

Til Region Hovedstaden

Sagsnummer
Sag-296094
Movit-2786670

Sagsbehandler FKY
Direkte +45 36 13 15 55
Fax 36 13 18 96
fky@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

29. april 2014

Region Hovedstaden - Følgebrev til regnskab 2013 for Trafikselskabet Movia

Regnskabet for 2013 blev godkendt af Movias bestyrelse på bestyrelsesmødet 27. februar 2014. Dette brev beskriver Movias regnskab 2013 for Region Hovedstaden med særlig fokus på de faktorer, der har indflydelse på ændringer i regionens tilskudsbehov i 2013.

Regnskabet udviser en efterregulering, som er forskellen mellem det betalte tilskud i 2013 og regnskabet. Efterreguleringen udbetales/opkræves i januar 2015.

Dette følgebrev indeholder:

- Regionens regnskab og efterregulering fordelt på poster
- Udviklingen i Regionens tilskudsbehov til busdrift.
- Udviklingen i Regionens tilskudsbehov til lokalbaner.
- Udviklingen i Regionens tilskudsbehov til patientbefordring.
- Oversigt over yderligere materiale på Movias ekstranet

Det samlede regnskab, inklusiv de generelle regnskabsprincipper fremgår af publikationen "[Årsrapport 2013](#)" som I kan finde på Movias ekstranet for kommuner og regioner. Se nærmere i slutningen af dette brev.

Tabel 1 viser Region Hovedstadens tilskudsbehov til forskellige ydelser som Movia leverer. Til sammenligning viser tabellen tilskudsbehovet i tidligere regnskaber, budget 2013 og efterregulering for 2013 til afregning i januar 2015.

Tabel 1 Region Hovedstadens tilskudsbehov fordelt på poster i perioden fra regnskab 2011 til regnskab 2013. Løbende priser.

<i>(mio. kr.)</i>	R2011	R2012	B2013	R2013	Faktureret 2013	Efter- regulering
Regionale busruter	84,3	81,9	99,9	93,1	-103,3	10,2
Lokalbaner excl. Anlæg	135,4	127,6	125,2	111,3	-125,2	13,9
Patientbefordring	0,0	7,7	29,4	27,2	-28,3	1,1
Fællesudgifter	241,8	241,5	256,3	231,0	-256,3	25,3
Finansielle poster	-2,1	7,0	7,7	10,1	-7,7	-2,4
Finansiering i alt excl. anlæg	459,4	465,6	518,5	472,7	-520,8	48,1
Anlæg lokalbaner	0,8	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiering i alt inkl. anlæg	460,2	478,4	518,5	472,7	-520,8	48,1

Note1: En positiv efterregulering er en udbetaling fra Movia til regionen, mens en negativ efterregulering er en indbetaling fra regionen til Movia. I januar 2015 afregnes efterreguleringen for hhv. patientbefordring, og den øvrige efterregulering excl. patientbefordring.

For udviklingen i fællesudgifter samt finansielle poster, henvises til publikationen "[Årsrapport 2013](#)" d. 17-18

Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift

Tilskudsbehovet er forskellen mellem udgifter og indtægter. Tabel 2 viser effekten af væsentlige faktorerens betydning for udviklingen i Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift fra budget 2013 til regnskab 2013.

Tabel 2 Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift - Specifikation af forskelle mellem budget 2013 og regnskab 2013

Region Hovedstaden		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2013 (udg.)	237,6
	Indtægter fra busdrift i budget 2013 (indt.)	-137,7
	Budget 2013 (tilsk.)	99,9
a	Forskel mellem realiseret og budgetteret prisindeks (udg.)	-7,4
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,0
c	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,1
d	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	0,8
e	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	8,1
f	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	-12,7
g	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	4,3
h	Regnskab 2013 (tilsk.)	93,1
i	Faktureret 2013 for busdrift (tilsk.)	-103,3
j	Efterregulering busdrift (tilsk.)	10,2
	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e) (udg.)	1,5
	Samlet ændring i indtægter (f+g) (indt.)	-8,4
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	-6,8

Note: Region Hovedstadens a conto betalinger (j) blev i 2013, efter aftale med regionen, øget med 3,375 mio. kr. på baggrund af øget drift på linjerne 330E og 500S, fra foråret 2013. – Derfor er ændringen i tilskudsbehov og efterreguleringen ikke ens.

