

## 05 Estimat 1, 2013

### Indstilling:

Det indstilles,

- At estimat 1, 2013 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2013.
- At den forventede efterregulering på 111,0 mio. kr., bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2015.
- At nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

### Beslutning:

### Tilrådt.

Formateret: Skrifttype: Fed

### 1. Overblik:

Estimat 1 beskriver det forventede årsresultat for 2013 set i forhold til budget 2013. Ændringsbeskrivelserne er opdelt på forretningsområder.

### Tilskudsbehov og efterregulering

Tabel 1 viser, at det samlede finansieringsbehov i 2013 forventes at blive 139,2 mio. kr. lave end budgetteret, og at kommuner og regioner forventes at få udbetalt en efterregulering på 111,0 mio. kr. Forskellen imellem finansieringsbehov og efterregulering udgøres af be-

vægelser i de forbrugsafhængige tilskudsbetalinger (Flextrafik og anlægsudgifter på lokalbanerne) samt aftalte ændringer i å conto betalingerne.

Reduktionen i det samlede finansieringsbehov udgøres af mindreudgifter på 147,5 mio. kr. og mindreindtægter på 8,3 mio. kr.

**Tabel 1. Forventet efterregulering for 2013, til afregning i 2015**

Mio. kr.	Budget 2013	Estimat 1, 2013	Forskel
<b>Finansieringsbehov i alt</b>	<b>2.832,9</b>	<b>2.693,7</b>	<b>-139,2</b>
A conto betalinger	2.340,5	2.343,0	2,6
Forbrugsafhængige betalinger	492,4	460,6	-31,7
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	1,0	1,0
<b>Tilskudsbetaling i alt</b>	<b>2.832,9</b>	<b>2.804,7</b>	<b>-28,2</b>
<b>Efterregulering</b>	<b>0,0</b>	<b>111,0</b>	<b>111,0</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 forskelle i Flextrafik (ekskl. Administrationsudgifter) både vil afspejle sig i finansieringsbehovet samt de forbrugsafhængige betalinger og dermed ikke i efterreguleringen.

Den endelige efterregulering for 2013 afregnes primo 2015 og sker på baggrund af bestyrelsens godkendelse af regnskabet for 2013.

Bemærk indledningsvist at en eventuel "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort i hovedstadsområdet medio 2013, i lighed med budget 2013, er ikke indarbejdet i estimat 1, 2013, jf. bestyrelsesmødet den 17. januar 2013. Der er dermed risiko for en midlertidig indtægtsnedgang i 2013 og 2014, som ikke er indregnet.

Der er i afsnittene om indtægter for hhv. bus og baner lavet beregninger af følsomheden for likviditetseffekten af udfasningen af klippekort.

*Estimater for bus, Flex, bane og fællesudgifter*

Tablet 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.

**Tablet 2. Finansieringsbehov 2013 for Bus, Flextrafik, Lokalbaner og Fællesudgifter**

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
<b>Indtægter:</b>					
Budget 2013	1.658,8	25,0	179,6	0,0	1.863,5
Estimat 1, 2013	1.655,1	26,3	173,7	0,0	1.855,1
<b>Forskel, indtægter</b>	<b>-3,7</b>	<b>1,3</b>	<b>-5,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-8,3</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>-0,2%</b>	<b>5,2%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>-</b>	<b>-0,4%</b>
<b>Udgifter:</b>					
Budget 2013	3.309,4	517,3	486,2	383,4	4.696,3
Estimat 1, 2013	3.195,2	484,2	484,7	384,6	4.548,8
<b>Forskel, Udgifter</b>	<b>-114,2</b>	<b>-33,1</b>	<b>-1,4</b>	<b>1,2</b>	<b>-147,5</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>-3,5%</b>	<b>-6,4%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>0,3%</b>	<b>-3,1%</b>
<b>Finansieringsbehov:</b>					
Budget 2013	1.650,6	492,4	306,5	383,4	2.832,9
Estimat 1, 2013	1.540,1	458,0	311,0	384,6	2.693,7
<b>Forskel, finansieringsbehov</b>	<b>-110,5</b>	<b>-34,4</b>	<b>4,5</b>	<b>1,2</b>	<b>-139,2</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>-6,7%</b>	<b>-7,0%</b>	<b>1,5%</b>	<b>0,3%</b>	<b>-4,9%</b>

