

04 Estimat 2, 2013

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At estimat 2, 2013 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2013.
- At den forventede efterregulering på 133,4 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2015.
- At orienteringen om Movias likvidbeholdning tages til efterretning
- At orienteringen om handlemuligheder ved et eventuelt likviditetstab som følge af stop for salg af klippekort i takstområde H tages til efterretning

1. Overblik:

Estimat 2 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 tilskudsbehov i 2013 forventes at blive 174,3 mio. kr. lavere end budgetteret, og at kommuner og regioner forventes at få udbetalt en efterregulering på 133,4 mio. kr. Forskellen imellem tilskudsbehov og efterregulering udgøres af bevægelser i de forbrugsafhængige tilskudsbetalinger (Flextrafik og anlægsudgifter på lokalbanerne) samt aftalte ændringer i á conto betalingerne.

Reduktionen i det samlede tilskudsbehov udgøres af mindreudgifter på 168,7 mio. kr. og merindtægter på 5,7 mio. kr.

Table 1. Forventet efterregulering for 2013, til afregning i 2015

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 2, 2013	Forskel	Forskel i %
Tilskudsbehov i alt	2.832,9	2.658,6	-174,3	-6%
A conto betalinger	2.340,5	2.346,2	5,8	0%
Forbrugsafhængige betalinger	492,4	445,6	-46,7	-9%
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	0,1	0,1	
Fakturering i alt	2.832,9	2.792,0	-40,9	-1%
Efterregulering	0,0	133,4	133,4	

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: *Tilskudsbehov i alt* udgør det samlede behov for tilskudsfinansiering i Movia for at opretholde drift og administration, mens *fakturering i alt* udgør de samlede forventede betalinger fra kommuner og regioner. *Efterregulering* 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 tilskudsbehovet 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.

Bus, Flextrafik, Lokalbener og Fællesudgifter i 2013

Tabel 2 viser budget og estimat for de 3 forretningsområder samt fællesudgifterne, mens tabel 3 viser antal passagerer på de tre forretningsområder. Forklaringer og bemærkninger til indtægts- og udgiftsforskelle fremgår af de efterfølgende afsnit.

Tabel 2. Tilskudsbehov 2013 for Bus, Flextrafik, Lokalbener og Fællesudgifter

(mio. kr.)	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
Indtægter:					
Budget 2013	1.658,8	25,0	179,6	0,0	1.863,5
Estimat 2, 2013	1.668,6	27,8	172,8	0,0	1.869,1
Forskel, indtægter	9,7	2,8	-6,9	0,0	5,7
Forskel i %	0,6%	11,3%	-3,8%	-	0,3%
Udgifter:					
Budget 2013	3.309,4	517,3	486,2	383,4	4.696,3
Estimat 2, 2013	3.196,4	469,2	480,0	382,0	4.527,7
Forskel, Udgifter	-113,1	-48,1	-6,1	-1,4	-168,7
Forskel i %	-3,4%	-9,3%	-1,3%	-0,4%	-3,6%
Tilskudsbehov:					
Budget 2013	1.650,6	492,4	306,5	383,4	2.832,9
Estimat 2, 2013	1.527,8	441,4	307,3	382,0	2.658,6
Forskel, tilskudsbehov	-122,8	-50,9	0,8	-1,4	-174,3
Forskel i %	-7,4%	-10,3%	0,2%	-0,4%	-6,2%

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

Tabel 3. Passagerer 2013 for Bus, Bane og Flextrafik

(tusinde passagerer)	Budget 2013	Estimat 2, 2013	Forskel	Forskel i %
Bus	207.824	213.167	5.343	3%
Bane	10.310	10.343	33	0%
Flextrafik excl. Rute	1.129	1.321	193	17%
Passagerer i alt	219.263	224.831	5.568	3%

2. Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at tilskudsbehovet til busdrift forventes at falde med 122,8 mio. kr. Faldet er sammensat af en indtægtsopjustering på 9,7 mio. kr. og en nedskrivning af driftsudgifterne på 113,1 mio. kr. Ændringen i de forventede indtægter og udgifter fremgår af tabel 4 og 5. Indtægterne beskrives med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i priser, køreplanændringer samt øvrige operatørudgifter.

Det bemærkes, at en eventuel negativ likviditetseffekt fra en udfasning af klippekort i hovedstadsområdet ikke er indarbejdet i estimat 2, 2013, jf. bestyrelsesmødet 17. januar 2013. Der er dermed risiko for en midlertidig indtægtsnedgang, som ikke er indregnet i estimat 2, 2013 eller budget 2014 1. behandling.

