

07 Tilbagebetaling og byrdefordeling vedr. afdrag og renter på lån til rejsekort

Indstilling:

Direktionen indstiller at:

- Lån til finansiering af ansvarlig lånekapital i Rejsekort A/S tilbagebetales i takt med tilbagebetaling fra Rejsekort A/S
- Lån til finansiering af aktier i Rejsekort A/S og egne anlægsinvesteringer afdrages over en periode på 15 år, fra systemet er taget i drift.
- Finansieringsbyrden for lånet til egne investeringer fordeles årligt på kommuner og regioner efter seneste års reviderede passagertal på de enkelte buslinjer og lokalbaner,
- Finansieringsbyrden for lånet til aktiekapital fordeles årligt på kommuner og regioner efter andel af seneste 5 års tilskud til de lovgivne tilskudsområder i Movia, dog således at indtil selskabets femte reviderede årsregnskab foreligger, anvendes så mange års reviderede regnskaber som muligt.
- Der søges gennemført en vedtægtsændring i august/september 2009, som sikrer legaliteten af byrdefordelingen vedrørende lån til aktiekapital.

Beslutning:

Tiltrådt

Resume:

Fordelingen af finansieringsbyrden for renter og afdrag på lån til finansiering af rejsekortet er uafklaret.

Rejsekortlån er som udgangspunkt optaget som stående lån, dvs. uden afdrag. Rejsekortlån foreslås at have en afdragsperiode på 15 år fra fuld ibrugtagning, således at afdragsperioden afpasses til systemets forventede levetid.

Den ansvarlige lånekapital finansieres via tilbagebetaling fra Rejsekort A/S. Der er derfor ikke behov for at beslutte en fordeling på kommuner og regioner for denne del af lånet.

Renter og afdrag på lån til egne anlægsinvesteringer foreslås fordelt på bus- og lokalbanedriften i forhold til passagertallet.

Renter og afdrag på lån til aktiekapital foreslås fordelt på kommuner og regioner i forhold til andel af seneste 5 års tilskud til de lovgivne tilskudsområder. En juridisk udtalelse konkluderer, at byrdefordelingen for sidstnævnte formentlig kræver en ændring af Movias vedtægt.

Sagsfremstilling:

En embedsmandsarbejdsgruppe med deltagelse fra begge regioner, kommunale repræsentanter fra Fredensborg og Københavns kommuner samt Movia har på baggrund af bestyrelsens beslutning herom den 6. marts 2008 drøftet mulige principper for fordeling på kommuner og regioner af rente- og afdragsbyrden på Movias lån til rejsekortet.

Gruppens drøftelser danner grundlag for administrationens forslag i dette dokument.

I Movias budgetter for 2007-2009 indgår ikke afdrag på gældsposter, og der er ikke i budgetterne taget stilling til finansiering af afdragene. Renterne på rejsekortlånet er i årsregnskab 2007 placeret under fællesudgifter og derfor finansieret af regionerne. Fra 2008 er regnskabspraksis ændret således at de løbende renter finansieres ved lånoptagelse og udgiftsføres i takt med afdrag på lånet. Dermed kan finansieringen af renter behandles efter samme principper som finansiering af afdrag.

Spørgsmålet om finansiering af renter og afdrag på lån er tidligere diskuteret i bestyrelsen, og det synes at ligge fast, at en løsning på byrdefordelingsspørgsmålet skal findes af Movia selv, da der ikke findes vejledning eller retningslinjer i lovgivningen på området.

Generelt for afdrag af lån omfattet af de kommunale låneregler gælder en maksimal afdrags-

periode på 25 år fra tidspunktet for lånoptagelsen.

HUR besluttede i 2005 at deltage fuldt ud i Rejsekort-projektet. Det indgik i beslutningsgrundlaget, at der var en business case med en positiv forrentning. Det vil sige, at de fremtidige indbetalinger som følge af rejsekortet vurderedes højere end investeringen og driftsudgiften. På den baggrund besluttede HUR at finansieret det samlede engagement ved lån med forventning om, at de fremtidige indbetalinger blev anvendt til lånet afvikling. Lånet blev oprindeligt beregnet til maksimalt at udgøre 416 mio. kr. i 2005 prisniveau, hvilket også er den låneadgang som Movia har overtaget fra de tre daværende trafiksselskaber.

Den aktuelle forventning til det maksimale lånebehov som vil opstå i 2011 er 609 mio. kr. incl. renter. Der er således behov for at udvide Movias låneadgang gennem en ansøgning til Indenrigs- og Socialministeriet i 2010.

Rejsekortlån finansierer indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, Movias egne anlægsinvesteringer samt tilskrevne renter i løbetiden. Lån optages løbende i takt med likviditetsbehovet og kan dække udgifter for en længere periode. Det betyder, at lån og investering godt kan ligge i hvert sit budgetår, samt at de forskellige låneformål (aktiekapital, ansvarlig lånekapital, anlægsinvesteringer) kan indeholdes i samme lån. Der er pt. optaget et lån på 130 mio. kr. i 2006 til dækning af tre låneformål (ikke til renter) i perioden 2005-2007. Lånet er et stående lån der udløber i 2011. Desuden er optaget et lån på 150 mio. kr. i 2009 til dækning af låneformål i 2008-2009. I alt er der nu optaget lån på 280 mio. kr..

