

## 04 Økonomirapportering 2012.2

### Indstilling:

Det indstilles,

- At estimat 2, 2012 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultat for 2012.
- At den forventede efterregulering på 34,9 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2014.
- At nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på [www.moviatrafik.dk](http://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 2, 2012 (herefter estimat 2) er den anden 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 juni 2012 sammen med budget 2013 1. behandling.

I estimat 2 beskrives udviklingen fra budget 2012 til estimat 2, 2012 på forretningsområder.

I estimat 2 forventes en samlet efterregulering til kommuner og regioner for 2012 på 34,9 mio. kr., jf. tabel 1. Efterreguleringen skyldes et fald i finansieringsbehovet på 57,4 mio. kr. sammen med et fald i tilskudsbetalingerne på 22,5 mio. kr.

Finansieringsbehovet for busdriften falder med 24,5 mio. kr. Faldet er nettvirkningen af en udgiftsreduktion på 67,9 mio. kr. og en indtægtsreduktion på 43,4 mio. kr. Udgiftsreduktionen kan henføres til en mere behersket udvikling i prisindeksene, primært rentedelen og lønindekset.

Indtægtsreduktionen hænger sammen med lavere forventninger til passagertallet i 2012 i forhold til budgettet (6,9 mio. passagerer svarende til 3 %). Det bemærkes i den forbindelse, at passagerbudgettet i 2012 er baseret på de høje passagertal i 2010, og ikke indregner det fald i passagertallet, som skete i 2011.

Finansieringsbehovet for Flextrafik nedjusteres med 42,5 mio. kr. på grund af lavere kørselsomkostninger per passager og lavere passagertal end forventet for Kommunale ordninger. Omkostningsreduktionen kan henføres til det udbud af Flextrafikførsel, som trådte i kraft i oktober 2011, og som medførte prisfald.

På baneområdet stiger tilskudsbehovet med 9,2 mio. kr., hvilket er nettvirkningen af indregning af anlægsudgifter (21 mio. kr.) og mindre indtægtsnedgang på den ene side og en mere behersket indeksudvikling end forventet på den anden side.

Den endelige efterregulering for 2012 afregnes med kommuner og regioner primo 2014 og sker på baggrund af bestyrelsens godkendelse af regnskabet for 2012.

Tabel 1 nedenfor udtrykker Movias samlede tilskudsbehov fra kommuner og regioner, som er nødvendigt for at sikre 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 2, 2012**

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 2, 2012	Ændring
<b>Finansieringsbehov i alt</b>	<b>2.858,7</b>	<b>2.801,4</b>	<b>-57,4</b>
A conto betalinger	2.381,7	2.380,1	-1,6
Forbrugsafhængige betalinger	477,0	435,1	-41,9
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	21,0	21,0
<b>Tilskudsbetaling i alt</b>	<b>2.858,7</b>	<b>2.836,2</b>	<b>-22,5</b>
<b>Efterregulering</b>	<b>0,0</b>	<b>34,9</b>	<b>34,9</b>

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 tilskudsfinansiering i Movia for at opretholde drift og administration, mens *tilskudsbetaling* 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.

Det samlede fald i finansieringsbehovet på 57,4 mio. kr., er specificeret på forretningsområder i tabel 2 nedenfor.

De indbetalte tilskud forventes i estimat 2 at falde med 22,5 mio. kr. Heraf er den væsentligste ændring, at de forbrugsafhængige betalinger for Flextrafik falder, jf. afsnittet om Flextrafik på side 7. Betalinger for anlæg på lokalbaner, som afregnes efter forbrug, men ikke indregnes i budgettet, forventes at blive 21,0 mio. kr. A conto betalingerne falder med 1,6 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.

Finansieringsbehovet falder i alt med 57,4 mio. kr. Dette dækker over en udvikling, hvor finansieringsbehovet til hhv. busdrift og Flextrafik falder med 24,5 mio. kr. og 42,5 mio. kr., mens finansieringsbehovet til lokalbaner stiger med 9,2 mio. kr.