Indtægter

Tabel 4. Busindtægter i 2013

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 2, 2013	Forskel	Forskel i %
Linjer i Hovedstaden	1.420,9	1.445,6	24,7	2%
Linjer i Syd	101,1	102,1	1,0	1%
Linjer i Vest	136,9	120,9	-15,9	-12%
Busindtægter i alt	1.658,8	1.668,6	9,7	1%

Note: Linjer i Hovedstaden, Syd og Vest er identisk med takstområde Hovedstaden, Syd og Vest bortset fra grænseoverskridende linjer.

Det fremgår af tabel 4, at udviklingen i busindtægter er forskellig i de tre områder med stigende indtægter i forhold til budget 2013 i Hovedstaden, uændrede indtægter i Syd og fallende indtægter i Vest.

For buslinjerne i Hovedstaden forventes indtægterne at stige med små 25 mio. kr. eller ca. 2%. Hovedårsagen til de øgede indtægter er passagerudviklingen, som forventes 1,1% større i dette estimat end i budget 2013. Stigningen er begrundet i realiserede tællinger til og med marts 2013, samt forventninger til resten af året, inklusive trafikændringer fra foråret 2013.

For buslinjerne i Syd er indtægtsforventningen i budget 2013 og estimat 2, 2013 stort set ens. Udviklingen er sammensat af en stigning i passagertallet på 5%, mens indtægt per passager, er reduceret ca. 7%; hovedsageligt fordi Trafikstyrelsen har varslet at nedsætte ungdomskort-kompensationen. En del af passagerstigningen kan henføres til ændret tællemetode ifm. overgang til rejsekort og giver dermed ikke flere indtægter. Grunden til at indtægter alligevel stiger lidt, er, at der i forbindelse med trafikændringer er oprettet flere lange linjer med lidt højere indtægt per passager.

Trafikstyrelsens varslings om at nedsætte kompensationen til ungdomskort i Takstområde Syd, er indarbejdet fra august 2013. Hvis Trafikstyrelsen imødekommer Movias hørings svar om en overgangsordning, vil dette blive indarbejdet i estimat 3, 2013 samt budget 2014, 2. behandling.

For buslinjerne i Vest er der et forventet fald i indtægter på små 16 mio. kr. eller ca. 12% i

forhold til budget 2013.

Hovedårsagen til, at indtægtsbudgettet er for højt i budget 2013, er følgende:

Movia har anvendt indtægterne i 2010 til at vurdere, hvor mange indtægter der skulle genoprettes fra indførelse af rejsekortet; den såkaldte likviditetseffekt. Men indtægterne var generelt høje i Movia i 2010, og ekstraordinært høje i Vest grundet indførelse af salg af 3-zoners klippekort i området. Dermed er likviditetseffekten vurderet for højt i Vest. Og fordi der rent faktisk skete en genopretning i 2012, blev det vurderet, at genopretningen ville fortsætte ind i 2013 og 2014. Men alt tyder på, at genopretningen af likviditetseffekten er fuldført i 2012, og at der derfor ikke er flere indtægter til genopretning i 2013 og 2014. Administrationen burde således i estimeringen af likviditetseffekten også have vurderet indtægterne længere tilbage end 2010, hvorved en mindre likviditetseffekt ville have været resultatet.

En sammenligning af indtægterne fra regnskab 2009 til regnskab 2012 viser, at indtægterne i 2012 er knap 14 mio. kr. højere, svarende til en stigning på 13%¹. Fra regnskab 2012 til estimat 2, 2013, stiger indtægterne 1%.

Det konkluderes på den baggrund, at indtægtsudviklingen fra budget 2013 til estimat 2, 2013 ikke er udtryk for, at indtægterne på buslinjerne i Vest er faldende, men i stedet at forudsætningen om genopretning af likviditetseffekten i budget 2013 var estimeret for højt.

Driftsudgifter

Tabel 5 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 113,1 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 5. Forventede udgifter til busdriften i 2013

(mio. kr.)	
Budget 2013	3.309,4
Forskel i køreplantimer	-2,0
Forskel i priser	-113,7
Forskel i rutespecifikke udgifter	-9,0
Øvrige forskelle i operatørudgifter	11,6
I alt	-113,1
Estimat 2, 2013	3.196,4

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. 2,0 mio. kr. i 2013, svarende til et fald på 0,06% af de samlede busdriftsudgifter i budget 2013.

