

## 04 Økonomiestimat 3, 2013

### Indstilling:

Det indstilles,

- At estimat 3, 2013 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2013.
- At den forventede efterregulering på 158,4 mio. kr., bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2015.
- At det uændret er gældende regel, at kun ændringer i driftsomfang eller budgetmæssige fejl kan give anledning til at ændre á conto betalingen individuelt for en eller flere kommuner eller regioner.
- At denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

### Overblik:

Estimat 3 beskriver det forventede årsresultat for 2013 set i forhold til budget 2013. I forhold til estimat 2 ændrer estimat 3 samlet set ikke væsentligt på forventningerne til det økonomiske resultat, og de bagvedliggende hovedårsager, idet det dog bemærkes, at udviklingen i prisreguleringsindeksene i stigende grad er gunstig, således at det samlede tilskudsbehov vurderes lavere og den forventede tilbagebetaling til kommuner og regioner tilsvarende højere.

Estimat 3 er årets sidste estimat, jf. sag om "Ny budget og regnskabsproces" vedtaget på bestyrelsesmødet 4. april 2013.

### Tilskudsbehov og efterregulering

Tabel 1 viser, at det samlede tilskudsbehov i 2013 forventes at blive 198,6 mio. kr. lavere end budgetteret, og at kommuner og regioner forventes at få udbetalt en efterregulering på 158,4 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 198,1 mio. kr. og merindtægter på 0,5 mio. kr.

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

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 3, 2013	Forskel	Forskel i %
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>2.832,9</b>	<b>2.634,3</b>	<b>-198,6</b>	<b>-7%</b>
A conto betalinger	2.340,5	2.343,6	<b>3,2</b>	0%
Forbrugsafhængige betalinger	492,4	449,0	<b>-43,4</b>	-9%
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	0,1	<b>0,1</b>	
<b>Fakturering i alt</b>	<b>2.832,9</b>	<b>2.792,7</b>	<b>-40,2</b>	<b>-1%</b>
<b>Efterregulering</b>	<b>0,0</b>	<b>158,4</b>	<b>158,4</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: *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.

### *Henvendelse fra Næstved Kommune*

Næstved Kommune forventes at skulle have en relativt stor tilbagebetaling fra Movia, og kommunen har derfor rettet henvendelse til administrationen om at få reduceret á conto betalingen til Movia med 6,5 mio. kr. for 2013.

Administrationens beregninger viser, at hovedparten af efterreguleringen for Næstved Kommune kan henføres til den ændrede indtægtsfordelingsmodel i Takstområde Syd (rejsekort-data, billetundersøgelse og ny zonestruktur i Takstområde Syd).

Hovedreglen for rettelser i á conto betalingerne, som har været uændret siden etableringen af Movia, er, at der kan rettes i individuelle a conto betalinger på baggrund af væsentlige

ændringer i driften i forhold til vedtaget budget, eller hvis der skulle forekomme fejl i vedtaget budget.

Det er administrationens vurdering, at konsekvenserne af en ændret indtægtsfordelingsmodel ikke kan henføres til driftsændringer eller fejl i vedtaget budget og således ikke giver adgang til individuel ændring af á conto betalingen.

Derimod er det administrationens vurdering, at en ændret indtægtsfordelingsmodel er udtryk for en strukturel ændring.

Med beslutningen fra bestyrelsesmødet i 12. september 2013 vedr. likviditetspolitikken in mente, indstiller administrationen, at individuelle ændringer i a conto betalingerne alene kan forekomme som følge af ændringer i driftsomfanget eller egentlige fejl i budgetteringen og efter aftale med vedkommende kommune(r) eller region(er).

Bestyrelsen har kompetence til at beslutte generelle ændringer i á conto betalingerne gældende for alle kommuner og regioner.