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 forventes at falde med 110,5 mio. kr. Faldet er sammensat af et indtægtsfald på 3,7 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 114,2 mio. kr. Ændringen i de forventede indtægter og udgifter er vist i henholdsvis tabel 3 og 4. Indtægterne beskrives med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i priser, køreplanændringer samt øvrige operatørudgifter.

Det skal bemærkes, at en eventuel likviditetseffekt fra en udfasning af klippekort i hovedstadsområdet ikke er indarbejdet i estimat 1, 2013, jf. bestyrelsesmødet 17. januar 2013. Der er dermed risiko for en betydelig, om end midlertidig, indtægtsnedgang i 2013 og 2014, som ikke er indregnet i estimat 1, 2013 eller basisbudget 2014. Der er i afsnittene om indtægter for hhv. bus og baner lavet beregninger af følsomheden for likviditetseffekten af udfasningen af klippekort.

### Indtægter

**Tabel 3. Busindtægter i 2013**

Mio. kr.	Budget 2013	Estimat 1, 2013	Forskel
Linjer i Hovedstaden	1.420,9	1.423,2	2,3
Linjer i Syd	101,1	99,9	-1,2
Linjer i Vest	136,9	132,1	-4,8
<b>Busindtægter i alt</b>	<b>1.658,8</b>	<b>1.655,1</b>	<b>-3,7</b>

For buslinjerne i *Hovedstaden* forventes indtægterne at stige med ca. 2,3 mio. kr. (0,2%) i alt. Forventningen til passagertallet er nedjusteret med 0,7 mio. passagerer, svarende til 5,4 mio. kr., mens indtægten pr. påstiger er opjusteret med 0,04 kr. pr. påstiger svarende til en merindtægt i forhold til budgettet på 7,7 mio. kr.

For buslinjerne i *Syd* forventes indtægterne at falde med ca. 1,2 mio. kr. (-1,2%). Passagertallet for linjer i Syd i Estimat 1, 2013 er 0,8 mio. højere end budget 2013. 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 tilsvarende flere indtægter. Den reelle passagerudvikling er et fald i antal passagerer på ca. 0,1 mio. passagerer svarende til ca. -1,3 mio. kr.

Hertil var der i budget 2013 indregnet for mange indtægter fra HyperCard, hvilket i estimat 1, 2013 betyder et fald i busindtægter på ca. -7,8 mio. kr.

Den nye tællemetode, som viser, at passagertallet i busserne i Syd er højere end tidligere opgjort øger indtægterne til busserne med ca. 2,9 mio. kr., mens omvendt indtægterne til banerne reduceres med 2,9 mio. kr.

I Takstområde Syd var fordelingen af salgsindtægter på buslinjerne i budget 2013 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 1, 2013<sup>1</sup> indebærer en ny fordelingsmetode, som flytter indtægter mellem linjerne, og omfordeler derved indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. Indtægterne til busser stiger ca. 4,1 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, estimat 1, 2013 samt basisbudget 2014.

Indtægterne for linjerne i Vest er nedjusteret med 4,8 mio. kr. (-1,2%) Der er et fald i antal passagerer på 0,1 mio. passagerer, svarende til -1,3 mio. kr. Hertil er det i budget 2013, forudsat, at likviditetseffekten af udfasningen af klippekort var ophørt ved indgangen af 2013. I estimat 1, 2013, er det vurderet, at der stadig i 2013 vil være en likviditetseffekt, svarende til -2,0 mio. kr. Endelig var den estimerede overskudslikviditet for kunders indestående på rejsekort i budget 2013 vurderet højere end i estimat 1, 2013.

