



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om Metroselskabet I/S

Marts
2011

revision
revision

revision

Opfølgning i sagen om Metroselskabet I/S (beretning nr. 11/2009)

8. marts 2011

RN A602/11

I. Indledning

1. På baggrund af mit notat til Statsrevisorerne af 15. oktober 2010 i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, om Metroselskabet I/S, anmodede Statsrevisorerne om at blive orienteret om konsekvenserne for Metroselskabet I/S' langtidsøkonomi, når der forelå en opdateret passagerprognose, og der var indgået endelige aftaler om anlæg og drift af Cityringen.

Der foreligger nu en opdateret passagerprognose, og Metroselskabet I/S har indgået endelige aftaler om anlæg og drift af Cityringen med henholdsvis Copenhagen Metro Team og Ansaldo STS. Jeg gennemgår i det følgende de ændrede forudsætninger i selskabets langtidsbudget og disses betydning for selskabets langtidsøkonomi.

2. Rigsrevisionens opfølgning er baseret på brevveksling med Metroselskabet I/S. Notatet har i udkast været forelagt Metroselskabet I/S og Transportministeriet.

3. Det fremgår af bemærkningerne til forslag til lov om Metroselskabet I/S, §§ 5 og 13, at Folketingets Finansudvalg skal orienteres, hvis anlægsudgiften til Cityringen øges med mere end 3 %, eller tilbagebetalingstiden på Metroselskabet I/S' gæld forlænges med mere end 2 år.

Selskabet har på baggrund af de indkomne bud på anlægget af Cityringen været gennem 3 forhandlingsrunder. Efterfølgende fik transportministeren Finansudvalgets tilslutning til, at selskabet kunne indgå kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligeholdelse, af Cityringen med de vindende konsortier, jf. Akt 51 16/12 2010. Det fremgik af aktstykket, at anlægsudgiften til Cityringen ville øges med ca. 18 %, men at tilbagebetalingstiden for selskabets gæld som hidtil kunne fastholdes til 2059.

II. Ændrede forudsætninger i Metroselskabet I/S' langtidsbudget

4. Metroselskabet I/S følger selskabets langtidsøkonomi ved at udarbejde langtidsbudgetter, der fungerer som likviditetsbudgetter. Langtidsbudgetterne giver et samlet overblik over selskabets forventninger til afdrag af gæld og et eventuelt behov for lånoptagelse. Langtidsbudgetterne er baseret på en række forudsætninger om renteforhold, passagerantal, passagerindtægter, anlægsudgifter mv. Ændringer i én eller flere af disse forudsætninger vil kunne påvirke tidspunktet for, hvornår selskabet forventes at have tilbagebetalt sin gæld. I forbindelse med budgetlægningen for det efterfølgende år opdaterer selskabet langtidsbudgettet.

5. Rigsrevisionen foretog i beretning om Metroselskabet I/S følsomhedsberegninger af selskabets langtidsøkonomi baseret på selskabets langtidsbudget 2010. Selskabet har i forhold til langtidsbudget 2010, ud over indgåelsen af kontrakt om drift af tog og styresystemer, foretaget 3 væsentlige ændringer ved udarbejdelsen af langtidsbudget 2011. Det drejer sig om anlægsudgiften, passagertal og -indtægter samt renteafdækning.

Anlægsudgiften

6. Anlægsudgiften til Cityringen blev i dispositionsforslaget fra 2008 skønnet til at ligge i et interval mellem 14 mia. kr. og 22,2 mia. kr. ud fra et centralt skøn på 18,1 mia. kr. (2010-priser). Metroselskabet I/S indgik i januar 2011 kontrakt om anlæg af Cityringen, som indebærer, at anlægsudgiften stiger med ca. 2,9 mia. kr. Hertil kommer fordyrelser på i alt 0,3 mia. kr., bl.a. som følge af en fordyrelse af de arkæologiske udgravninger. Anlægsudgiften bliver derfor 3,2 mia. kr. dyrere end det hidtidige anlægsoverslag på 18,1 mia. kr., svarende til en forøgelse på ca. 18 %.