Bus, Flextrafik, Lokalbener og Fællesudgifter i 2013

Tabel 2 viser budget og estimat for de 3 forretningsområder samt fællesudgifter, 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
<b>Indtægter:</b>					
Budget 2013	1.658,8	25,0	179,6	0,0	1.863,5
Estimat 3, 2013	1.661,2	29,5	173,2	0,0	1.863,9
<b>Forskel, indtægter</b>	<b>2,4</b>	<b>4,5</b>	<b>-6,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>0,1%</b>	<b>18,2%</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>
<b>Udgifter:</b>					
Budget 2013	3.309,4	517,3	486,2	383,4	4.696,3
Estimat 3, 2013	3.165,4	474,2	476,8	381,8	4.498,2
<b>Forskel, Udgifter</b>	<b>-144,1</b>	<b>-43,1</b>	<b>-9,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>-198,1</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-8,3%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>-4,2%</b>
<b>Tilskudsbehov:</b>					
Budget 2013	1.650,6	492,4	306,5	383,4	2.832,9
Estimat 3, 2013	1.504,2	444,7	303,6	381,8	2.634,3
<b>Forskel, tilskudsbehov</b>	<b>-146,4</b>	<b>-47,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>-198,6</b>
<b>Forskel i %</b>	<b>-8,9%</b>	<b>-9,7%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>-7,0%</b>

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 3, 2013	Forskel	Forskel i %
Bus <sup>1</sup>	210.764	211.552	787	0%
Bane	10.310	10.328	18	0%
Flextrafik excl. Rute	1.129	1.353	224	20%
<b>Passagerer i alt</b>	<b>222.203</b>	<b>223.232</b>	<b>1.029</b>	<b>0%</b>

Note: Passagertal i takstområde H er tillagt 1,1% i budget 2013, for at korrigeres for, at der nu medtages 0-2 årige i passagertallene for linjer i Hovedstaden. Passagertal for linjer i syd, er i budget 2013 korrigeret op med den skønsmæssige effekt af ny tællemetode med rejsekort (14%)

## 2. Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at det forventede tilskudsbehov til busdrift reduceres med 146,4 mio. kr. Faldet er sammensat af stigende indtægter for 2,4 mio. kr. og lavere driftsudgifter på 144,1 mio. kr. I det følgende beskrives indtægterne med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i priser, køreplanændringer samt øvrige operatørudgifter.

### Indtægter

**Tabel 4. Busindtægter i 2013**

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 3, 2013	Forskel	Forskel i %
Linjer i Hovedstaden	1.420,9	1.428,3	7,4	0,5%
Linjer i Syd	101,1	107,5	6,4	6,3%
Linjer i Vest	136,9	125,4	-11,5	-8,4%
<b>Busindtægter i alt</b>	<b>1.658,8</b>	<b>1.661,2</b>	<b>2,4</b>	<b>0,1%</b>

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 højere indtægter i forhold til budget 2013 i Hovedstaden og Syd, mens indtægterne er lavere i Vest.

For buslinjerne i Hovedstaden forventes indtægterne at være ca. 7,4 mio. kr. eller ca. 0,5% højere end budgetteret. Årsagen til de større indtægter er dels passagerudviklingen, som forventes 0,3% større i dette estimat end i budget 2013, samt at indtægt pr. passager forventes lidt højere end budgetteret. Passagertallet er baseret på realiserede tællinger for 7 måneder af 2013, samt forventningen til de sidste 5 måneder, hvor passagertallet forventes at ligge marginalt højere end tilsvarende periode i 2012.

For buslinjerne i Syd forventes indtægterne at være ca. 6,4 mio. kr. eller ca. 6,3% højere i forhold til budgettet. Passagertallet er ca. 8% højere i forhold til budgettet.

Indtægtsudviklingen for buslinjerne i Syd er en nettoeffekt, som dækker over færre indtægter fra HyperCard/Ungdomskort, og flere indtægter på baggrund af ny indtægtsfordeling i Takstområde Syd

For buslinjerne i Vest er der et stort forventet fald i indtægter på 11,5 mio. kr. eller ca. 8,4% i forhold til budget 2013.

Hovedårsagen er, som beskrevet i estimat 2, at indtægtsbudgettet i budget 2013 var estimeret for højt, fordi genopretningen også kaldet "likviditetseffekten" var mindre end budgetteret, og allerede skete i 2012.

Som også nævnt i estimat 2, viser en sammenligning af buslinjeindtægterne i takstområde Vest fra regnskab 2009 til regnskab 2012, at indtægterne i 2012 er knap 14 mio. kr. højere, svarende til en stigning på 13%. Hertil er væksten i indtægter fra regnskab 2012 til estimat 3, 2013 på ca. 4%.

