

04 Estimat 4 2012

Indstilling:

Det indstilles,

- At estimat 4, 2012 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultat for 2012.
- At den forventede efterregulering på 90,9 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2014.
- At denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Beslutning:

Tiltrådt.

Sagsfremstilling:

1. Overblik:

Estimat 4 beskriver det forventede årsresultat for 2012 set i forhold til budget 2012. Forskellene er beskrevet for hvert forretningsområde.

Tilskudsbehov og efterregulering

Tabel 1 viser, at det samlede finansieringsbehov i 2012 forventes at blive 144,1 mio. kr. lave-re end budgetteret, og at kommuner og regioner forventes at få udbetalt en efterregulering på 90,9 mio. kr. Forskellen imellem finansieringsbehov og efterregulering udgøres af bevægelser i de forbrugsafhængige tilskudsbetalinger (Flextrafik og anlægsudgifter på lokalbaner-ne) samt aftalte ændringer i á conto betalingerne.

Reduktionen i det samlede finansieringsbehov udgøres af mindreudgifter på 214,5 mio. kr. samt at indtægterne er 70,4 mio. kr. mindre end budgetteret.

Tabel 1. Forventet efterregulering for 2012, til afregning i 2014

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 4, 2012	Forskel
Finansieringsbehov i alt	2.858,7	2.714,6	-144,1
A conto betalinger	2.381,7	2.379,4	-2,3
Forbrugsafhængige betalinger	477,0	406,6	-70,4
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	19,6	19,6
Tilskudsbetaling i alt	2.858,7	2.805,6	-53,2
Efterregulering	0,0	90,9	90,9

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 forskelle heri afspejle sig i efterreguleringen mens forskel i Flextrafik (ekskl. Administrationsudgifter) både vil afspejle sig i finansieringsbehovet samt de forbrugsafhængige betalinger og dermed ikke i efterreguleringen.

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

Estimater for bus, Flex, bane og fællesudgifter

Tabel 2 viser budget og estimat for de 3 forretningsområder samt fællesudgifterne. De specificerede forklaringer på og bemærkninger til indtægts- og udgiftsdifferencer fremgår af de efterfølgende afsnit.

Tabel 2. Finansieringsbehov 2012 for Bus, Flextrafik, Lokalbaner og Fællesudgifter

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
Indtægter:					
Budget 2012	1.629,0	25,0	170,4	0,0	1.824,3
Estimat 4, 2012	1.571,1	26,7	156,2	0,0	1.753,9
Forskel, indtægter	-57,9	1,7	-14,2	0,0	-70,4
Forskel i %	-3,6%	6,9%	-8,3%	-	-3,9%
Udgifter:					
Budget 2012	3.267,4	537,5	503,8	374,3	4.683,1
Estimat 4, 2012	3.125,7	468,2	505,7	368,9	4.468,6
Forskel, Udgifter	-141,7	-69,3	1,9	-5,3	-214,5
Forskel i %	-4,3%	-12,9%	0,4%	-1,4%	-4,6%
Finansieringsbehov:					
Budget 2012	1.638,5	512,6	333,4	374,3	2.858,7
Estimat 4, 2012	1.554,6	441,6	349,5	368,9	2.714,6
Forskel, finansieringsbehov	-83,8	-71,0	16,1	-5,3	-144,1
Forskel i %	-5,1%	-13,9%	4,8%	-1,4%	-5,0%

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

2. Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at finansieringsbehovet til busdrift i 2012 forventes at falde med 83,8 mio. kr. i forhold til budgettet. Faldet er sammensat af et indtægtsfald på 57,9 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 141,7 mio. kr. Ændringen i de forventede indtægter og udgifter fremgår af tabel 3 og tabel 4. Indtægterne beskrives med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i priser, køreplanændringer samt øvrige operatøruddgifter.

Indtægter

Tabel 3. Busindtægter i 2012

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 4, 2012	Forskel
Linjer i Hovedstaden	1.393,8	1.368,4	-25,3
Linjer i Syd	99,4	87,2	-12,2
Linjer i Vest	135,9	115,5	-20,4
Busindtægter i alt	1.629,0	1.571,1	-57,9

For buslinjerne i *Hovedstaden* forventes indtægterne at falde med ca. 25,3 mio. kr. (1,8%) i alt. Det skyldes dels en nedjustering af passagertallet på 5,4 mio. passagerer, svarende til 38,9 mio. kr., og dels at indtægten pr. påstiger opjusteres med 0,07 kr. pr. påstiger svarende til en merindtægt på 13,6 mio. kr. Når antal passagerer ikke er ligeså højt som i budget 2012, hænger det sammen med, at passagertallet i budget 2012 var baseret på de høje passagertal i 2010, og derfor ikke tog højde for passagerfaldet i 2011.