*Det ikke-færdigudarbejdede regnskab 2012 tyder på merindtægter i takstområde Syd og Vest*

Det skal særligt nævnes, at 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, hvad der fremgår af estimat 4, 2012. Disse nu forventede merindtægter i takstområde Syd og Vest er i sagens natur ikke indregnet i dette estimat 1, 2013. Når de mulige større indtægter er kontrolleret til bunds orienteres de berørte kommuner og region, og eventuelle konsekvenser for 2013 indregnes i estimat 2, 2013.

#### **Følsomhedsanalyse-Følsomhedsberegning vedrørende mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden**

Det er i december 2012 besluttet i direktørgruppen (DSB, DSB S-tog, Metro og Movia), at salg af klippekort i Takstområde Hovedstaden stopper pr. 1. juli 2013. Som nævnt indledningsvist er risikoen for en negativ likviditetseffekt fra udfasningen af klippekort – i lighed med budget 2013 – ikke indarbejdet i estimat 1, 2013 eller i basisbudget 2014.

"Likviditetseffekten" er en erfaring fra udfasningen af klippekort i Takstområde Vest, som handler om, at når salget af klippekort stopper, vil nogle kunder udskyde køb af ny rejsehjemmel til de har brugt tidligere opkøbte klippekort. Dette forbrug af tidligere købte klippekort skaber for en periode en negativ likviditetseffekt, som reducerer indtægterne, indtil kun-

---

<sup>1</sup> Den opdaterede fordeling af indtægter mellem linjer, blev besluttet indført fra E4.2012, E1,2013 samt BB2014 på bestyrelsesmødet d. 10. maj 2012.

dernes lager af klippekort er opbrugt, hvorefter likviditeten vil genskabes gradvist.

I Takstområde Vest, hvor klippekortene blev udfaset i april 2011, udgjorde likviditetseffekten ca. 12% af indtægterne i de sidste tre kvartaler af 2011, hvorefter likviditeten gradvist er genskabt. Takstområde Vest og Hovedstaden er væsensforskellig med hensyn til bl.a. demografi, geografi, tilgængelighed til salgssteder samt udvalget af klippekort. Derfor kan "likviditetseffekterfaringerne" fra Vest ikke umiddelbart overføres direkte til Takstområde Hovedstaden.

Tabel 4 viser 3 følsomheder for likviditetseffekten af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden:

**Tabel 4 Følsomheder for likviditetseffekten, for busdrift, af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden**

Følsomhedsanalyse for busdriften i Takstområde Hovedstaden	Effekt i 2013 (mio. kr.)	Effekt i 2014 (mio. kr.)
intet likviditetstab	0,0	0,0
Likviditetstab på 5%	-52,0	-47,9
Likviditetstab på 10%	-104,0	-96,2

Det fremgår af tabel 4, at for linjerne i Takstområde Hovedstaden vil en likviditetseffekt på f.eks. 10% reducere indtægterne og dermed øge finansieringsbehovet i kommuner og regioner, som har linjer i Takstområde Hovedstaden, med henholdsvis 104,0 mio. kr. i 2013 og 96,2 mio. kr. i 2014.

I følgebrevene om basisbudget 2014, som beskriver udviklingen i busdriftsøkonomien på kommune- og regionsniveau, fremgår den ovenstående følsomhedsberegning for den enkelte kommune/region.

#### Driftsudgifter

Tabel 5 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 114,2 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

**Tabel 5. Forventede udgifter til busdriften i 2013**

Mio. kr.	
<b>Budget 2013</b>	<b>3.309,4</b>
Forskel i køreplantimer	-3,0
Forskel i priser	-89,3
Forskel i rutespecifikke udgifter	-22,8
Øvrige forskelle i operatørudgifter	1,0
<b>I alt</b>	<b>-114,2</b>
<b>Estimat 1, 2013</b>	<b>3.195,2</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, reduceres med ca. 3,0 mio. kr. i 2013, svarende til et fald på 0,1% af de samlede busdriftsudgifter i budget 2013.