**Tabel 2. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik, Lokalbåner og Fællesudgifter, budget 2012 til estimat 2, 2012**

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
<b>Indtægter:</b>					
Budget 2012	1.629,0	25,0	170,4	0,0	1.824,3
Estimat 2, 2012	1.585,6	24,6	167,7	0,0	1.777,8
<b>Ændring, indtægter</b>	<b>-43,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-46,5</b>
<b>Udgifter:</b>					
Budget 2012	3.267,4	537,5	503,8	374,3	4.683,1
Estimat 2, 2012	3.199,5	494,6	510,4	374,7	4.579,2
<b>Ændring, Udgifter</b>	<b>-67,9</b>	<b>-42,9</b>	<b>6,5</b>	<b>0,4</b>	<b>-103,9</b>
<b>Finansieringsbehov:</b>					
Budget 2012	1.638,5	512,6	333,4	374,3	2.858,7
Estimat 2, 2012	1.614,0	470,1	342,6	374,7	2.801,4
<b>Ændring, finansieringsbehov</b>	<b>-24,5</b>	<b>-42,5</b>	<b>9,2</b>	<b>0,4</b>	<b>-57,4</b>

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

Fællesudgifterne, som dækker 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.

## 2.1 Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at finansieringsbehovet til busdrift forventes at falde med 24,5 mio. kr. og at faldet er sammensat af et indtægtsfald på 43,4 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 67,9 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.

### Indtægter

**Tabel 3. Udvikling i busindtægter, budget 2012 til estimat 2, 2012**

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 2, 2012	Ændring
Linjer i Hovedstaden	1.393,8	1.362,9	-30,8
Linjer i Syd	99,4	98,0	-1,4
Linjer i Vest	135,9	124,6	-11,2
<b>Busindtægter i alt</b>	<b>1.629,0</b>	<b>1.585,6</b>	<b>-43,4</b>

For buslinjerne i *Hovedstaden* forventes indtægterne at falde med ca. 30,8 mio. kr. (2,2%), hvilket skyldes en nedjustering af passagertallet på 5,8 mio. passagerer svarende til 41,7 mio. kr. Indtægt pr. påstiger er i estimat 2 steget med 0,06 kr. pr. påstiger i forhold til budgettet svarende til samlet 10,9 mio. kr..

For buslinjerne i *Syd* er indtægterne nedjusteret med 1,4 mio. kr. Det skyldes primært et fald i antal passagerer på 0,5 mio. svarende til ca. 8%, mens indtægt pr. påstiger modsat er opskrevet og næsten opvejer passagernedgangen.

I Takstområde *Syd* er indtægtsfordelingen på linjerne hovedsageligt baseret på data fra det tidligere billetteringssystem. Det er forventet, at indarbejdelsen af rejsekortdata for indtægtsdannelsen på linjeniveau, i nogen grad vil flytte indtægter mellem linjerne, og dermed omfordele indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. Indarbejdelsen af rejsekortdata, som vil give et mere præcist billede af indtægtsdannelsen på linjeniveau, forventes indarbejdet fra estimat 4, 2012.

Indtægterne for linjerne i *Vest* er nedjusteret med 11,2 mio. kr. Der er et mindre fald i antal passagerer, men hovedårsagen til indtægtsfaldet skyldes en nedjustering af indtægt per passager i forhold budget 2012. Nedjusteringen henføres til, at der i 2011 er konstateret et indtægtsfald som følge af overgangen fra klippekort til rejsekort, og som rækker ind i 2012. De seneste vurderinger tyder på, at denne effekt klinger af i løbet af 2012.

I *Vest* må der forventes en for busdriften negativ afsmittende konsekvens af 3 måneders lukning af Nordvest-banen hen over sommeren.

DSB har konstateret, at budgetgrundlaget for indtægter fra Hyper Card har været fejlagtigt (en teknisk fejl), således at de realiserede indtægter fra Hyper Card vil være mindre end budgettet. Den nøjagtige størrelse af differencen er ikke færdigberegnet.

## Driftsudgifter

Tabel 4 viser, hvordan de samlede udgifter til busdrift reduceres med 67,9 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

**Tabel 4. Udvikling i udgifter til busdriften, budget 2012 til estimat 2, 2012**

	Mio. kr.
<b>Budget 2012</b>	<b>3.267,4</b>
Udvikling i køreplantimer	9,2
Udvikling i priser	-78,0
Udvikling i øvrige operatørudgifter	-2,2
Udvikling i rutespecifikke udgifter	3,1
<b>Estimat 2, 2012</b>	<b>3.199,5</b>

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. 9,2 mio. kr. Ændringen i timer svarer til en stigning på 0,3% af driften i budget 2012.

Operatørudgifterne reduceres med 78,0 mio. kr., som følge af ændrede priser, hvilket svarer til 2,4% af udgiftsniveauet. Den væsentligste forklaring er indeksudviklingen 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 største banker. Det er i særlig grad et lavere renteniveau som følge af den europæiske gældskrise, men også lidt lavere forventning til lønudviklingen, som bærer denne udvikling.