### Driftsudgifter

Tabel 5 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 144,1 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	0,5
Forskel i priser	-140,6
Forskel i rutespecifikke udgifter	-15,6
Øvrige forskelle i operatørudgifter	11,6
<b>I alt</b>	<b>-144,1</b>
<b>Estimat 3, 2013</b>	<b>3.165,4</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, øges med ca. 0,5 mio. kr. i 2013, svarende til en stigning på 0,01% af de samlede busdriftsudgifter i budget 2013.

Operatørudgifterne reduceres med 140,6 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et fald på 4,2%. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne.

Tabel 6 viser udviklingen i udvalgte prisindeks, i forhold til budget 2013

**Tabel 6. Forventet udvikling i indeks**

	Indeks i budget 2013	Opdateret forventning til indeks i estimat 3, 2013	Ændring fra budget 2013 til estimat 3, 2013
Diesel forbrugerpris	282	229	-18,6%
Lønninger	178	175	-1,3%
Forbrugerpriser	131	130	-0,9%
Gns. rente	3,1%	1,5%	-1,6 point
CIBOR 3 mdr. rente	1,1%	0,3%	-0,8 point
<b>Samlet indekseffekt indekseret</b>	<b>100,0</b>	<b>94,7</b>	<b>-5,3%</b>

Skønnet for prisindeks er opdateret på baggrund af realiserede indeks til og med juli 2013, samt prognoser og analyser fra Nationalbanken og Det Økonomiske Råd. Det er i særlig grad et lavere renteniveau, men også lavere forventning til dieselpriser 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 finanslovens forhøjelse af lønsumsafgiftssatsen i 2013.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 15,6 mio. kr. ift. budget 2013. Hovedårsagerne til reduktionen er, at en del af den forventede stigning i udgifterne til drift af rejsekortet kommer senere end forventet i budget 2013, samt at udgifterne til tale-dataradio forventes reduceret, og at 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 8 mio. kr. pga. højere gennemførelsesgrad af busdriften end budgetteret. Hertil estimeres udgifter til ekstrakørsel at stige.

### 3. Flextrafik

Tabel 7 og 8 viser tilskudsbehov og passagertal for Flextrafik, fra budget 2013 til estimat 3, 2013.

**Tabel 7. Tilskudsbehovet for Flextrafik**

(mio. kr.)	Budget 2013	Estimat 3, 2013	Forskel	Forskel i %
Handicap kørsel	96,4	88,5	-7,9	-8%
Flextur	8,8	15,9	7,2	82%
Kommunale ordninger	31,7	33,4	1,7	5%
Patientbefordring	164,9	152,6	-12,3	-7%
<b>Variabel Flextrafik i alt</b>	<b>301,8</b>	<b>290,4</b>	<b>-11,3</b>	<b>-4%</b>
Rute	190,6	154,3	-36,3	-19%
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>492,4</b>	<b>444,7</b>	<b>-47,7</b>	<b>-10%</b>

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

**Tabel 8. Passagertal for Flextrafik**

(1.000 passagerer)	B2013	E3.2013	Forskel	Forskel %
Handicap kørsel	375.739	418.418	42.679	11%
Flextur	66.646	140.503	73.857	111%
Kommunale ordninger	147.074	182.260	35.186	24%
Siddende patientbefordring	539.214	611.325	72.111	13%
<b>Passagerer, variabel Flextrafik i alt</b>	<b>1.128.673</b>	<b>1.352.506</b>	<b>223.833</b>	<b>20%</b>

Samlet forventes omkostningerne til Flextrafik at udgøre 444,7 mio. kr. i 2013, hvilket er 47,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Estimat 3, 2013 er baseret på realiserede data frem til og med juli 2013.

#### Variabel Flextrafik:

Passagertallene for variabel Flextrafik ligger ca. 20% højere end budgetteret. Generelt er passagertallene for Flextrafik vokset gennem de senere år og 2013 forventes samlet at få 1,4 mio. passagerer mod 1,1 mio. passagerer i 2012.

På de forskellige ordninger i variabel Flextrafik ligger omkostning pr. passager 14% - 19% lavere end budgetteret. Faldet skyldes flere faktorer, bl.a. at kontraktafregningspriserne er faldet med ca. 7% pga. nye udbud i oktober 2011 og 2012 og, at de stigende passagertal har medført øget mulighed for koordinering. Sam- og kædekørselsgraden er således forbedret med ca. 4%. Det realiserede indeks er ca. 2% lavere end budgetteret.