Operatørudgifterne reduceres med 113,7 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer

¹ Denne stigning i indtægter indeholder takststigninger til ca. 8,5 mio. kr., en omfordeling af indtægter fra baner til bus i takstområde Vest (billetundersøgelse 2010) på ca. 9. mio. kr., samt et indtægtstab i 2012 pga. pensionistrabat og tab pga. tidligere "overklip" på ca. 4 mio. kr.

til et fald på 3,4%. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet for prisindeks 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 internationale økonomiske lavkonjunktur, men også lavere forventning til dieselpriiser og lønudviklingen, som bærer denne ændring i forventningen til udgifter i 2013.

Indeholdt i faldet i operatørudgifter er en forventet udgiftsstigning på ca. 21 mio. kr. på grund af, at lønsumsafgiftssatsen forhøjes i 2013. Det er herved forudsat, at Movia kompenserer busoperatørerne for den forhøjede lønsumsafgift med 21 mio. kr.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 9,0 mio. kr. ift. budget 2013. Der er flere faktorer, der påvirker denne ændring: en del af den forventede stigning i udgifterne til drift af rejsekortet kommer senere end forventet i budget 2013; udgifterne til tale-dataradio forventes reduceret, indkøb af rejsekort finansieres af Trafikstyrelsen. I modsat retning trækker øgede udgifter til licens på count-down standere.

Stigningen i udgifter under "øvrige forskelle i operatørudgifter", skyldes hovedsageligt at udgifterne til kvalitetsbonus forventes at stige med 10 mio. kr., pga. højere kvalitet end budgetteret. Hertil estimeres udgifter til ekstrakørsel at stige.

3. Flextrafik

Samlet forventes omkostningerne til Flextrafik at udgøre 441,4 mio. kr. i 2013, hvilket er 50,9 mio. kr. lavere end 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 samt omlægning af kørsel, hvilket ligeledes har medført lavere udgifter.

Tabel 6. Tilskudsbehovet for Flextrafik

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 2, 2013	Forskel	Forskel i %
Handicap kørsel	96,4	89,8	-6,6	-7%
Flextur	8,8	15,5	6,7	76%
Kommunale ordninger	31,7	33,9	2,2	7%
Patientbefordring	164,9	148,3	-16,6	-10%
Rute	190,6	154,0	-36,6	-19%
Flextrafik i alt	492,4	441,4	-50,9	-10%

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 administrati-

onsgebyret 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.

De administrative udgifter opskrives med 1 mio. kr. i forhold til budgettet svarende til den forventede stigning i betalingen til Flexdanmark grundet stigende passagertal. De administrative udgifter pr. passager forventes gennemsnitligt at blive 31,37 kr. hvilket er 4,9 kr. lavere end budgetteret. Til sammenligning var de gennemsnitlige administrative udgifter pr. passager i regnskab 2012 32,24 kr.

Handicap kørsel:

Passagertallene for handicapkørsel er opskrevet med 10% i forhold til budget 2013. Forhøjelsen af passagertallet er sket på baggrund af realiserede data frem til marts 2013. Tilskudsbehovet forventes samtidig at blive 6,6 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket skyldes nye afregningspriser i forbindelse med de to seneste udbud.

Flextur:

Passagertallene for Flextur er gennem de seneste år steget og forventes ligeledes at stige i 2013. Samlet forventes 133.000 passagerer hvilket er en stigning på 66.000 passagerer i forhold til det oprindeligt budgetterede. Stigningen er baseret på realiserede data for de første 4 måneder af 2013 som samlet udgør 43.000 passagerer.

Tilskudsbehovet forventes samlet at stige med ca. 6,7 mio. kr. og udgøre samlet 15,5 mio. kr.

Kommunale ordninger:

Tilskudsbehovet til de kommunale kørselsordninger ventes at stige med 2,2 mio. kr., hvilket skyldes to modsatrettede effekter: Dels forventes 36.000 passagerer flere end budgetteret og dels forventes lavere omkostninger end oprindeligt budgetteret.

Patientbefordring:

Tilskudsbehovet for Patientbefordring forventes at blive 148,3 mio. kr., hvilket er 16,6 mio. kr. mindre end 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 tilskudsbehovet for Flextrafik Rute at falde med 36,6 mio. kr., hvilket skyldes effekten af to udbud i hhv. august 2010 og oktober 2012. Herud over er der budgetteret med ny kørsel for 41 institutioner i Slagelse og Ringsted. Det endelige kørselsomfang samt kommunefordeling er endnu ukendt og er i estimatet indlagt som kørsel i Slagelse og Ringsted indtil fordelingen kendes.

