

06 Økonomirapportering 2012.1 (Estimat 1, 2012)

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At Estimat 1, 2012 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultat for 2012.
- At den forventede kompensation på 7,4 mio. kr. for work-arounds ifm. rejsekortet anvendes til finansiering af anlægsinvesteringen. Dvs. nedbringelse af lånebehovet.
- At den forventede efterregulering på 69,8 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2014.
- At nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I henhold til kasse- og regnskabsregulativet skal bestyrelsen orienteres om udviklingen i Movias økonomi 3–4 gange årligt, herunder skal bestyrelsen ligeledes kvartalsvist orienteres om omlægninger i gælds- og obligationsporteføljen.

Estimat 1, 2012 (herefter Estimat 1) er den første status i 2012 til bestyrelsen om den forventede udvikling i Movias økonomi – dvs. udviklingen i Budget 2012.

Resultatet af estimatet på kommune/regions niveau er udsendt til kommuner og regioner i januar 2012 sammen med basisbudgettet for 2013.

Movias budgetprocedure som er vedtaget af bestyrelsen i februar 2010, indebærer at kommuner og regioner orienteres om Estimat 4, 2011 samt Estimat 1, 2012 og Basisbudget 2013 i januar 2012.

Kommuner og regioner er orienteret om disse estimater/basisbudget i følgebrevene til basisbudget 2013, som også indeholder budgetposterne for Estimat 4, 2011 og Estimat 1, 2012

I Estimat 1 beskrives udviklingen fra Budget 2012 til Estimat 1, 2012 på forretningsområder.

I Estimat 1 forventes en samlet efterregulering til kommuner og regioner for 2012 på 69,8 mio. kr., jf. tabel 1. Efterreguleringen skyldes et fald i finansieringsbehovet på 101,7 mio. kr. sammen med et fald i tilskudsbetalingerne på 31,9 mio. kr. Årsagen til faldet i finansieringsbehovet skal hovedsageligt findes på busområdet, hvor udgiftsniveauet på baggrund af opdaterede prisindeksforventninger er faldet primært på grund af forventningerne til renteniveauet samt dieselpriserne. Busudgifterne falder 57,8 mio. kr. Endvidere er forventningerne til indtægterne for bus nedjusteret med 7,5 mio. kr. væsentligst som følge af reducerede passagerforventninger.

Finansieringsbehovet for Flextrafik nedjusteres med 30,6 mio. kr. hvilket væsentligst skyldes faldende passagertal for Kommunale ordninger. Baneområdet nedjusteres med 20,8 mio. kr., hvilket primært skyldes nedjustering af udgifterne pga. justering af prisindeks og samtidig stigende passagertal.

Den endelige efterregulering for 2012 afregnes med kommuner og regioner primo 2014 og sker på baggrund af årsregnskabet for 2012. Regnskabet for 2012 forventes fremlagt for bestyrelsen i maj 2013, hvorefter der vil blive udsendt breve til kommuner og regioner med regnskabsforklaringer samt den endelige efterregulering for hver kommune og region.

Tabel 1 nedenfor udtrykker finansieringsbehovet det samlede tilskud til Movia fra kommuner og regioner til finansiering af Movias drift og administration. Tabellen viser, at finansieringsbehovet dækkes via:

1. A conto betalinger vedrørende bus- og banedrift (ekskl. anlægsudgifter) samt administrationsudgifter for Movia og Flextrafik
2. Forbrugsafhængige betalinger vedrørende Flextrafiks drift ekskl. administration
3. Forbrugsafhængige betalinger vedrørende lokalbanernes anlægsudgifter.

Tabel 1. Udvikling i efterregulering, Budget 2012 til Estimat 1, 2012

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 1, 2012	Ændring
Finansieringsbehov i alt	2.858,7	2.757,0	-101,7
A conto betalinger	2.381,7	2.380,7	-1,0
Forbrugsafhængige betalinger	477,0	446,2	-30,9
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	0,0	0,0
Tilskudsbetaling i alt	2.858,7	2.826,8	-31,9
Efterregulering	0,0	69,8	69,8

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post. For efterregulering gælder at et plus angiver en tilbagebetaling til kommuner/regioner mens et minus angiver en ekstraopkrævning hos kommuner/regioner.