Øvrige operatørudgifter er reduceret med 2,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Hovedårsagen er, at udgifter til incitamentsbonusser falder på baggrund af lavere passagertal i forhold til budgettet.

De rutespecifikke udgifter forventes øget med 3,1 mio. kr. ift. budget 2012. Det er en nedgang på 0,8 mio. kr. i forhold til estimat 1, januar 2012. Salgsomkostninger til sms-billetter bærer merudgiften, mens nedjustering af udgifter til stoppestedsvedligeholdelse, herunder mindre indkøb af lamineringsmaterialer, trækker den anden vej. Omkostninger ved salg af rejsehjemmel vil være påvirket af udbredelsen af rejsekort og omfanget af skift fra de almindelige sms-billetter til mobilbilletter via Movias app til smartphones, som vil være mindre omkostningsbærende. Salgsomkostningerne vil blive analyseret nærmere i estimat 3.

## 2.2 Flextrafik

Finansieringsbehovet for Flextrafik er reduceret med 42,5 mio. kr. i forhold til budgettet. De væsentligste forklaringer er, at der ved opstart af nyt udbud pr. oktober 2011 er sket et fald i de afregnede operatørpriser, og at der forventes et lavere passagertal for Kommunale ordninger.

**Table 5. Udvikling i finansieringsbehovet for Flextrafik, budget 2012 til estimat 2, 2012**

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 2, 2012	Ændring
Handicap kørsel	116,7	100,2	-16,5
Flextur	3,8	7,7	3,9
Kommunale ordninger	53,5	32,6	-20,8
Patientbefordring	147,6	139,5	-8,1
Rute	191,0	190,0	-0,9
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>512,6</b>	<b>470,1</b>	<b>-42,5</b>

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

Estimat 2 er baseret på regnskabstal for 2010 samt på realiserede data for perioden oktober 2011 til februar 2012, hvoraf de nye operatørpriser fremgår.

### Handicapkørsel

Handicapkørsel nedjusteres samlet med 16,5 mio. kr. Den primære årsag til nedjusteringen er, at omkostningerne per passager ligger væsentligt lavere end budgetteret for 2012 på grund af det nye udbud i oktober 2011. Det forventede passagertal forventes at blive ca. 7.000 højere end budgetteret.

### Flextur

Finansieringsbehovet for Flextur forventes at stige med 3,9 mio. kr. som primært skyldes at Flextur i 2011 har oplevet en stor vækst i antal ture. Passagertallet er blevet opskrevet med ca. 24.000 passagerer. Væksten er fortsat i de første 4 måneder af 2012.

### Kommunale ordninger

På baggrund af nye kommuner i ordningen, blev der i budget 2012 indlagt en forventet stigning i antal passagerer. Denne stigning er imidlertid endnu ikke slået igennem. Derfor reduceres antallet af passagerer, hvilket er den primære forklaring på, at finansieringsbehovet for Kommunale ordninger nedskrives med 20,8 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 estimerne 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 nogen usikkerhed indtil realiserede data forefindes. Implementeringsomkostninger afregnes direkte med Region Hovedstaden.

Det samlede finansieringsbehov for Patientbefordring falder med 8,1 mio. kr. hvilket primært skyldes en reduktion i pris pr. tur bl.a. pga. opstart af billigere udbud i oktober 2011.

Finansieringsbehovet for Region Sjælland, falder med 37,5 mio. kr. på baggrund af lavere pris pr. tur på trods af en forventning om en passagerfremgang på 3%.

Hertil er opstarten af patientbefordring i Region Hovedstaden indregnet i estimat 2 2012, med et finansieringsbehov på 29,4 mio. kr.

### Flextrafik Rute

Udgifterne til Flextrafik, Rute forventes reduceret med 0,9 mio. kr. 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 Lokalbener

Tabel 6 viser, at finansieringsbehovet for lokalbanerne samlet øges med 9,2 mio. kr. Finansieringsbehovet for Lokalbanelen i Region H reduceres med 4,3 mio. kr. mens finansieringsbehovet for Regionstog i Region S øges med 13,5 mio. kr.