Efterregulering

Forskellen i forventningerne til driftsudgiftsniveauet 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.

Forskelle i forventningerne til administrationsudgiftsniveauet samt ændringer i passagertal vil have indflydelse på den forventede efterregulering til kommuner og regioner.

4. Lokalbaner

Tabel 7 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet øges med 0,8 mio. kr. Tilskudsbehovet til banedrift i Lokalbanen A/S reduceres med 12,7 mio. kr., mens tilskudsbehovet til banedrift i Regionstog A/S øges med 13,4 mio. kr.

Tabel 7. Tilskudsbehovet for lokalbaner

(mio. kr.)	Lokalbanen	Regionstog	I alt
Indtægter:			
Budget 2013	101,4	78,2	179,6
Estimat 2, 2013	108,3	64,4	172,8
Forskel, Indtægter	6,9	-13,8	-6,9
Udgifter eksklusive anlæg:			
Budget 2013	226,6	259,6	486,2
Estimat 2, 2013	220,9	259,1	479,9
Forskel, Udgifter eksklusive anlæg	-5,7	-0,5	-6,2
Anlæg:			
Budget 2013	0,0	0,0	0,0
Estimat 2, 2013	0,0	0,1	0,1
Forskel, Anlæg	0,0	0,1	0,1
Tilskudsbehov:			
Budget 2013	125,2	181,3	306,5
Estimat 2, 2013	112,5	194,7	307,3
Forskel, tilskudsbehov	-12,7	13,4	0,8
Forskel i tilskudsbehov ekskl. Anlæg	-12,7	13,3	0,7

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

Banedrift i Lokalbanen A/S:

Det samlede tilskudsbehov i 2013 for banedriften i Lokalbanen A/S forventes 12,7 mio. kr. mindre end budgetteret. Reduktionen skyldes, at indtægterne stiger, samtidig med at udgifterne falder.

Der er en stigning i de forventede indtægter på 6,9 mio. kr. (6,8%) Stigningen i passagerindtægterne kommer både af at antal passagerer forventes at stige med 0,2 mio. svarende til 2,5% samt af en stigning i indtægt per passager.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres med 5,7 mio. kr. Hovedårsagen til faldet i udgifter er opdaterede indeksforventninger, der reducerer kontraktudgifterne med 8,0 mio. kr. Specielt renten og dieselpriserne ligger på et lavere niveau i forhold til budgettet.

Modsat stiger udgifterne til passagerbonus på baggrund af de højere passagertal. Hertil er der i 2013 indarbejdet en kompensation til øget lønsumsafgift, som dog efter forhandling med Lokalbanen A/S bortfalder fra 2014 og frem.

Banedrift i Regionstog A/S:

Det samlede tilskudsbehov for banedriften i Regionstog A/S forventes at stige med 13,4 mio. kr. – primært grundet et fald i indtægterne på 13,8 mio. kr.

Faldet i indtægter sker både i takstområde Syd og Vest, hvor indtægterne falder med hhv. 14,3 og 4,1 mio. kr. Modsat stiger indtægterne fra takstområde H med 4,6 mio. kr., hvilket hovedsageligt er fordi hele Stevns Kommune, hvor en del af Østbanen kører i, er overgået fra takstområde Syd til takstområde H. Samlet er passagertallet faldet med 4% i forhold til budget 2013.

Som beskrevet i estimat 1, 2013 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.

Hertil er passageropgørelsesmetoden for busserne i takstområde Syd forbedret, hvilket giver 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.

Yderligere er indtægterne i takstområde Syd faldet som følge af, at en større del af Østbanen nu hører til takstområde H i stedet for takstområde Syd, hvilket flytter ca. 4 mio. kr. fra takstområde Syd til takstområde H.

Endelig er indtægterne i Syd på baggrund af nedsat Ungdomskort-kompensation, jf. tidligere beskrivelse under busdrift, fra august 2013, reduceret med ca. 7% per passager, svarende til 1,6 mio. kr., og antallet af passagerer er reduceret med knap 5%, svarende til 1,4 mio. kr.