Når alle nødvendige lån til rejsekortet er optaget, forventes følgende sammensætning af lånet:

Tabel 1. Rejsekortlån total

mio.kr.	Lån	Renter	Total
A/S kapital	180	12	192
Anlægsinvestering	278	18	296
Lån excl. ansvarlig lånekapital	458	30	488
Ansvarlig lånekapital	114	7	121
Total lån	572	37	609

Overvejelser om afvikling af lån til rejsekort

Arbejdsgruppen har overvejet at differentiere mellem de forskellige låneformål i det samlede rejsekortlån. Til grund for Movias forslag ligger således at anskue det samlede lån i tre bestanddele:

- Lån til Movias egne investeringer
- Lån til indskud af ansvarlig lånekapital i Rejsekort A/S
- Lån til indskud af aktiekapital i Rejsekort A/S.

Ad Movias egne investeringer

Der antages at være en nær sammenhæng mellem Movias egne investeringer i udstyr til rejsekortet og de efterfølgende driftsøkonomiske effekter. Rejsekortudstyr vil berøre såvel busser som lokalbaner og vil knyttes til mængden af rejser. Det foreslås derfor, at byrdefordelingen for afdrag og renter på den del af lånet, der vedrører egne investeringer, knyttes entydigt til passagertal for de enkelte buslinjer og lokalbaner.

Ad ansvarlig lånekapital

Det er og har altid været en gennemgående forudsætning for rejsekortets business case, at den af aktionærerne indbetalte lånekapital til Rejsekort A/S skulle tilbagebetales af selskabet, i takt med at rejsekortet genererer indtægter til selskabet. Det foreslås, at denne del af rejsekortlånet tilbagebetales af Movia i takt med, at Rejsekort A/S tilbagebetaler ansvarlig lånekapital. Denne del af rejsekortlånet vil derfor ikke belaste kommuner og regioner.

Ad lån til aktiekapital

192 mio. kr. af det samlede rejsekortlån vedrører Movias indskud af aktiekapital, og er dermed relateret til Movias ejerskab i Rejsekort A/S. For denne del af lånet er der derfor ikke samme grad af naturlig sammenhæng med de driftsmæssige resultater i bus- og lokalbanetrafikken, som det er tilfældet for investeringer i udstyr til rejsekort.

Arbejdsgruppen har overvejet, om det er muligt at indføre et "ejerskabsbegreb" i Movia, således at der for de 45 kommuner og de to regioner kunne fastlægges en ejerandel af Movia, og efterfølgende fordele finansieringsbyrden for denne del af lånet efter ejerandele. Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, om en kommunes/regions ejerandel kunne defineres som andelen af tilskud til Movia for de lovbestemte ydelser, dvs. busdrift, lokalbaner, handicappedbefordring og administration, hvorimod udgifter til de ikke lovbestemte ydelser ikke skulle indgå. For at få et stabilt udtryk for "ejerandele" kunne det så overvejes at lade "ejerandelen" bero på kommunens andel af de seneste fem års tilskud til Movia.

Juridisk udtalelse

Movia har til belysning af dette spørgsmål indhentet en juridisk udtalelse fra professor, dr. jur.

Karsten Revsbech, Århus Universitet om ejerbegrebet i forhold til Movia. Karsten Revsbech konkluderer om dette spørgsmål, at Trafikselskaber er særlige offentlige enheder, som regioner og kommuner er forpligtede til at deltage i med valgte repræsentanter og til at bidrage til finansieringen af efter nærmere ved lov eller i henhold til lov fastsatte regler. Der er ikke noget grundlag for at opfatte regioners og kommuners deltagelse i den særlige offentlige enhed, som et trafikselskab udgør, som udtryk for et ejerforhold.

Karsten Revsbech beskæftiger sig også med muligheder og tilhørende juridiske bestemmelser for den konkrete byrdefordeling, herunder den nævnte mulighed at fordele finansieringsbyrden efter hver kommunes og regions andel af de sidste fem års tilskud til Movias lovbestemte ydelser.

Karsten Revsbech vurderer, at en sådan fordeling vil ligge inden for § 3, stk. 3 i Lov om trafikselskaber, idet en sådan fordeling på en fyldestgørende måde, der reducerer betydningen af tilfældige udsving, netop afspejler bl.a. udgifterne til busruter. Derimod vil en sådan fordeling formentlig kræve en vedtægtsændring efter reglerne herom, fordi denne fordeling næppe kan rummes inden for rammerne af vedtægtsens § 25 og 26 (om selskabets finansiering).