I selskabets langtidsbudget 2011 udgør det samlede anlægsbudget for Cityringen derfor 21,3 mia. kr. Anlægsbudgettet holder sig stadig inden for den usikkerhedsmargin på $\pm 4,1$ mia. kr., som fremgik af bemærkningerne til forslag til lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007).

Passagertal og -indtægter

7. Forventningerne til passagertallet blev opdateret i efteråret 2010 for både Metroens etape 1-3 og Cityringen. For Metroens etape 1-3 medførte opdateringen et fald i det forventede passagertal fra 58 mio. til 55 mio. passagerer i 2012. For Cityringen faldt forventningen fra 45 mio. til 44 mio. passagerer i 2019 og fra 75 til 69 mio. passagerer i 2023.

Samlet forventer Metroselskabet I/S, at ca. 130 mio. passagerer årligt fra 2023 vil benytte det samlede metrosystem, hvilket er 6 % færre passagerer end forventet i langtidsbudget 2010.

8. Forventningerne til passagerindtægterne fra Metroens etape 1-3 og Cityringen tog udgangspunkt i de takstforudsætninger, der lå til grund for principaftalen om Cityringen. Taksten pr. passager blev i 2010 reguleret til 10,86 kr., og Metroselskabet I/S forudsatte en real takststigning i perioden 2004-2018 på 14,3 %. Taksten pr. passager er i langtidsbudget 2011 sat til 11,20 kr., hvilket er baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13 % og i perioden 2018-2030 på 15 %, hvilket svarer til forudsætningerne i regeringens konvergensprogram.

Renteafdækning

9. Metroselskabet I/S har indgået renteafdækningsaftaler med et renteniveau på mellem 3,3 % og 3,7 %, som er indarbejdet i langtidsbudget 2011. Afdækningen omfatter knap $\frac{2}{3}$ af den nuværende forventede gæld og resulterer i en budgetmæssig besparelse på ca. 3 mia. kr. Besparelsen kan henføres til allerede indgåede renteafdækningsaftaler. Samlet vil selskabet have renteafdækket gæld for ca. 12 mia. kr. Gæld, som ikke er renteafdækket, forventes i langtidsbudget 2011 med en realrente på 4 % om året.

Forventningen i selskabets langtidsbudget 2011 er, at selskabet på grund af de fastlåste lave renter fortsat kan tilbagebetale sin gæld i 2059, selv om anlægsudgiften er steget med 3,2 mia. kr.

III. Metroselskabet I/S' langtidsøkonomi

10. I tabel 1-3 er vist resultaterne af følsomhedsberegninger baseret på langtidsbudget 2011, hvor der er ændret ved Metroselskabet I/S' forudsætninger for realrente, årlige passagerindtægter fra Metroens etape 1-3 og Cityringen, når den åbner, og anlægsudgiften til Cityringen.

Tabellernes grå markering viser de situationer, hvor tidspunktet for tilbagebetaling er 2059 eller før. Budgettet er til brug for beregningerne udvidet til 2099, hvor metrosystemet er ca. 100 år gammelt.

11. Tabel 1 viser resultaterne af følsomhedsberegningerne ved en forventning til realrenten på 3 % af den del af gælden, som ikke er renteafdækket. En realrente på 3 % vil være resultatet af et rentefald på 1 procentpoint i forhold til den forudsætning om en realrente på 4 %, der er anvendt i det opdaterede langtidsbudget 2011, for den del af gælden, som ikke er renteafdækket.