I takstområde Vest er indtægterne 4,1 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket er sammensat af en lavere passagerforventning, svarende til ca. 1 mio. kr., mens indtægten per passager, parallelt med busdriften, er faldet ca. 12%, svarende til 3 mio. kr. Forklaringen på indtægtsfaldet på 12% er den samme som beskrevet under afsnittet om busindtægter i Vest.

Udgifterne til togdrift falder med 0,5 mio. kr. (-0,2%). 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.

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

5. Fællesudgifter

Lønsumsafgiftssatsen forhøjes i 2013. Fællesudgifterne er øget med 1,6 mio. kr. som følge af forhøjelsen af lønsumsafgiften.

Der forventes fortsat et meget lavt renteniveau, hvilket betyder, at den estimerede renteindtægt nedjusteres med 2 mio. kr.

Tjenestemandspensioner er nedjusteret med 3,1 mio. kr. da færre tjenestemænd end forventet i budget 2013 er gået på pension i 2012 og 2013.

Ydelse på rejsekortlån forventes reduceret med 1,8 mio. kr. da der ikke forventes lånoptagelse i 2013.

6. Likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning og den kortfristede gæld. I de seneste 12 måneder har Movias likvide beholdning i gennemsnit udgjort 292 mio. kr.

Den likvide beholdning skal som minimum dække den kortfristede gæld. Den kortfristede gæld er den del af lån, som forfalder til betaling indenfor de næste 12 måneder. Den kortfristede gæld udgjorde pr. april 2013 215 mio. kr. Den likvide beholdning er således tilfredsstillende set i dette perspektiv.

Den kortfristede gæld stiger væsentligt i april 2013. Stigningen i den kortfristede gæld skyldes, at et lån til finansiering af rejsekort forfalder til fuld indfrielse i april 2014. Det er planen at refinansiere dette lån med et nyt lån i april 2014, der afdrages over perioden 2015-2028.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Der er i januar 2013 placeret 161 mio. kr. i korte obligationer. Ultimo 2012 udgjorde kursværdien på obligationer 86 mio. kr. Den samlede obligationsbeholdning udgør ultimo april 2013 247 mio. kr.

Ved udgangen af 2012 var Movias likvidbeholdning 426 mio. kr. Heraf udgjorde skyldig efterregulering til kommuner og regioner 210 mio. kr. Desuden var likvidbeholdningen ultimo 2012 påvirket af, at Movia har optaget 28 mio. kr. mere i lån til rejsekortet, end der er investeret. Denne forskel udlignes ved investeringer og kapitalindskud i Rejsekortet i 2013. Movias likviditet udgør rensset for disse elementer 188 mio. kr. hvilket også forventes at være likvidbeholdningen primo 2015.

Tabel 8. Udvikling i likvider 2013 – 2015

(mio. kr.)	
Ultimo 2012	425,9
Efterregulering vedr. 2011, udbet. 2013	-87,4
Primo 2013	338,5
Forventet efterregulering vedr. 2013	133,4
Rejsekort forskel investering-lån	-27,9
Ultimo 2013	444,0
Efterregulering vedr. 2012, udbet. 2014	-123,0
Ultimo 2014	321,0
Efterregulering vedr. 2013, udbet. 2015	-133,4
Primo 2015	187,6

Det kan overvejes at reducere kommuners og regioners a conto betaling i 2013, for at undgå at akkumulere likvider i Movia. Ændringen af a conto betalingen kan tage udgangspunkt i den forventede efterregulering for 2013 på 133 mio. kr. Administrationen anbefaler ikke denne løsning, dels for ikke at ændre på de aftalte forudsætninger om budgetstabilitet for kommuner og regioner og dels pga. generel usikkerhed omkring budgetforudsætningerne i særlig grad usikkerheden om likviditetseffekten af udfasningen af klippekortet i takstområde Hovedstaden.

Movia har i samarbejde med kommuner og regioner indarbejdet en praksis om budgetstabilitet for at sikre kommuner og regioner mod de volatile ændringer i Movias økonomi. Som en del af denne praksis ændres der kun i a conto betaling, hvis der er sket ændringer i driftsomfanget som påvirker tilskudsbehovet, eller efter særlig aftale med enkelte kommuner/regioner.

Ved en ændring af a conto betalingen for 2013 på 133 mio. kr. ændres Movias budgetterede likvidbeholdning til 188 mio. kr. primo 2014. Movia har desuden mulighed for at dække en eventuelt likviditetsreduktion ved at trække på en kassekredit på 90 mio. kr. Kassekreditten kan i henhold til bekendtgørelse om kommuners låntagning udvides til 125 kr. per indbygger svarende til 300 mio. kr., men Movia har ikke derudover hjemmel til at optage lån til at finansiere driften.