Karsten Revsbech nævner sluttelig muligheden for, at kommunerne og regionerne aftaler en anden fordeling, som lovens § 3, stk. 4 giver mulighed for. Det kan de gøre, men der vil være grænser for, hvad der kan aftales inden for rammerne af denne bestemmelse. *"Det vil således ikke være muligt at aftale, at en kommune overtager betalingen af aktiviteter, der efter lovens hovedregler skal betales af en anden kommune eller regionen, fordi aktiviteterne er i denne anden kommunes eller regionens interesse. En sådan overtagelse af betaling vil kræve udtrykkelig lovhjemmel"*. (citater: Karsten Revsbech).

Hertil kommer, at en anden aftale efter § 3, stk. 4 kræver enighed.

Administrationens forslag

Ud af det samlede lånebehov på 609 mio. kr. inklusive påløbne renter udgør lån til den ansvarlige lånekapital 121 mio. kr. Ansvarlig lånekapital forventes tilbagebetalt i perioden 2013-2022. Lånekapitalen forrentes. Det anbefales at lade både renter og afdrag fra lånekapitalen indgå i tilbagebetalingen af det optagne lån.

Lån til finansiering af anlægsinvesteringen 296 mio. kr. anbefales fordelt på bus- og lokalbanedriften i forhold til passagerfordelingen, idet investeringen knytter sig til salgs- og billetteringsudstyr til bus- og lokalbanedriften.

Lån til finansiering af Movias andel af aktiekapitalen 192 mio. kr. anbefales fordelt efter kommunernes og regionernes andel af de samlede lovbestemte tilskud til Movia (udgifter til lokal-

baner, busruter af regional betydning, fælles administration og drift af selskabet, lokale busruter og individuel handicapbefordring).

Rejsekortudstyret antages at have en levetid på 15 år fra ibrugtagning. Herefter vil der være behov for nye investeringer. For at skabe rum i budgetterne til sådanne investeringer anbefales det, at rejsekortlånet tilbagebetales over en periode på 15 år fra ibrugtagning.

Rejsekortet forventes fuldt ibrugtaget i 2012. En afdragsperiode på 15 år vil betyde, at lånet løber til 2028. Det første lån blev optaget i 2006. Den samlede tilbagebetalingstid er derfor 22 år, og overholder således lovkravet om maksimalt 25 år.

Økonomi:

Beslutningen vil få effekt på kommuners/regionernes fremtidige betalinger til Movia.

Med forudsætning om en rente på 5 pct. og en afdragsperiode på 15 år bliver den årlige ydelse på rejsekortlånet (488 mio. kr.) 45 mio.kr. Beregnet med udgangspunkt i regnskab 2008 fås følgende fordeling af den årlige ydelse:

Tabel 2. Årlig ydelse på rejsekortlån

	(mio. kr.)	(Pct.)
København	11,743	26,2%
Frederiksberg	1,995	4,5%
Albertslund	0,345	0,8%
Ballerup	0,503	1,1%
Brøndby	0,298	0,7%
Dragør	0,376	0,8%
Gentofte	0,934	2,1%
Gladsaxe	0,888	2,0%
Glostrup	0,241	0,5%
Herlev	0,372	0,8%
Hvidovre	0,832	1,9%
Høje-Taastrup	0,602	1,3%
Ishøj	0,115	0,3%
Egedal	0,370	0,8%
Lyngby-Taarbæk	0,714	1,6%
Rødovre	0,891	2,0%
Rudersdal	0,840	1,9%
Tårnby	0,767	1,7%
Vallensbæk	0,083	0,2%
Furesø	0,317	0,7%
Allerød	0,270	0,6%
Fredensborg	0,511	1,1%
Frederikssund	0,505	1,1%
Halsnæs	0,125	0,3%
Gribskov	0,429	1,0%
Helsingør	0,895	2,0%
Hillerød	0,666	1,5%
Hørsholm	0,415	0,9%
Lejre	0,475	1,1%
Greve	0,249	0,6%
Roskilde	0,889	2,0%
Køge	0,557	1,2%
Solrød	0,164	0,4%
Stevns	0,173	0,4%
Kalundborg	0,435	1,0%
Sorø	0,221	0,5%
Odsherred	0,219	0,5%
Næstved	0,762	1,7%
Slagelse	0,831	1,9%
Faxe	0,135	0,3%
Holbæk	0,510	1,1%
Ringsted	0,260	0,6%
Lolland	0,548	1,2%
Vordingborg	0,493	1,1%
Guldborgsund	0,553	1,2%
Total kommuner	34,519	77,2%
Region Hovedstaden	5,912	13,2%
Region Sjælland	4,311	9,6%
Total regioner	10,223	22,8%
TOTAL	44,742	100,0%

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Behandling:

Ikke behandlet tidligere som separat sag, men problemstillingen er drøftet ved flere budget-behandlinger i bestyrelsen.

Kommunikation:

Åbent punkt. Sagsdokument offentliggøres på Movias hjemmeside.