**Tabel 6. Udvikling i finansieringsbehovet for lokalbaner, budget 2012 til estimat 2, 2012**

Mio. kr.	Lokalbanen	Regionstog	Total
<b>Indtægter:</b>			
Budget 2012	90,5	79,9	170,4
Estimat 2, 2012	94,0	73,7	167,7
<b>Ændring, Indtægter</b>	<b>3,5</b>	<b>-6,2</b>	<b>-2,7</b>
<b>Udgifter eksklusive anlæg:</b>			
Budget 2012	237,1	266,7	503,8
Estimat 2, 2012	227,0	262,4	489,4
<b>Ændring, Udgifter eksklusive anlæg</b>	<b>-10,1</b>	<b>-4,3</b>	<b>-14,5</b>
<b>Anlæg:</b>			
Budget 2012	0,0	0,0	0,0
Estimat 2, 2012	9,4	11,6	21,0
<b>Ændring, Anlæg</b>	<b>9,4</b>	<b>11,6</b>	<b>21,0</b>
<b>Finansieringsbehov:</b>			
Budget 2011	146,6	186,8	333,4
Estimat 2, 2012	142,4	200,3	342,6
<b>Ændring, Finansieringsbehov</b>	<b>(4,3)</b>	<b>13,5</b>	<b>9,2</b>

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

### Region Hovedstaden:

Det samlede finansieringsbehov i 2012 for banedriften i Region Hovedstaden forventes at falde med 4,3 mio. kr. Reduktionen skyldes at indtægterne stiger, samtidig med at udgifterne falder.

Der er en stigning i de forventede indtægter på 3,5 mio. kr. Stigningen i passagerindtægterne kommer af en passagerfremgang på 280.000 passagerer. Baggrunden for denne stigning er effekten af forbedrede køreplaner samt implementeringen af R-nettet i Nordsjælland.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres samlet med 10,1 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 budgettet. I den anden retning trækker det, at bonus for

flere passagerer øger udgifterne med 1,4 mio. kr. Hertil øges km-vederlaget med 2,3 mio. da produktionen øges med 100.000 km på Lille Nord-strækningen.

Det lavere renteniveau har samtidig en afsmittende virkning på den kompensation der skal betales for ændrede regler om Cross border leasing på i alt 1,4 mio. kr.

Herudover er der budgetteret med anlægsudgifter for 9,4 mio. kr. Anlægsudgifterne bruges til ombygning af flexrum i togene samt radioinvesteringer.

#### Region Sjælland:

Det samlede finansieringsbehov for banedriften i Region Sjælland forventes at stige med 13,5 mio. kr. Indtægterne forventes at falde med 6,2 mio. kr. Faldet sker både i takstområde Syd og Vest. I takstområde Vest er der indregnet et fald i antal passagerer, da DSBs togdrift mellem Lejre og Holbæk indstilles i tre sommermåneder som følge af en modernisering af banestrækningerne. Samtidig er indtægterne i Takstområde Vest reduceret, som følge af skiftet fra klippekort til rejsekort, jf. beskrivelse under busdrift.

I takstområde Syd skyldes faldet i indtægterne, at fordelingen af særindtægter mellem bus og bane er opdateret efter de seneste realiserede tal. I estimat 2 2012 er anvendt en opdateret fordelingsnøgle fra regnskab 2011, hvilket giver en reduktion i salgsindtægterne ift. fordelingsnøglen anvendt i budgettet, som var baseret på fordelingen i regnskab 2010.

Udgifter eksklusivt anlæg forventes at falde med 4,3 mio. kr. Ændringer i indeks forventes at reducere omkostningerne med 4,3 mio. kr. Hertil kommer, at togkm-vederlaget estimeres til at falde med 3 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. Tilskuddet til infrastruktur stiger med 5 mio. kr., fordi forbruget til vedligehold forøges. Leasingudgifterne estimeres at falde med 1,9 mio. kr. som følge af en faldende rentesats. Passagerbonusen nedjusteres med 0,2 mio. kr. som følge af et forventet fald i passagertal i takstområde Vest.

Endelig er der under anlægsudgifter estimeret en restudbetaling på opgraderingsprojekter i Vestsjælland og på Østbanen svarende til 11,6 mio. kr.

### **3. Likviditet**

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning. I de seneste 12 måneder er Movias likvide beholdning ændret fra 389 mio. kr. til 258 mio. kr. Det skyldes følgende:

- I januar 2012 udbetalte Movia efterreguleringen fra regnskab i 2009 til kommuner og regioner.
- Estimat 2 viser en forventet efterregulering på 34,9 mio. kr. En del af dette er med til at øge likviditeten.
- Herudover påvirkes likviditeten af løbende forskydninger i debitorer og kreditorer.

Likviditeten vil i starten af 2013 blive reduceret med ca. 87 mio.kr. som følge af udbetaling af efterregulering vedr. regnskab 2011.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Movia indgik d. 15. maj 2011 en aftale om porteføljevaltning med Nordea Investment Management AB, Danmark, som blev godkendt af bestyrelsen d. 14. april 2011.