Tabel 1. Tilbagebetalingsår for gæld ved en forudsætning om årlig realrente på 3 %

Anlægsudgifter	Årlige passagerindtægter i perioden 2010-2099							
	Ændring i %	÷15 %	÷10 %	÷5 %	0	+5 %	+10 %	+15 %
+15 %	-	-	2085	2067	2058	2052	2048	
+10 %	-	-	2075	2061	2054	2049	2045	
+5 %	-	2084	2065	2056	2050	2046	2042	
0	-	2074	2059	2052	2047	2042	2040	
÷5 %	2084	2064	2054	2048	2043	2040	2038	
÷10 %	2073	2057	2050	2045	2041	2039	2037	
÷15 %	2061	2052	2046	2041	2039	2037	2035	

Note: Hvis der er anført "-", betyder det, at Metroselskabet I/S først efter 2099 eller aldrig vil kunne tilbagebetale sin gæld uden tilførsel af midler fra ejerne.

Kilde: Rigsrevisionen i samarbejde med Metroselskabet I/S.

Tabel 1 viser, at hvis realrenten falder til 3 % for den del af gælden, som ikke er renteafdækket, vil Metroselskabet I/S have betalt sin gæld i 2052 (grøn markering), hvis de 2 andre forudsætninger om anlægsudgifter og passagerindtægter ikke ændres.

Hvis anlægsudgiften stiger med 5 %, vil gælden kunne tilbagebetales i 2065, selv om de årlige passagerindtægter samtidig falder med 5 % (blå markering).

Falder anlægsudgiften med 5 %, og stiger passagerindtægterne samtidig med 5 %, vil gælden kunne tilbagebetales i 2043 (rød markering).

12. Tabel 2 viser resultaterne af følsomhedsberegningerne ved en forventning til realrenten på 4 % for den del af gælden, som ikke er renteafdækket. Det er denne forudsætning, der er anvendt i Metroselskabet I/S' langtidsbudget 2011.

Tabel 2. Tilbagebetalingsår for gæld ved en forudsætning om årlig realrente på 4 %

Anlægsudgifter	Årlige passagerindtægter i perioden 2010-2099							
	Ændring i %	±15 %	±10 %	±5 %	0	+5 %	+10 %	+15 %
+15 %	-	-	-	-	-	2076	2061	2053
+10 %	-	-	-	-	2085	2064	2055	2049
+5 %	-	-	-	-	2070	2057	2050	2045
0	-	-	-	2077	2059	2051	2046	2041
±5 %	-	2090	2063	2053	2046	2042	2039	
±10 %	-	2067	2055	2047	2042	2040	2037	
±15 %	2079	2057	2048	2042	2040	2038	2036	

Note: Hvis der er anført "-", betyder det, at Metroselskabet I/S først efter 2099 eller aldrig vil kunne tilbagebetale sin gæld uden tilførsel af midler fra ejerne.

Kilde: Rigsrevisionen i samarbejde med Metroselskabet I/S.

Tabel 2 viser, at hvis anlægsudgiften til Cityringen stiger med 10 %, vil Metroselskabet I/S have betalt sin gæld i 2085, hvis de årlige passagerindtægter ikke ændres (grøn markering).

Hvis anlægsudgiften stiger med 15 %, vil gælden kunne betales i 2076, hvis de årlige passagerindtægter samtidig stiger med 5 % (blå markering).

Hvis de årlige passagerindtægter falder med 5 %, vil selskabets gæld være betalt i 2077, hvis anlægsudgiften til Cityringen ikke ændres (orange markering).

Falder de årlige passagerindtægter med 10 %, og falder anlægsudgiften samtidig med 10 %, vil gælden være betalt i 2067 (rød markering).

13. Tabel 3 viser resultaterne af følsomhedsberegningerne ved en forventning til realrenten på 5 % for den del af gælden, som ikke er renteafdækket. En realrente på 5 % vil være resultatet af en rentestigning på 1 procentpoint i forhold til den forudsætning om en realrente på 4 %, der er anvendt i det opdaterede langtidsbudget 2011, for den del af gælden, som ikke er renteafdækket.