Indtægt pr. passager er justeret på baggrund af den aktuelle forventning til indtægtsdelingen i Takstområde H set i sammenhæng med det forventede passagertal.

For buslinjerne i *Syd* forventes indtægterne at falde med ca. 12,2 mio. kr. Hovedårsagen er indregningen af tilbagebetaling af 9,7 mio. kr. vedrørende for meget modtagne indtægter fra HyperCard i 2011¹. Der tages forbehold for den indledende oplysning om mulige merindtægter i Syd og Vest.

Passagertallet for linjer i Syd i Estimat 4, 2012 er 0,3 mio. højere end budget 2012. Stigningen i antal passagerer skyldes, at der nu opgøres passagerer efter rejsekortdata og billetundersøgelse fra 2011. I forhold til tidligere tællemetode, giver dette skift en stigning i antal passagerer på ca. 0,9 mio. passagerer, men ikke en tilsvarende indtægtsstigning. Den reelle

¹ For yderligere beskrivelse af HyperCard indtægter, se punkt 08 "Status vedr. afregning af HyperCard indtægter" fra bestyrelsesmødet d. 16. august 2012.

passagerudvikling er imidlertid et fald på ca. 0,6 mio. passagerer svarende til ca. -8,2 mio. kr. Den nye tællemetode, som viser, at passagertallet i busserne i Syd er højere end tidligere opgjort, ændrer fordelingen af indtægter mellem busser og lokalbaner, og øger indtægterne til busserne med ca. 3,9 mio. kr.

I Takstområde *Syd* var fordelingen af salgsindtægter på buslinjerne i budget 2012 indtil estimat 3, 2012 hovedsageligt baseret på data fra det tidligere billetteringssystem samt den tidligere zonestructur med større zoner.

Indarbejdelsen af rejsekortdata, billetundersøgelsen fra 2011 samt ny zonestructur i estimat 4, 2012², flytter indtægter mellem linjerne, og omfordeler derved indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. Indtægterne til busser stiger ca. 4,6 mio. kr. ved denne omfordeling. Indarbejdelsen af rejsekortdata, billetundersøgelse og ny zonestructur, giver et mere præcist billede af indtægtsdannelsen på linjeniveau, og er indarbejdet fra estimat 4, 2012.

Indtægterne for linjerne i *Vest* er nedjusteret med 20,4 mio. kr. Der er et fald i antal passagerer på 0,7 mio. passagerer, svarende til ca. 7,0 mio. kr., Hertil kommer en nedjustering af indtægt per passager i forhold til budget 2012. Nedjusteringen på ca. 9,0 mio. kr. kan henføres til, at der i 2011, som tidligere omtalt i estimat 2, er et midlertidigt indtægtsfald – "likviditetseffekt som følge af overgangen fra klippekort til rejsekort, og som rækker ind i 2012. Vurderingen er, at denne indtægtseffekt af overgangen fra klippekort til rejsekort reduceres løbende og ophører i starten af 2013.

Hertil er der indregnet tilbagebetaling af 0,7 mio. kr. vedr. for meget modtagne indtægter fra HyperCard i 2011, samt efterregulering for trafikskabsrejser i Takstområde *Vest*, som giver en tilbagebetaling for 2011 på 4,1 mio. kr. Årsagen til efterreguleringen af afregningen af trafikskabsrejser er, at opgørelsen i 2011 var udarbejdet på baggrund af foreløbige opgørelser. Primo 2013 kan afregningen foretages endeligt for både 2011 samt 2012.

Det ikke-færdigudarbejdede regnskab 2012 *tyder* på, at de samlede indtægter i 2012 er 16 og 5 mio. kr. højere i henholdsvis Takstområde *Syd* og *Vest*, end det var klart ved databearbejdningen til det foreliggende estimat 4, 2012. Hovedårsagen til de forventede højere indtægter er dels, at passager- og indtægtsudviklingen i slutningen af året har været højere end forudsat i estimat 4, 2012, og dels at indtægterne fra HyperCard var højere i december i forhold til forudsat i estimat 4, 2012. Når de nu forventede højere indtægter er kontrolleret i forbindelse med regnskabsafslutningen, orienteres de berørte kommuner og region.