Dette likvide beredskab skal ses i forhold til Movias behov for udsving i den daglige likviditet samt risikoen for at budgetforudsætninger ændrer sig med øget likvidtræk til følge.

Blandt de væsentlige risici kan nævnes:

Tabel 9. Risici i Movias budget

Parameter	Usikkerhed	Effekt på finansieringsbehov
Gennemsnitlig obligationsrente	+ 1 procentpoint	+ 45 mio. kr.
Forbrugerpris på dieselolie	+ 20%	+ 94 mio. kr.
Passagertal	- 3%	+ 48 mio. kr.
Forskydninger i indtægtsdelingen som følge af ændret rejsehjemmel eller ændrede rejsemønstre	- 3%	+ 48 mio. kr.

Ud over disse generelle risici i Movias budget, er der i 2013 og 2014 en særlig risiko for likviditetstab i forbindelse med stop for salg af klippekort og overgang til rejsekort. Ved en eventuel regulering af a conto betalingen for 2013 svarende til den forventede efterregulering, vil der være en reduceret buffer til at imødegå et eventuelt likviditetstab ifm. overgang til rejsekort.

Orientering om effekt af indførelsen af rejsekortet i takstområde H

Salg af klippekort i Takstområdet Hovedstaden stopper pr. 1. juli 2013. Der er risiko for en negativ likviditetseffekt i forbindelse med udfasningen af klippekort. Dette er ikke indarbejdet i estimat 2.2013 eller i budget 2014 1. behandling.

"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 kundernes lager af klippekort er opbrugt, hvorefter likviditeten vil genskabes gradvist. Der er dermed risiko for en midlertidig indtægtsnedgang i 2013 og 2014.

Risikoen for at en eventuel indtægtsnedgang i 2013 fører til at kommunerne skal betale efterregulering til Movia er lille. Med baggrund i stigende indtægter og faldende omkostningsindeks forventes efterreguleringen i estimat 2.2013. at blive en udbetaling til kommunerne på 133 mio. kr. Movia forventer at en eventuel indtægtsnedgang vil være mindre end 133 mio. kr., og at der derfor ikke gennemsnitligt vil skulle ske ekstrabetaling til Movia for 2013. Det kan dog alligevel blive tilfældet for enkelte kommuner.

I tilfælde af at der skal betales efterregulering til Movia er der flere handlemuligheder for at afbøde effekten.

Efterreguleringen skal betales i januar måned i året efter regnskabsafleggelsen. Opgørelse

af efterreguleringen sker ved regnskabet i februar måned. Efterreguleringen er således kendt forud for årsskiftet. Kommunen har dermed mulighed for at bogføre efterreguleringen i både det år hvor regnskabet opgøres og i det år efterreguleringen skal betales, afhængigt af egne regnskabsregler og behov.

Der er mulighed for at ændre Movias a conto opkrævning hos kommunerne og regionerne, hvis der er behov for at udskyde effekten af efterreguleringen med et år. Praksis i dag er, at Movia kun ændrer a conto opkrævningen hvis der foretages trafikoplægninger som giver en tilskudseffekt. Ændring af a conto opkrævning i nedadgående retning vil dog belaste Movias likvidbeholdning, hvorfor der må foretages en aktuel vurdering, hvis denne mulighed ønskes anvendt.

Movia kan vælge at budgettere med en buffer. I budget 2013 og budgetforslaget til 2014 er der ikke indregnet en buffer til eventuel omsætningsnedgang, da der er meget stor usikkerhed om størrelsen. Det er muligt at anslå en forventet effekt og indarbejde i budgettet som buffer. Dermed vil kommuners og regioners a conto betaling for 2014 øges, og risikoen for at skulle betale efterregulering til Movia vil være væsentligt reduceret. Movias politik er altid at budgettere med realistiske budgetter og en "buffer-model" synes ikke at være en god idé.

Det er også en mulighed at opkræve efterreguleringen over flere år i stedet for på én gang i januar. På den måde vil effekten af indtægtsnedgangen kunne reduceres i det enkelte år. En betaling af efterreguleringen over flere år vil dog kræve en vedtægtsændring.

Økonomi:

Som beskrevet

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

1. Likviditetsoversigt april 2012 – april 2013

Bilag 1. Likviditetsoversigt april 2013