Operatørudgifterne reduceres med 89,3 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til 2,7%. 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 dieselpriiser og lønudviklingen, som bærer denne ændring i forventningen til udgifter i 2013.

#### Lønsumsafgift:

Indeholdt i faldet i operatørudgifter, er der indarbejdet en forventet udgiftsstigning på ca. 24 mio. kr. på grund af, at lønsumsafgiftssatsen forhøjes i 2013. Det er herved forudsat, at Movia kompenserer busoperatørerne for den forhøjede lønsumsafgift med 24 mio. kr. Forhøjelsen af lønsumsafgiften er ikke indarbejdet på baneområdet, da det i forbindelse af forhandling med Regionstog A/S, er aftalt at Regionstog A/S ikke kompenseres. Den samme løsning forventes for Lokalbaneln A/S. Fællesudgifterne forventes belastet med 2 mio. kr. som følge af forhøjelsen af lønsumsafgiften.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 22,8 mio. kr. ift. budget 2013. Det skyldes, at en del af den forventede stigning i udgifterne til drift af rejsekortet kommer senere end forventet i budget 2013.

### 3. Flextrafik

Samlet forventes omkostningerne til Flextrafik at udgøre 458 mio. kr. i 2013, hvilket er 34,4 mio. kr. lavere end oprindeligt budgetteret, jf. tabel 6. Faldet i omkostninger skyldes primært, at den fulde – og omkostningsreducerende – årseffekt af oktober 2011 udbuddet ikke var kendt på budgetteringstidspunktet. Der har endvidere været opstart af nyt udbud pr. oktober 2012, hvilket ligeledes har medført lavere udgifter. Effekten af oktober 2012 udbuddet for Flextrafik Rute er indregnet i estimat 1, 2013 men er endnu ikke indregnet for den øvrige Flextrafik. Der forventes derfor yderligere reduktioner i estimatet for 2013. For Handicap kørsel, Flextur, Kommunale ordninger og Patientbefordring har det endnu ikke været muligt at estimere effekten af udbuddet på ordninger og kommune/regionfordeling. Dette skyldes, at der ud over nye afregningspriser også er omlagt kørsel, således at den direkte effekt endnu ikke er mulig at beregne. I Estimat 2, 2013 vil effekterne af udbuddet pr. oktober 2012 blive medtaget.

**Tabel 6. Finansieringsbehovet for Flextrafik**

Mio. kr.	Budget 2013	Estimat 1, 2013	Forskel
Handicap kørsel	96,4	91,4	-5,0
Flextur	8,8	11,9	3,2
Kommunale ordninger	31,7	36,1	4,4
Patientbefordring	164,9	156,3	-8,6
Rute	190,6	162,2	-28,4
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>492,4</b>	<b>458,0</b>	<b>-34,4</b>

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

Fra januar 2013 opkræves administrationsomkostningerne som noget nyt sammen med den forbrugsafregnede kørsel. Dette betyder, at administrationsomkostningerne følger det faktuelle forbrug frem for det budgetterede forbrug. For Flextrafik, Rute opkræves administrationsgebyret som et månedligt beregnet gebyr pr. tilmeldt passager, mens det for de øvrige ordninger opkræves som et fast gebyr pr. passager. Der vil som i tidligere år ske en efterregulering i forbindelse med årsregnskabet.

Pr. 20. januar 2013 er grundtaksten for Flextur brugerbetalingen nedsat fra at følge 3 zoners kontantbilletter til 2 zoners kontantbilletter.

#### Handicap kørsel:

Samlet forventes passagertallet for Handicap kørsel at stige med ca. 16.000 passagerer i forhold til budget 2013. Samtidig forventes finansieringsbehovet at blive 5 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket skyldes lavere afregningspriser i forbindelse med udbuddet i oktober 2011.