² Den opdaterede fordeling af indtægter mellem linjer, blev besluttet indført fra E4.2012, E1.2013 samt BB2014 på bestyrelsesmødet d. 10. maj 2012.

Driftsudgifter

Tabel 4 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 141,7 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 4. Forventede udgifter til busdriften i 2012

Mio. kr.	
Budget 2012	3.267,4
Forskel i køreplantimer	9,5
Forskel i priser	-129,5
Forskel i rutespecifikke udgifter	-12,2
Øvrige forskelle i operatørudgifter	-9,5
I alt	-141,7
Estimat 4, 2012	3.125,7

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

Udgifter, der kan henføres til ændringer i køreplantimer, opskrives med ca. 9,5 mio. kr. i 2012. Det svarer til en stigning på 0,3% i driften i budget 2012.

Operatørudgifterne reduceres med 129,5 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til 4% af udgiftsniveauet. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet er opdateret på baggrund af realiserede indeks, samt prognoser og analyser fra Nationalbanken og Det Økonomiske Råd. Det er i særlig grad et lavere renteniveau som følge af den europæiske gældskrise, men også lavere forventning til lønudviklingen, som bærer denne ændring i forventningen til udgifter i 2012.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 12,2 mio. kr. ift. budget 2012. Den væsentligste årsag er en reduktion af provisionsudgifterne på 6,8 mio. kr., som væsentligst skyldes en efterregulering af moms på mobilprovisionen i perioden 2009-2011. Hertil er udgifter til Tale- og dataradio reduceret 4,2 mio. kr. Det skyldes lavere reparations- og vedligeholdelsesudgifter samt et budgetteret operatørskifte, som ikke forventes afsluttet i 2012. Endelig kommer mindre justeringer på øvrige rutespecifikke poster.

Øvrige ændringer i operatørudgifter er en reduktion på 9,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Hovedårsagen er, at udgifter til ekstrakørsel og kvalitetsbonus er lavere end budgetteret.

3. Flextrafik

Generelt adskiller Flextrafik sig fra bus og banekørsel, da kørselen planlægges løbende efter bestilling fra passagerer/kommuner/regioner. Omkostningerne for Flextrafik afhænger derfor

direkte af passagertal, kørselslængder, kørselsmønstre, koordineringsgrad mv.

Samlet forventes finansieringsbehovet for Flextrafik at blive 442 mio. kr. i 2012. Det er 71 mio. kr. lavere end budgetteret. Forventningerne til Flextrafik er i 2012 præget af et gunstigt udbud med opstart i oktober 2011 samt en stigning i antallet af passagerer. Endvidere betyder udviklingen i prisindeks en forventet samlet besparelse på ca. 8,2 mio. kr. i 2012.

I 2012 er passagertallet samlet 75.000 højere end oprindeligt budgetteret.

Tabel 6. Finansieringsbehov for Flextrafik

Mio. kr.	Budget 2012	Estimat 4, 2012	Forskel
Handicap kørsel	116,7	90,5	-26,2
Flextur	3,8	9,8	5,9
Kommunale ordninger	53,5	32,5	-20,9
Patientbefordring	147,6	132,4	-15,2
Rute	191,0	176,3	-14,7
I alt	512,6	441,6	-71,0

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

Estimat 4 er baseret på realiserede data fra januar 2012 til oktober 2012 og estimerede tal for november og december 2012.

Handicap kørsel:

Samlet forventes passagertallet for Handicapkørsel at blive ca. 33.000 passagerer højere end budgetteret. Samtidig forventes finansieringsbehovet at blive 26 mio. kr. lavere end budgetteret.

Flextur:

Passagertallene for Flextur er gennem de seneste år steget, og 2012 forventes ligeledes at blive ca. 40.000 passagerer højere end oprindeligt budgetteret grundet flere kommuner i Flextur ordningen. Finansieringsbehovet forventes samlet at stige med 6 mio. kr.

Kommunale ordninger:

Passagertallet for 2012 blev budgetteret for højt, idet man forventede et antal nye kommuner i ordningen, som endnu ikke er realiseret. Passagertallet er derfor nedskrevet med ca. 54.000. Finansieringsbehovet nedskrives derfor med ca. 21 mio. kr.

Patientbefordring:

Finansieringsbehovet for Patientbefordring forventes at blive 132 mio. kr., hvilket er en ned-

skrivning på ca. 15 mio. kr. Reduktionen skyldes primært udbuddet pr. oktober 2011. I 2012 er passagertallet opskrevet med 57.000 passagerer, hvilket primært skyldes opstart af kørsel i Region Hovedstaden.