Note: En positiv efterregulering er en udbetaling fra Movia til regionen, mens en negativ efterregulering er en indbetaling fra regionen til Movia. Derudover betyder positive tal, øget tilskudsbehov, mens negative tal reducerer tilskudsbehovet i regionen. Derfor betyder f.eks. negativt fortegn foran indtægter at indtægterne er steget.

Ad a) Forskel mellem realiseret og budgetteret prisindeks

Den realiserede indeksudvikling i 2013 er på et lavere niveau i forhold til indeksniveauet i budget 2013. Det er hovedsageligt renten (-1,6 %-point), men også lønniveauet (-1%) og dieselpriserne (-8%), der har været på et lavere niveau i 2013 i forhold til forventningerne i budget 2013¹. Samlet betyder dette, at kontraktudgifter i 2013, på baggrund af indeksudviklingen, er afregnet til en lavere pris i forhold til forventet i budget 2013. Den realiserede besparelse for Region Hovedstaden er 7,4 mio. kr.

¹ Indeks til Budget 2013 blev fastsat ud fra prognoser fra Nationalbanken i april 2012.

Ad b) Effekt af opdaterede K-faktorer

K-faktorregulering er en justering af den afregnede timepris, i forhold til hvor store ophold der er i køreplanen, samt hvor meget af driften der ligger uden for normal arbejdstid. Hvis der er større eller mindre ophold, samt drift i eller uden for normal arbejdstid, reguleres timeprisen altså op eller ned i forhold til udgangspunktet.

For Region Hovedstaden betyder K-faktorreguleringen ingen ændring i tilskudsbehovet er i forhold til budget 2013.

Ad c) Effekt af opdateret pendlerdata

I regnskab 2013 har Movia opdateret pendlerdata mellem kommunerne/regionerne i Movias område. Pendlingsmønsteret er opdateret fra Danmarks statistik, og har via finansieringsmodellen indflydelse på kommunens/regionens andel af tværkommunale/regionale linjer. De opdaterede pendlerdata øger Region Hovedstadens tilskud med 0,1 mio. kr. i forhold til budget 2013.

Ad d) Effekt af opdateret ekstrakørsel

Udgifterne til ekstrakørsel, blev i budgettet estimeret ud fra det historiske ekstrakørselsforbrug pr. linje på budgettidspunktet. De realiserede ekstrakørselsudgifter, er i regnskab 2013 0,8 mio. kr. højere i forhold til budgetteret.

Ad e) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer

"Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer" består af en række forskellige ændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner.

Udgiftsstigningen under "Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer", på 8,1 mio. kr., svarer til 3,4% af udgiftsniveauet for regionens busdrift.

Hovedårsagen til stigningen, er at der er ca. 6.200 timer mere busdrift i regnskabet i forhold til budgetteret – svarende til 2,1% af driften. Linjerne med øget drift er både 330E, som blev forlænget til Nærum St. samt øget myldretidsdrift på 500S, og øget drift på 320. (den øgede drift har også givet flere indtægter – se følgende afsnit om ændringer i indtægter)

Hertil var der udgifterne steget til incitamentsbonus til operatørerne for flere passagerer, da der har været passagerfremgang på linjerne med incitamentskontrakter. Incitamentsbonusen var budgetteret for lavt, og hertil har der været væsentlig passagerfremgang på linjerne, således at incitamentsbonus i forhold til budget 2013, er steget 3,4 mio. kr. svarende til 1,4%

Ad f og g) Effekt af ændringer i indtægter

Der har i 2013 været en positiv udvikling i indtægter i forhold til budget 2013.

I forhold til budgetteret er:

- *Passagertallet* på regionens andel af linjerne i regionen 1.215.000 højere, svarende til en stigning på 9,2% i forhold til budget 2013.
- Indtægten pr. passager 2,9% lavere end i budget 2013.

Samlet set er regionens tilskudsbehov reduceret med 8,4 mio. kr. på baggrund af højere indtægter end budgetteret.

Der har været passagerfremgang på alle regionens linjer, på nær linje 555 og 666. Det er særligt 300S, 330E, 400S og 500S, som har flere passagerer i forhold til budgetteret.