Note: Finansieringsbehovet i alt udgør det samlede behov for finansiering i Movia for at opretholde drift og administration, mens tilskud i alt udgør de samlede forventede betalinger fra kommuner og regioner. Efterreguleringen er differencen mellem de to. Da bus, banedrift (ekskl. Anlæg) samt administration finansieres via a conto betalinger vil ændringer heri afspejle sig i efterreguleringen mens ændringer i Flextrafik (ekskl. Administrationsudgifter) både vil afspejle sig i finansieringsbehovet samt de forbrugsafhængige betalinger og dermed ikke i efterreguleringen.

De samlede ændringer i finansieringsbehovet i tabel 1 på -101,7 mio. kr. er specificeret på forretningsområder i tabel 2 nedenfor.

De indbetalte tilskud forventes i Estimat 1 at falde med 31,9 mio. kr. Heraf er den væsentligste ændring, at de forbrugsafhængige betalinger for Flextrafik falder, jf. afsnittet om Flextrafik på side 6. A conto betalingerne falder med 1,0 mio. kr. efter aftale med de berørte kommuner og regioner.

2. Estimerede ændringer i finansieringsbehov

Tabel 2 nedenfor viser de samlede, estimerede ændringer i indtægter og udgifter for hvert af de tre forretningsområder samt fællesudgifterne.

Samlet gælder det, at finansieringsbehovet i alt falder med 101,7 mio. kr. Dette dækker over en udvikling, hvor finansieringsbehovet til hhv. busdrift, Flextrafik og lokalbanerne falder med 50,3 mio. kr. 30,6 mio. kr. og 20,8 mio. kr.

Tabel 2. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik, Lokalbåner og Fællesudgifter, Budget 2012 til Estimat 1, 2012

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
Indtægter:					
Budget 2012	1.629,0	25,0	170,4	0,0	1.824,3
Estimat 1, 2012	1.621,5	23,7	177,6	0,0	1.822,8
Ændring, indtægter	-7,5	-1,3	7,2	0,0	-1,5
Udgifter:					
Budget 2012	3.267,4	537,5	503,8	374,3	4.683,1
Estimat 1, 2012	3.209,7	505,7	490,3	374,2	4.579,9
Ændring, Udgifter	-57,8	-31,8	-13,6	0,0	-103,2
Finansieringsbehov:					
Budget 2012	1.638,5	512,6	333,4	374,3	2.858,7
Estimat 1, 2012	1.588,1	482,0	312,6	374,2	2.757,0
Ændring, finansieringsbehov	-50,3	-30,6	-20,8	0,0	-101,7

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Fællesudgifterne, som dækker over administration og personale, tjenestemandspensioner, renter, afdrag på driftslån samt ydelser på rejsekortlån, er fastholdt på niveau med forventningerne til Budget 2012. Ændringerne for de øvrige forretningsområder beskrives i de følgende afsnit.

Som forudsætning for administrations- og personaleudgifter er det i budgettet lagt til grund, at de forventede stigende ressourcekrav til drift af rejsekortet kan afholdes inden for en uændret ramme. Dette er fortsat forventningen.

2.1 Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at finansieringsbehovet til busdrift forventes at falde med 50,3 mio. kr., og at faldet er sammensat af et indtægtsfald på 7,5 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 57,8 mio. kr. Udviklingen i hhv. indtægter og udgifter er vist i tabel 3 og 4. Indtægterne beskrives med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i hhv. priser, køreplanændringer samt øvrige operatørudgifter.

Tabel 3. Udvikling i busindtægter, Budget 2012 til Estimat 1, 2012

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 1, 2012	Ændring
Linjer i Hovedstaden	1.393,8	1.391,9	-1,9
Linjer i Syd	99,4	99,1	-0,2
Linjer i Vest	135,9	130,5	-5,4
Busindtægter i alt	1.629,0	1.621,5	-7,5

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

For buslinjerne i *takstområde Hovedstaden* forventes indtægterne at falde med ca. 1,9 mio. kr., hvilket kan henføres til en nedjustering af passagertallet på 1,9 mio. passagerer svarende til 13,0 mio. kr. og en modsat rettet virkning af en øget indtægt pr. passager.

For buslinjerne i *takstområde Syd* er indtægterne marginalt nedjusteret med 0,2 mio. kr.