#### Flextur:

Passagertallene for Flextur er gennem de seneste år steget, og forventes ligeledes at stige med ca. 23.000 passagerer i 2013 i forhold til det oprindeligt budgetterede. Finansieringsbehovet forventes samlet at stige med ca. 3,2 mio. kr. og udgøre samlet 11,9 mio. kr.

#### Kommunale ordninger:

Finansieringsbehovet til de kommunale kørselsordninger ventes at stige med 4,4 mio. kr., hvilket skyldes to modsatrettede effekter: Dels forventes en stigning på 35.000 passagerer og dels forventes lavere omkostninger end oprindeligt budgetteret.

#### Patientbefordring:



Finansieringsbehovet for Patientbefordring forventes at blive 156 mio. kr., hvilket er mindre en oprindeligt budgetteret. Reduktionen skyldes dels lavere omkostninger grundet udbuddet i 2011 og dels, at kørselsordningen i Region Hovedstaden er blevet billigere end oprindeligt budgetteret.

#### Rute:

Samlet forventes finansieringsbehovet for Flextrafik Rute at falde med 28 mio. kr. hvilket skyldes effekten af to udbud i hhv. august 2010 og oktober 2012. Herunder er sket en forbedret udbudsproces, opstramning af kørselsaftalerne samt et konkurrencemæssigt forbedret operatørmarked.

#### 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. Lokalbaler**

Tabel 7 viser, at finansieringsbehovet for lokalbanerne samlet øges med 4,5 mio. kr. Finansieringsbehovet til banedrift i Lokalbalerne A/S reduceres med 7,4 mio. kr., mens tilskudsbehovet til banedrift i Regionstog A/S øges med 11,9 mio. kr.

#### **Følsomhedsberegning vedrørende mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden**

Som nævnt i afsnittet om indtægter for busdrift, er en mulig "likviditetseffekt" fra udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden, i lighed med budget 2013, ikke indarbejdet i basisbudget 2014.

**Tabel 7. Følsomheder for likviditetseffekten, for busdrift, af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden**

Følsomhedsanalyse for baner i Takstområde Hovedstaden	Effekt i 2013 (mio. kr.)	Effekt i 2014 (mio. kr.)
intet likviditetstab	0,0	0,0
Likviditetstab på 5%	-4,1	-3,8
Likviditetstab på 10%	-8,2	-7,6

**Table 8. Financing requirement for local railways**

Mio. kr.	Lokalbanen	Regionstog	Total
<b>Indtægter:</b>			
Budget 2013	101,4	78,2	179,6
Estimat 1, 2013	103,6	70,2	173,7
<b>Forskel, Indtægter</b>	<b>2,2</b>	<b>-8,1</b>	<b>-5,9</b>
<b>Udgifter eksklusive anlæg:</b>			
Budget 2013	226,6	259,6	486,2
Estimat 1, 2013	221,3	262,4	483,7
<b>Forskel, Udgifter eksklusive anlæg</b>	<b>-5,3</b>	<b>2,8</b>	<b>-2,4</b>
<b>Anlæg:</b>			
Budget 2013	0,0	0,0	0,0
Estimat 1, 2013	0,0	1,0	1,0
<b>Forskel, Anlæg</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
<b>Finansieringsbehov:</b>			
Budget 2011	125,2	181,3	306,5
Estimat 1, 2013	117,7	193,3	311,0
<b>Forskel, Finansieringsbehov</b>	<b>-7,4</b>	<b>11,9</b>	<b>4,5</b>
<b>Forskel i finansieringsbehov ekskl. Anlæg</b>	<b>-7,4</b>	<b>10,9</b>	<b>3,5</b>

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

\*: Efter udarbejdelsen af estimat 3, 2012, har Region Hovedstaden oplyst om en ændret betalingsplan for radioinvesteringer, sådan at anlægsudgifterne stiger til i alt 12,8 mio. kr. i 2012.

