gør med vores forslag. Dette er EY enige med os i.

Vores forslag med at forudbetale dobbeltrater i de kommende måneder er som nævnt en her og nu løsning for både regionens og Midttrafiks økonomi. Vi vil samtidig via Danske Regioner øge presset på transportministeren for at få en garanti og en aftale om, at staten sikrer likviditeten i trafikselskaberne.

Opsamlingsvis er vores indstilling:

- 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 Letbanen, 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.

Jeg håber, at vi dermed har fundet en god og pragmatisk løsning.

Med venlig hilsen



Kim Kofod Hansen
udviklingsdirektør

Fra: Lis Andersen <XXX@dk.ey.com>

Sendt: 26. april 2020 20:43

Til: Marianne Berggreen Rasmussen <XXX@Midttrafik.dk>

Emne: Brev fra Region Midtjylland

Kære Marianne

EY har den 23. april 2020 sendt notat om sikring af kapitalberedskab og likviditet i forbindelse med aflæggelse af årsregnskab for 2019.

Det fremgår heraf, at det under alle forhold er bestillerne, der ved tilskud skal dække selskabets kapitalbehov, herunder også i forbindelse med det forventede økonomiske tab ved Covid-19 pandemien. Bestillerne hæfter forholdsmæssigt og solidarisk herfor.

Midttrafik har den 24. april modtaget brev fra Region Midtjylland, og vi er blevet anmodet om at kommentere dette.

I brevet anerkendes det, at

- I henhold til lov om trafikselskaber 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.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, er I velkommen til at vende tilbage.

Med venlig hilsen



Lis Andersen | statsaut. revisor | Assurance

Ernst & Young P/S | CVR 3070228
Værkmestergade 25, 8100 Aarhus, Denmark
Mobile: +45 25294667 | XXX@dk.ey.com
Website: <http://www.ey.com>

Denne email og alle filer vedlagt som bilag kan indeholde fortroligt materiale, der kun er beregnet for adressaten, og maa ikke udleveres eller kopieres til uvedkommende. Har De ved en fejltagelse modtaget denne email, bedes De venligst omgaaende meddele os dette pr. telefon: +45 7323 3000. Paa forhaand tak.

This email and any files transmitted with it may contain confidential information intended for the addressee(s) only. The information is not to be surrendered or copied to unauthorised persons. If you have received this communication in error, please notify us immediately by telephone: +45 7323 3000.

Fra: Erik Jensen <XXX@Holst-law.com>

Sendt: 26. april 2020 10:03

Til: Marianne Berggreen Rasmussen <XXX@Midttrafik.dk>; Lis Andersen <XXX@dk.ey.com>

Emne: SV: Brev fra Region Midtjylland (Holst j.nr. 040337-0025)

Kære Marianne

I mit notat af 23. april 2020 konkluderede jeg, at Regionen og kommunerne i henhold til trafikelskabsloven er forpligtede til at tilføre deres forholdsmæssige andel af den likviditet, som måtte være nødvendig til Midttrafiks fortsatte drift.

Region Midtjylland anerkender i brevet af 24. april 2020 denne forpligtelse, idet der i brevet bl.a. anføres følgende:

»Region Midtjylland er helt bevidst om den vanskelige situation Midttrafik og Trafikelskaberne i Danmark står i med et betydeligt tab af indtægter i den kollektive trafik som følge af coronakrisen, og vi anerkender, at Midttrafik skal have likviditet til at drive den kollektive trafik.

[...]

I henhold til lov om trafikelskaber er det regionen og kommunerne, som hæfter for økonomien i Midttrafik.

[...]

Vi anerkender, at Midttrafik i denne vanskelige situation skal fremvise et revideret budget for 2020, der er holdbart og, at bestillerne skal sikre, at Midttrafik har den fornødne likviditet til rådighed til gennemførelse heraf.

[...]

Vores forslag til løsning, som også blev nævnt på det politiske møde en 15. april 2020 er, at vi forudbetaler vores bestillerbidrag for 2020 for at sikre likviditeten. Skulle dette ikke være tilstrækkeligt, vil vi bidrage med vores andel af den nødvendige yderligere likviditet til at sikre driften i Midttrafik i 2020« (mine understregninger).

Regionen anerkender således forpligtelsen til at tilføre Midttrafik den nødvendige likviditet, men lægger i regionens løsningsforslag op til, at Midttrafiks likviditetsbehov i første omgang løses på den korte bane, ved at regionen forudbetaler regionens bestillerbidrag for 2020. Som jeg læser regionens brev, er løsningsforslaget bl.a. begrundet i, at regionen forventer en politisk løsning, som sikrer statslig kompensation til trafikelskaberne (med den virkning, at staten – og dermed ikke selskabsdeltagerne i trafikelskaberne - helt eller delvist dækker driftsunderskuddet som følge af Corona-situationen).

Jeg er ikke i besiddelse af oplysninger til at vurdere, om regionens løsningsforslag sikrer Midttrafik tilstrækkelig likviditet på den korte bane, men hvis det er tilfældet, er der efter min vurdering ikke umiddelbart juridiske problemstillinger i løsningsforslaget, idet regionen som anført anerkender forpligtelsen til at tilføre yderligere likviditet, hvis dette måtte blive nødvendigt.

Om et sådant tilsagn om tilførsel af yderligere likviditet er tilstrækkeligt til, at Midttrafik kan aflægge regnskab uden going concern forbehold, har jeg dog ikke vurderet, idet denne vurdering bør foretages af Midttrafiks revisor, Ernst & Young ("EY"). Jeg vil foreslå, at Midttrafik i den forbindelse også beder om EY's vurdering af, om der stilles særlige formkrav til selskabsdeltagerens tilsagn om likviditetstilførsel, eller om en anerkendelse som i Region Midtjyllands brev er tilstrækkelig.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, må I endelig sige til.

Med venlig hilsen

Holst,

Erik Jensen

Partner

Holst, Advokater Advokatpartnerselskab
T, +45 8934 0000 | Dir, +45 8934 1114| M, +45 3010 2214
XXX@holst-law.com | www.holst-law.com
Hans Broges Gade 2 | DK-8100 Aarhus C