Indtægterne for linjerne i *takstområde Vest* er nedjusteret med 5,4 mio. kr., hvilket primært skyldes en nedjustering af de forventede passagertal med 0,5 mio. passagerer.

Driftsudgifter

Tabel 4 viser, hvordan de samlede udgifter til busdrift reduceres med 57,8 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 4. Udvikling i udgifter til busdriften, Budget 2012 til Estimat 1,2012

	Mio. kr.
Budget 2012	3.267,4
Udvikling i køreplantimer	9,8
Udvikling i priser	-67,7
Udvikling i øvrige operatørudgifter	-3,8
Udvikling i rutespecifikke udgifter	3,9
Estimat 1, 2012	3.209,7

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Udgifter, der kan henføres til ændringer i køreplantimer, stiger med ca. 9,8 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes køreplanændringer og justering af budgetterede timer på enkelte buslinjer. Ændringen i timer svarer til en stigning på 0,3% af driften i budget 2012.

Operatørudgifterne reduceres med 67,7 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til 2,1 % af udgiftsniveauet. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet er opdateret på baggrund af realiserede indeks, prognoser og analyser fra Nationalbanken, Finansministeriet, KL, samt de stør-

ste banker. Det er i særlig grad et lavere renteniveau som følge af den europæiske gældskrise, men også lidt lavere dieselpriis, som bærer denne udvikling.

Øvrige operatørudgifter reduceres med 3,8 mio. kr. på baggrund af en opdateret vurdering af behovet for ekstrakørsel i 2012.

De rutespecifikke udgifter øges på baggrund af den succesfulde implementering af sms-billetterne, der betyder, at betalingen til teleoperatørerne øges.

2.2 Flextrafik

Fra oktober 2012 starter Movia patientbefordring i Region Hovedstaden. Administrationsomkostninger og kørselsudgifter er estimeret og indarbejdet i Estimat 1.

Forventningerne til hele kørselsomfanget og prisniveauet for Flextrafik er opdateret i Estimat 1, hvilket betyder en samlet nedskrivning af finansieringsbehovet på 30,6 mio. kr.

Tabel 5. Udvikling i finansieringsbehovet for Flextrafik, Budget 2012 til Estimat 1, 2012

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 1, 2012	Ændring
Handicap kørsel	116,7	109,8	-6,9
Flextur	3,8	7,3	3,5
Kommunale ordninger	53,5	32,5	-21,0
Patientbefordring	147,6	144,9	-2,7
Rute	191,0	187,5	-3,5
Flextrafik i alt	512,6	482,0	-30,6

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Estimat 1 er baseret på regnskabstal for 2010 samt på realiserede tal frem til september/november 2011. Efter udarbejdelsen af Budget 2012 er der for Flextrafik området skiftet budgetteringsmetode, således at der lægges mere vægt på realiserede data, hvilket forventes at styrke kvaliteten i prognosen.

Handicapkørsel

Handicapkørsel nedjusteres samlet med 6,9 mio. kr. Den primære årsag til nedjusteringen er, at omkostningerne per passager ligger væsentligt lavere end budgetteret for 2012. Det forventede passagertal forventes at blive ca. 13.000 højere end budgetteret.

Flextur

Finansieringsbehovet for Flextur forventes at stige med 3,5 mio. kr., da Flextur i 2011 har oplevet en stor vækst i antal ture. Passagertallet er derfor opskrevet med ca. 21.000 passa-

gerer på baggrund af realiserede data. Omkostningen per tur har dog samtidig været faldende, hvilket trækker i den modsatte retning.

Kommunale ordninger

På baggrund af tidligere forventninger om tilkomst af nye kommuner i ordningen, blev der i Budget 2012 indlagt en forventet stigning i antal passagerer. Denne tilgang er imidlertid endnu ikke realiseret, og derfor reduceres antallet af passagerer, hvilket er den primære forklaring på, at finansieringsbehovet for Kommunale ordninger nedskrives med 21,0 mio. kr.

Patientbefordring

Fra oktober 2012 starter patientbefordring for Region Hovedstaden. Der budgetteres med 120.000 ture per år svarende til 30.000 ture i 2012. Da der ikke findes realiserede data for udgiftsniveauet, er der i Estimat 1 regnet med ca. 1/3 rejselængde i forhold til kørsel i Region Sjælland, men med en rejsetid der er dobbelt så lang. Samlet er der estimeret en turpris på 2/3 af turprisen for Region Sjælland. Estimatet er behæftet med stor usikkerhed, indtil realiserede data foreligger. Samlet estimeres finansieringsbehovet at blive 7,3 mio. kr. for Region Hovedstaden. Hertil kommer implementeringsomkostninger som afregnes direkte med regionen.