Tabel 3. Tilbagebetalingsår for gæld ved en forudsætning om årlig realrente på 5 %

Anlægsudgifter	Årlige passagerindtægter i perioden 2010-2099							
	Ændring i %	÷15 %	÷10 %	÷5 %	0	+5 %	+10 %	+15 %
+15 %	-	-	-	-	-	-	-	2067
+10 %	-	-	-	-	-	-	2072	2056
+5 %	-	-	-	-	-	2077	2058	2050
0	-	-	-	-	2087	2060	2050	2045
÷5 %	-	-	-	-	2062	2051	2045	2041
÷10 %	-	-	2065	2051	2051	2045	2040	2038
÷15 %	-	2072	2053	2045	2045	2040	2038	2036

Note: Hvis der er anført "-", betyder det, at Metroselskabet I/S først efter 2099 eller aldrig vil kunne tilbagebetale sin gæld uden tilførsel af midler fra ejerne.

Kilde: Rigsrevisionen i samarbejde med Metroselskabet I/S.

Tabel 3 viser, at hvis realrenten stiger til 5 % for den del af gælden, som ikke er renteafdækket, vil Metroselskabet I/S have betalt sin gæld i 2087 (grøn markering).

Hvis de årlige passagerindtægter stiger med 5 %, vil gælden være betalt i 2060, hvis anlægsudgiften til Cityringen ikke ændres (blå markering).

14. Hvis realrenten stiger til 6 % for den del af gælden, som ikke er renteafdækket, kan Metroselskabet I/S ikke betale sin gæld uden ændringer i de øvrige forudsætninger.

15. Følsomhedsberegningerne i tabel 1-3 viser samlet set, at der kun er plads til mindre ændringer i de centrale forudsætninger, som udgøres af en realrente på 4 %, en anlægsudgift på 21,3 mia. kr. og forventede årlige passagerindtægter på 1,8 mia. kr. i 2059, hvis Metroselskabet I/S' forventede gæld skal være betalt i 2059. Hvis forudsætningerne ændrer sig i positiv eller negativ retning for selskabet, vil tilbagebetalingstidspunktet også ændre sig.

16. Rigsrevisionen foretog i beretning om Metroselskabet I/S følsomhedsberegninger baseret på selskabets langtidsbudget 2010. Beregningerne viste, at selskabet ikke kunne betale sin gæld ved en stigning i realrenten på 1 procentpoint fra 4 % til 5 %, uden én eller begge forudsætninger om anlægsudgiften eller passagerindtægten ændres.

Følsomhedsberegningerne af langtidsbudget 2011 viser, at selskabet ikke kan betale sin gæld ved en stigning i realrenten på 1 procentpoint fra 5 % til 6 %, uden én eller begge forudsætninger om anlægsudgiften eller passagerindtægten ændres.

Selskabets langtidsøkonomi er dermed blevet en smule mindre følsom over for en stigning i realrenten.

IV. Afslutning

17. Metroselskabet I/S har opdateret passagerprognoserne og har indgået endelige aftaler om anlæg og drift af Cityringen med henholdsvis Copenhagen Metro Team og Ansaldo STS.

Jeg kan konstatere, at anlægsudgiften til Cityringen er blevet 3,2 mia. kr. dyrere end det hidtidige anlægsoverslag på 18,1 mia. kr. Anlægsudgiften holder sig stadig inden for den usikkerhedsmargin, som fremgik af bemærkningerne til forslag til lov om en Cityring. Jeg kan videre konstatere, at Metroselskabet I/S forventer, at 6 % færre passagerer årligt fra 2023 benytter det samlede metrosystem, men til en lidt højere indtægt pr. passager. Selskabets gennemførte renteafdækning som følge af det lave renteniveau betyder, at selskabet fortsat forventer at have betalt sin gæld i 2059.

Det er min opfattelse, at der fortsat kun er plads til mindre ændringer i de centrale forudsætninger for selskabets økonomi, hvis selskabets forventede gæld skal være betalt i 2059. Selskabets renteafdækning betyder dog, at selskabets langtidsøkonomi er blevet en smule mindre følsom over for en stigning i realrenten.

Jeg betragter hermed sagen som afsluttet.

Kirsten Leth-Nissen
fg.