Samlet forventes tilskudsbehovet for den variable Flextrafik at ligge 4% under budgettet svarende til ca. 11,3 mio. kr.

Ordningerne:

Passagertallene for handicapkørsel forventes at stige med ca. 43.000 passagerer svarende til ca. 11%. Tilskudsbehovet forventes trods stigende passagertal at blive reduceret med 8% i forhold til budgettet.

Passagertallene for Flextur forventes at blive 74.000 passagerer højere end budgetteret. Stigningen svarer til hele 111%. Stigningen skyldes både en stor stigning i nye kommuner som Guldborgsund og Lejre og en generel stigning i kommuners Flextur forbrug. Tilskudsbehovet forventes at stige med 7,2 mio. kr. i forhold til budgettet svarende til 82%.

Lolland kommune indførte kommunale kørselsordninger i oktober 2012. Passagertallet blev budgetteret til at være ca. 5.400 passagerer i 2013. Ordningen har dog haft stor succes og passagertallet estimeres derfor at blive 37.000 passagerer i 2013, hvilket også er den primære årsag til, at det samlede passagertal for kommunale ordninger forventes at blive 35.000 passagerer højere end budgetteret. Finansieringsbehovet forventes 1,5 mio. kr. højere end budgetteret.

Passagertallet for Patientbefordring forventes at blive 72.000 højere end budgetteret, svarende til en stigning på 13%. Stigningen skyldes dels, at Region Hovedstadens forbrug ligger ca. 23.000 passagerer højere end budgetteret, dels at Region Sjællands forbrug ligger ca. 49.000 passagerer højere end budgetteret. Trods stigende passagertal forventes det samlede tilskudsbehov at falde med 7% svarende til 12,3 mio. kr. Faldet i tilskudsbehovet skyldes dels de ovennævnte generelle omkostningsfald, dels at Region Hovedstadens omkostning pr. passager blev budgetteret til at koste 67% af Regions Sjællands, mens de realiserede tal tyder på, at omkostningen pr. passager ligger på 63% af Region Sjællands.

#### Flextrafik Rute:

Samlet forventes tilskudsbehovet for Flextrafik Rute at falde med 36,3 mio. kr. svarende til ca. 19%. Faldet skyldes primært to effekter. For det første er der fra 2012 til 2013 afregnet ca. 5% færre timer. For det andet er afregningsprisen faldet med ca. 7,5% mellem 2012 og 2013 pga. udbud i oktober 2012. Endvidere forventes indeks i estimat 3 at blive 2% lavere end budgetteret. I estimat 3 er indregnet 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.

Fra januar 2013 opkræves administrationsomkostningerne 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.

De administrative udgifter blev i Estimat 2. 2013 opskrevet 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 i E3.2013 gennemsnitligt at blive 31 kr. for variabel Flextrafik kørsel hvilket er 4,8 kr. lavere end budgetteret. Til sammenligning var de gennemsnitlige administrative udgifter pr. passager 32,24 kr. i regnskab 2012.

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

#### 4. Lokalbaner

Tabel 9 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet reduceres med 3,0 mio. kr. Tilskudsbehovet til banedrift i Lokalbanen A/S reduceres med 12,4 mio. kr., mens tilskudsbehovet til banedrift i Regionstog A/S øges med 9,5 mio. kr.

**Tabel 9. Tilskudsbehovet for lokalbaner**

(mio. kr.)	Lokalbanen	Regionstog	I alt
<b>Indtægter:</b>			
Budget 2013	101,4	78,2	179,6
Estimat 3, 2013	107,2	66,0	173,2
<b>Forskel, Indtægter</b>	<b>5,8</b>	<b>-12,3</b>	<b>-6,5</b>
<b>Udgifter eksklusive anlæg:</b>			
Budget 2013	226,6	259,6	486,2
Estimat 3, 2013	220,0	256,8	476,7
<b>Forskel, Udgifter eksklusive anlæg</b>	<b>-6,6</b>	<b>-2,8</b>	<b>-9,4</b>
<b>Anlæg:</b>			
Budget 2013	0,0	0,0	0,0
Estimat 3, 2013	0,0	0,1	0,1
<b>Forskel, Anlæg</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
<b>Tilskudsbehov:</b>			
Budget 2013	125,2	181,3	306,5
Estimat 3, 2013	112,8	190,9	303,6
<b>Forskel, tilskudsbehov</b>	<b>-12,4</b>	<b>9,6</b>	<b>-2,9</b>
<b>Forskel i tilskudsbehov ekskl. Anlæg</b>	<b>-12,4</b>	<b>9,5</b>	<b>-3,0</b>

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 er 12,4 mio. kr. mindre end budgetteret. Reduktionen skyldes, at indtægterne stiger, samtidig med at udgifterne falder.