Banedrift i Lokalbanen A/S: Det samlede finansieringsbehov i 2013 for banedriften i Lokalbanen A/S forventes at falde med 7,4 mio. kr. Reduktionen skyldes, at indtægterne stiger, samtidig med at udgifterne falder.

Der er en stigning i de forventede indtægter på 2,2 mio. kr. (2,1%) Stigningen i passagerindtægterne kommer af stigning i indtægt per passager.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres samlet med 7,4 mio. kr. Hovedårsagen til faldet i udgifter er opdaterede indeksforventninger, der reducerer kontraktudgifterne med 4,5 mio. kr. Specielt renten og dieselpriserne ligger på et lavere niveau i forhold til budgettet. Hertil er de estimerede udgifter til rejsekortafgifter reduceret i forhold til budget 2013.

Banedrift i Regionstog A/S: Det samlede finansieringsbehov for Banedriften i Regionstog A/S forventes at stige med 11,9 mio. kr. – primært grundet et fald i indtægterne på 8,1 mio. kr.

Faldet sker hovedsageligt i takstområde Syd, hvor indtægterne falder med 7,8 mio. kr. Passagertallet er på niveau med budget 2013, men der var i budget 2013 indregnet for mange indtægter fra HyperCard på baggrund af for høje afregninger fra DSB frem til forsommeren

2012. I forhold til budget 2013, er indtægterne fra HyperCard reduceret med 1,7 mio. kr. i estimat 1, 2013<sup>2</sup>. Der må dog tages forbehold for de mulige merindtægter i 2012, jf. tidligere.

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. 4,1 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, Estimat 1, 2013 samt basisbudget 2014.

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. 2,9 mio. kr.

*Som nævnt i indtægtsafsnittet under busdrift, tyder det ikke-færdigudarbejdede regnskab 2012 på merindtægter i takstområde Syd og Vest i forhold til indregnet i estimat 4, 2012.* Disse nu forventede merindtægter i takstområde Syd og Vest er i sagens natur ikke indregnet i dette estimat 1, 2013. Når de mulige større indtægter er kontrolleret til bunds orienteres de berørte kommuner og region, og eventuelle konsekvenser for 2013 indregnes i estimat 2, 2013.

Udgifterne til togdrift stiger med 2,8 mio. kr. (1,1%). Der er forhandlet en ændring af betalingen til Regionstog A/S, hvilket i hovedtræk betyder, at kontraktbetalingerne fra 2013 og frem reduceres med 12 mio. kr., mens udgifter til drift og infrastruktur stiger 12 mio. kr. Endvidere er forhandlingerne resulteret i, at Regionstog ikke kompenseres for diverse forventede udgifter på i alt ca. 7 mio. kroner. En nærmere specifikation er allerede tilsendt Region Sjælland.

Indeksudviklingen betyder at udgifterne stiger med 0,8 mio. kr.. Hertil stiger leasingudgifterne med 2,0 mio. kr. på baggrund af konvertering til fast og højere rente.

Endelig er der under anlægsudgifter estimeret en restudbetaling på opgraderingsprojekter i Vestsjælland og på Østbanen svarende til 1,0 mio. kr.

## 5. Likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning. I de seneste 13 måneder er Movias likvide beholdning ændret fra 431 mio. kr. til 319 mio. kr. dvs. en reduktion på 112 mio. kr.

---

<sup>2</sup> Den isolerede effekt af de for høje afregninger af HyperCard-indtægter er på 3,5 mio. kr. Men da den faktiske udvikling i indtægter fra HyperCard har været højere end budgetteret, er indtægterne forudsat reduceret med 1,7 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 og i januar 2013 blev udbetalt 87 mio. kr. vedr. årsregnskab 2011. Pr. december 2012 udgør efterreguleringen i estimat 4, 2012 91 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.

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 – januar 2013

## Bilag 1. Likviditetsoversigt januar 2013