Rute:

Som i de øvrige ordninger har gunstige udbud betydet lavere omkostninger end oprindeligt budgetteret. Samlet nedskrives forventningerne til finansieringsbehovet med ca. 15 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget for 2012.

Efterregulering

Forskellen 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.

4. Lokalbaner

Tabel 7 viser, at finansieringsbehovet for lokalbanerne samlet øges med 16,1 mio. kr. Finansieringsbehovet for Lokalbanen i Region Hovedstaden reduceres med 4,7 mio. kr., mens tilskudsbehovet for Regionstog i Region Sjælland øges med 20,8 mio. kr.

Tabel 7. Finansieringsbehovet for lokalbaner

Mio. kr.	Lokalbanen	Regionstog	Total
Indtægter:			
Budget 2012	90,5	79,9	170,4
Estimat 4, 2012	96,9	59,3	156,2
Forskel, Indtægter	6,4	-20,6	-14,2
Udgifter eksklusive anlæg:			
Budget 2012	237,1	266,7	503,8
Estimat 4, 2012	226,0	260,1	486,2
Forskel, Udgifter eksklusive anlæg	-11,1	-6,6	-17,7
Anlæg:			
Budget 2012	0,0	0,0	0,0
Estimat 4, 2012	12,8	6,8	19,6
Forskel, Anlæg	12,8	6,8	19,6
Finansieringsbehov:			
Budget 2011	146,6	186,8	333,4
Estimat 4, 2012	141,9	207,6	349,5
Forskel, Finansieringsbehov	(4,7)	20,8	16,1
Forskel i finansieringsbehov ekskl. anlæg (forventet efterregulering)	(17,5)	14,1	-3,5

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

Banedrift i Lokalbanen A/S:

Det samlede finansieringsbehov incl. anlægsudgifter i 2012 for banedriften i Region Hovedstaden forventes at falde med 4,7 mio. kr. Ses bort fra anlægsudgifter er budgetforbedringen og den forventede efterregulering på -17,5 mio. kr.

De forventede indtægter forbedres med 6,4 mio. kr. som følge af en forventet passagerfremgang på 367.000 passagerer. Baggrunden for denne stigning er effekten af forbedrede køreplaner samt implementeringen af R-nettet i Nordsjælland.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres samlet med 11,1 mio. kr. Hovedårsagen til faldet i udgifter er opdaterede indeksforventninger, der reducerer kontraktudgifterne med 15,6 mio. kr. Specielt renten og dieselpriserne ligger på et lavere niveau i forhold til budgettet. Det lavere

renteniveau medfører desuden en reduktion i den kompensation, der skal betales for bortfaldet af fordele ved Cross border leasing på i alt 1,2 mio. kr.

Omvendt øges bonusbetalinger primært pga. flere passagerer med 2,9 mio. kr. Hertil øges km-vederlaget med 2,8 mio., da produktionen øges med 100.000 km på Lille Nordstrækningen.

Herudover er der budgetteret med anlægsudgifter for 12,8 mio. kr. Anlægsudgifterne bruges til ombygning af flexrum i togene samt radioinvesteringer. Anlægsinvesteringerne er finansieret efter forbrug, og har derfor ikke indflydelse på efterreguleringen.

Banedrift i Regionstog A/S:

Det samlede tilskudsbehov for banedriften i Region Sjælland forventes at stige med 20,8 mio. kr. Faldet i indtægterne på 20,6 mio. kr. er den primære årsag. Da anlægsudgifter ikke budgetteres, men faktureres efter forbrug, er den forventede efterregulering på 14,1 mio. kr.

Faldet i indtægter sker både i takstområde Syd og Vest. I takstområde Vest er der budgetteret med en lidt for stor stigning i passagertallet som følge af forbedrede køreplaner på Tølløsebanen. Forskellen i passagertal reducerer indtægterne med 1,8 mio. kr. i forhold til budget 2012. Samtidig er indtægterne i Takstområde Vest reduceret som følge af skiftet fra klippekort til rejsekort, hvilket for banerne betyder, at indtægterne reduceres med 2,4 mio. kr., jf. beskrivelse under busdrift.