Der er ikke foretaget omlægninger i porteføljen i 1. kvartal 2012. Værdien af obligationsporteføljen er inklusiv kursændringer og vedhængende renter ultimo april 2012 på 86 mio. kr.

Til finansiering af Rejsekortet forventes der medio 2012 optagelse af et nyt lån med en hovedstol på 186 mio. kr.

**Økonomi:**

Som beskrevet

**Miljømæssige konsekvenser:**

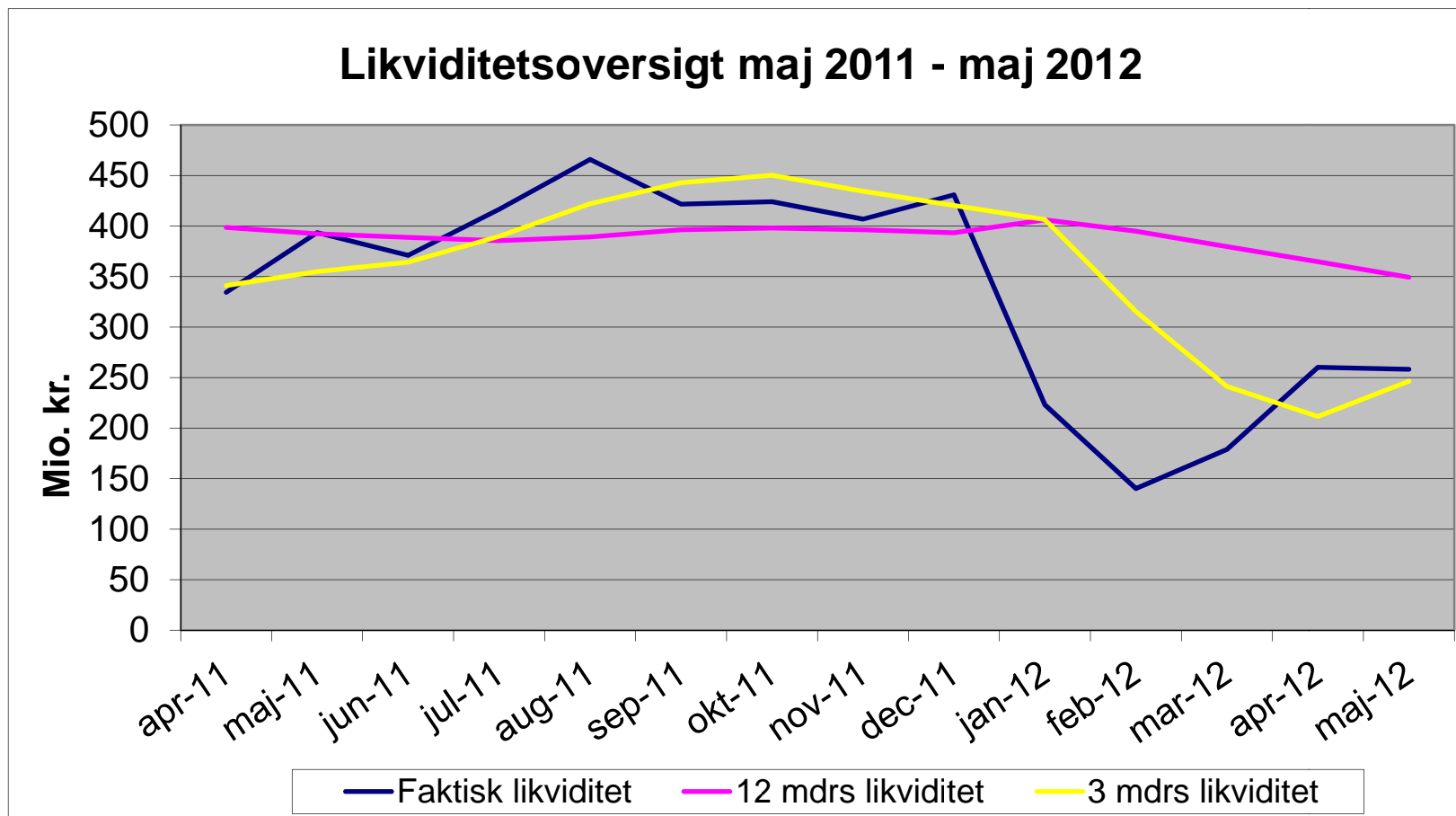
Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.



Sagsnummer  
ThecaSag-107178  
Movit-2391876