Der er en stigning i de forventede indtægter på 5,8 mio. kr. (5,7%) Stigningen i passagerindtægterne kommer både af, at passagertallet forventes at stige med 0,1 mio. svarende til 2,2% samt af en stigning i indtægt per passager.

Udgifter eksklusive anlæg reduceres med 6,6 mio. kr. Hovedårsagen er opdaterede indeksforventninger, der reducerer kontraktudgifterne med 9,0 mio. kr. Specielt renten og dieselpri- serne 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 9,5 mio. kr. – primært grundet et fald i indtægterne på 12,3 mio. kr.

Faldet i indtægter sker både i takstområde Syd og Vest, hvor indtægterne falder med hhv. 14,5 og 2,7 mio. kr. Modsat stiger indtægterne fra takstområde H med 4,9 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at hele Stevns Kommune, hvor en del af Østbanen kører i, er overgået fra takstområde Syd til takstområde H. Samlet er passagertallet faldet med 3% i forhold til budget 2013.

Som beskrevet i estimat 1, 2013 er der et indtægtsfald i Takstområde Syd 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.

Ligeledes beskrevet i estimat 1, 2013, 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, som tidligere beskrevet, 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. Og endelig er indtægterne i Syd på baggrund af overgangsordning for nedsat ungdomskortkompensation, fra august 2013, reduceret med ca. 1,1 mio. kr., og antallet af passagerer er reduceret med 5%, svarende til 1,6 mio. kr.

I takstområde Vest er indtægterne 2,7 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket er sammensat af en lavere passagerforventning, svarende til ca. 0,8 mio. kr., mens indtægten per passager, parallelt med busdriften, er faldet ca. 7%, svarende til 1,9 mio. kr. Forklaringen på indtægtsfaldet på 7% er den samme som beskrevet under afsnittet om busindtægter i Vest.

Udgifterne til togdrift falder 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.

Indeksudviklingen betyder, at udgifterne falder med 3,0 mio. kr. Hertil stiger leasingudgifterne med 1,0 mio. kr. på baggrund af konvertering til fast og højere rente, og kvalitetsbonus stiger 0,5 mio. kr.

## 5. Fællesudgifter

Finanslovens forhøjelse af lønsumsafgiftssatsen øger fællesudgifterne med 1,6 mio. kr.

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

Tjenestemandspensioner er nedjusteret med 3,3 mio. kr., da færre tjenestemænd end forventet er gået på pension i 2012 og 2013. Ved udgangen af 2013 forventes der et være 11 aktive tjenestemænd over 65 år og yderligere 27 aktive tjenestemænd over 60 år, som alle er potentielle tjenestemandspensionister.

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 356 mio. kr.

Den likvide beholdning bør 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. august 2013 215 mio. kr. Den likvide beholdning er således tilfredsstillende set i dette perspektiv.

Den kortfristede gæld steg 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.

Bestyrelsen har på mødet den 12. september 2013 vedtaget en likviditetspolitik for Movia. Iht. til denne politik skal Movia styre efter en gennemsnitlig likvid beholdning på 150 mio. kr. Den aktuelle likvide beholdning på 356 mio. kr. overstiger således målsætningen med 206 mio. kr. Det blev på samme bestyrelsesmøde endvidere besluttet, at der anvendes 54 mio. kr. af likvidbeholdningen på at indfri et driftslån i 2013. Desuden blev besluttet at afvente beslutning om yderligere nedbringelse af likviditeten, til der i 2014 skal optages yderligere lån til rejsekortinvesteringen.

### Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Der er ikke siden bestyrelsens behandling af estimat 2, 2013 på mødet den 20. juni 2013 foretaget omlægninger af gælds- og obligationsporteføljen. Den samlede obligationsbeholdning udgør ultimo august 2013 247 mio. kr.

**Økonomi:**

Som beskrevet.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

**Bilag:**

1. Likviditetsoversigt september 2012 – august 2013

## Bilag 1. Likviditetsoversigt september 2012 – august 2013