I takstområde Syd er der budgetteret med en lidt for stor stigning i passagertallet, hvilket medfører, at passagertallet er godt 0,02 mio. lavere end budgetteret, hvilket reducerer indtægterne med 0,7 mio. kr. Hertil skyldes faldet i indtægterne i takstområde Syd, at Movia i 2011 blev tildelt for mange indtægter fra HyperCard. I 2012 modregnes disse indtægter, hvilket for banerne betyder ca. 3,3 mio. kr. Der tages forbehold for de i indledningen oplyste mulige merindtægter i 2012.

Særindtægterne blev i budget 2012 fordelt efter fordelingsnøglen for regnskab 2010, men blev efter regnskab 2011 fordelt efter de opdaterede fordelingsnøgler fra regnskab 2011. Denne opdatering medfører reducerede indtægter på 2,6 mio. kr.

Derudover er der et indtægtsfald som konsekvens af, at indtægtsfordelingen mellem bus og bane er opdateret med indarbejdelsen af rejsekortdata, billetundersøgelsen fra 2011 samt ny zonestruktur, og derved omfordeles indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. For lokalbanerne i Region Sjælland betyder den nye fordelingsmetode, at indtægterne reduceres med ca. 4,6 mio. kr. Indarbejdelsen af rejsekortdata, billetundersøgelse og ny zonestruktur, der giver et mere præcist billede af indtægtsdannelsen på linjeniveau, er indarbejdet fra estimat 4, 2012.

Endelig er passageropgørelsesmetoden for busserne i takstområde Syd forbedret, hvilket viser et højere passagertal for busserne i forhold til den tidligere metode. Det højere passagertal for busserne ændrer fordelingsnøglen for indtægterne mellem bus og bane, hvilket reducerer banernes indtægter med ca. 3,9 mio. kr.

Som nævnt i indtægtsafsnittet under busdrift, tyder det ikke-færdigudarbejdede regnskab 2012 på merindtægter i takstområde Syd og Vest. For Region Sjælland er disse merindtægter estimeret til at hæve indtægterne med 2-3 mio. kr.

Udgifter eksklusivt anlæg forventes at falde med 6,6 mio. kr. Ændringer i prisindeks reducerer omkostningerne med 6,2 mio. kr. Hertil kommer, at togkm-vederlaget reduceres med 3,1 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 reduceres med 3,5 mio. kr. som følge af en faldende rentesats. Endelig er udgifter til bonus 1,2 mio. kr. højere end budgetteret.

Under anlægsudgifter er estimeret en restudbetaling på opgraderingsprojekter i Vestsjælland og på Østbanen på 6,8 mio. kr. Anlægsinvesteringerne er finansieret efter forbrug, og har derfor ikke indflydelse på efterreguleringen.

5. Fællesudgifter

Forventningen til fællesudgifter er reduceret med lavere forventninger til tjenestemandspensioner, samt højere renteindtægter på grund af højere likvid beholdning.

6. Likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning. I de seneste 12 måneder er Movias likvide beholdning reduceret 70 mio. kr. fra 431 mio. kr. til 361 mio. kr.

En væsentlig forklaring på reduktionen i likvidbeholdningen er en ændring i den skyldige efterregulering til kommuner og regioner. I januar 2012 blev efterregulering på 203 mio. kr. vedr. årsregnskab 2010 udbetalt til kommuner og regioner. Pr. december 2012 udgør efterreguleringen i estimat 4, 2012 91 mio. kr. Der er således en reduktion i den skyldige efterregulering pr. december måned fra 2011 til 2012 på 112 mio. kr.

Likviditeten er påvirket positivt med 48 mio. kr. vedr. anlæg og lånoptagelse til rejsekortet. Der er i 2012 foretaget anlægsinvesteringer for 132 mio. kr. og optaget lån på 180 mio. kr.

Herudover påvirkes likviditeten af løbende forskydninger i debitorer og kreditorer.

Likviditeten er primo 2013 reduceret med 87 mio. kr. som følge af udbetaling af efterregulering vedr. regnskab 2011.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

I december 2012 er optaget et lån på 180 mio. kr. til finansiering af Rejsekortet. Lånet blev godkendt af bestyrelsen på mødet den 6. december 2012.

Der er ikke foretaget omlægninger i obligationsporteføljen i 2012. Værdien af obligationsporteføljen er inklusiv kursændringer og vedhængende renter ultimo december 2012 på 86,2 mio. kr.

Økonomi:

Som beskrevet

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

1. Likviditetsoversigt december 2011 – december 2012

Bilag 1. Likviditetsoversigt december 2012