Region Hovedstadens tilskudsbehov til lokalbaner

Tabel 3 Region Hovedstadens tilskudsbehov til lokalbaner - Specifikation af forskelle mellem budget 2012 og regnskab 2012

(mio. kr.)	R2011	R2012	B2013	R2013	Forskel B2013- R2013
Passagerer (mio.)	6,3	6,6	6,5	6,7	0,2
Passagerindtægter	-90,9	-100,0	-101,4	-108,3	-6,9
Kontraktbetalinger	165,8	168,4	175,9	167,6	-8,3
Drift infrastruktur	20,6	21,3	21,6	21,6	0,0
Tilbagebetaling radioinv.	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	0,0
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	0,0
Rejsekortafgifter	0,1	0,1	1,1	0,5	-0,6
Bonusbetalinger	9,8	7,7	2,8	3,6	0,9
Øvrige	4,9	4,8	0,0	1,0	1,0
Togdrift i alt	226,4	227,5	226,6	219,6	-7,0
Finansieringsbehov excl. anlæg:	135,4	127,6	125,2	111,3	-13,9
Anlæg	0,8	12,8	0,0	0,0	0,0
Finansieringsbehov inkl. Anlæg	136,2	140,4	125,2	111,3	-13,9

Regnskab 2013 for lokalbaner i Region Hovedstaden excl. anlæg udviser en reduktion i tilskudsbehovet på 13,9 mio. kr. i forhold til budget 2013.

Lokalbanen A/S har i 2013 haft ca. 150.000 flere passagerer end budgetteret, svarende til 2,3%, Hertil er indtægt pr. passager steget, således at indtægterne samlet er steget 6,9 mio. kr. (6,4%) i forhold til budgetteret.

I Regnskab 2013 er operatørudgifterne 8,3 mio. kr. mindre end budgetteret. Det kan primært henføres til

udviklingen i de indeks, der regulerer kontraktudgifterne.

Hertil har udgifterne til rejsekortafgifter været 0,6 mio. kr. mindre, mens udgifterne til passagerbonus og rettighedsbonus er 0,9 mio. kr. højere. Endelig er "øvrige", som dækker over billeudstyr og kompensation til øget lønsumsafgift en mio. kr. højere end budgetteret.

Regnskab 2013 for Patientbefordring i Region Hovedstaden

Flextrafik ordningerne kan overordnet opdeles i 2 grupper; Variabel Flextrafik som består af ordningerne Handicapkørsel, Flextur, Kommunal visiteret kørsel og Patientbefordring samt Flextrafik Rute som består af ordningerne Rute Bruger og Rute Elev.

Variabel Flextrafik

Driftsudgifterne for ordningerne i den variable Flextrafik afregnes for langt størstedelens vedkommende hver måned som forbrugsafregning. Når årsregnskabet udarbejdes vil garantivogne, kvalitetsbrist og –bonus samt diverse reguleringer blive fordelt ud på kommuner og regioner hvilket vil medføre efterreguleringer for hver kommune/region. For langt de fleste kommuner/regioner vil disse reguleringer være marginale.

Administrationsbidrag opkræves i løbet af året, for hver passager som køres for kommunen/regionen. Opkrævningen er baseret på et budgetteret administrationsgebyr pr. passager. I forbindelse med årsregnskabet opgøres de samlede administrationsudgifter og de samlede passagertal. Dermed findes den realiserede administrative omkostning pr. passager. Differencen mellem de opkrævede og de realiserede administrative omkostninger pr. kommune/region resulterer i en efterregulering for hver kommune/region.

Da driftsomfanget, og antal passagerer i Movias Flextrafikordninger er steget i forhold til budgetteret, mens administrationsudgifterne er holdt på niveau med budgettet, er administrationsomkostningen pr. passager reduceret, hvorfor efterreguleringen er positiv.

I tabel 1 fremgår efterreguleringen for patientbefordring.

Yderligere materiale på Movias ekstranet

På <http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb> → klik på "din region" kan I finde

- [Årsrapport 2013](#) (det samlede regnskab for Trafikselskabet Movia – inklusiv fordelingsregnskab 2013)
- **Regnskab 2013 – Følgebrev** (dette brev med regionspecifikke uddybninger)
- **Regnskab 2013.xlsx** (det specificerede regnskab pr. buslinje i regionen)
- Tidligere budget- og estimat versioner.

Spørgsmål eller lignende vedrørende Movias økonomi kan rettes til

Seniorkonsulent i økonomi Frank Sjøgreen Kyhnau, tlf. 36 13 15 55,
e-mail fky@moviatrafik.dk

Region Hovedstadens kontaktpersoner i Movia:

Busdrift: Torsten Rasmussen, tlf. 36 13 16 40, e-mail tor@moviatrafik.dk

Lokalbaner: Tommy Frost, tlf. 36 13 16 00, e-mail tfr@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnau
Seniorkonsulent