Det estimerede finansieringsbehov for Region Hovedstaden på 7,3 mio. kr. modsvarer af et tilsvarende fald i det estimerede finansieringsbehov for Region Sjælland på 10,0 mio. kr. Nedjusteringen i Region Sjælland skyldes primært en reduktion i prisen pr. tur. Samlet forventes finansieringsbehovet for Patientbefordring at falde med 2,7 mio. kr.

Flextrafik Rute

Finansieringen af Flextrafik, Rute forventes reduceret med 3,5 mio. kr. Den primære årsag til dette er, at der forventes en omkostningsreduktion i forbindelse med udbud af kontrakterne i den nordlige del af kørselsområdet for Flextrafik Rute. Reduktionen forventes på baggrund af en forbedret udbudsproces, opstramning af kørselsaftalerne samt et konkurrencemæssigt forbedret operatørmarked.

Efterregulering

Ændringen i forventningerne til udgiftsniveauet for Flextrafik afspejler sig i de månedlige opkrævninger til kommuner og regioner og får derfor ikke indflydelse på den forventede efterregulering til kommuner og regioner.

2.3 Lokalbaner

Tabel 6 viser, at finansieringsbehovet for lokalbanerne samlet bliver nedjusteret med 20,8 mio. kr.

Tabel 6. Udvikling i finansieringsbehovet for lokalbaner, Budget 2012 til Estimat 1, 2012

Mio. kr.	Lokalbanen	Regionstog	Total
Indtægter:			
Budget 2012	90,5	79,9	170,4
Estimat 1, 2012	97,3	80,3	177,6
Ændring, Indtægter	6,8	0,4	7,2
Udgifter eksklusive anlæg:			
Budget 2012	237,1	266,7	503,8
Estimat 1, 2012	229,7	260,5	490,3
Ændring, Udgifter eksklusive anlæg	-7,4	-6,2	-13,6
Anlæg:			
Budget 2012	0,0	0,0	0,0
Estimat 1, 2012	0,0	0,0	0,0
Ændring, Anlæg	0,0	0,0	0,0
Finansieringsbehov:			
Budget 2011	146,6	186,8	333,4
Estimat 1, 2012	132,4	180,2	312,6
Ændring, Finansieringsbehov	-14,2	-6,5	-20,8

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Region Hovedstaden:

Det samlede finansieringsbehov i 2012 for Lokalbanen A/S forventes at falde med 14,2 mio. kr. Reduktionen skyldes, at indtægterne stiger, samtidig med at udgifterne falder.

Der er en stigning i de forventede indtægter på 6,8 mio. kr. Stigningen i passagerindtægterne kommer af en stigning på 440.000 passagerer. Baggrunden for denne stigning er effekten af forbedrede køreplaner samt implementeringen af R-nettet i Nordsjælland.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres samlet med 7,4 mio. kr. Hovedårsagen til faldet i udgifter er opdaterede indeksforventninger, hvor specielt renten og dieselpriiserne nu forventes at ligge på lavere niveauer i forhold til det budgetterede. I den anden retning trækker det, at passagerbonus øger udgifterne med 2,8 mio. kr. Hertil øges km-vederlaget med 2,3 mio. kr., da produktionen øges med 100.000 km.

Region Sjælland:

Det samlede finansieringsbehov for Regionstog forventes at falde med 6,5 mio. kr. Indtægterne forventes at stige med 0,4 mio. kr., hvilket skyldes en marginal stigning i indtægt per passager.

Udgifter eksklusive anlæg forventes at falde med 6,2 mio. kr. Ændringer i prisindeks forventes at reducere omkostningerne med 8,2 mio. kr. Togkm-vederlaget estimeres at falde med 3,2 mio. kr., idet vederlaget på den ene side falder med 2 kr. pr km., og produktionen på den anden side stiger med ca. 0,2 mio. km. Endelig stiger tilskuddet til infrastruktur med 5 mio. kr., fordi forbruget til vedligehold forøges fra 2012.

Økonomi:

Som beskrevet

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.