

## 04 Estimat 2, 2014.

### Indstilling:

Administrationen indstiller:

- At estimat 2, 2014 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2014.
- At denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

### Beslutning:

### Indledning

Estimat 2 2014, herefter E2/2014, beskriver det forventede årsresultat for 2014 set i forhold til budget 2014. E2/2014 er årets andet estimat, jf. Movias budget- og regnskabsproces, der blev vedtaget på bestyrelsesmøde 4. april 2013. Det tredje estimat behandles af bestyrelsen på møde i oktober 2014.

### Tilskudsbehov og efterregulering

Som det fremgår af tabel 1, forventes det, at kommuner og regioner for budgetåret 2014, skal efterbetale i alt 0,3 mio. kr. Efterreguleringen afregnes primo 2016.

Der er et større tilskudsbehov på 49,9 mio. kr., hvor de 42,6 mio. kr. vedrører et større forbrug af Flextrafik end budgetteret. Tilskudsbehovet til Flextrafik opkræves løbende efter forbrug og påvirker ikke den forventede efterregulering. Anlægsudgifter til nyt radioanlæg hos

lokalbanerne (7,6 mio. kr.) samt i mindre omfang aftalte ændringer i á conto betalingerne for busdriften bidrager også til den samlede efterregulering på 0,3 mio. kr.

Årsagsforklaringerne i E2/2014 er lig forklaringerne i E1/2014. Den forventede efterregulering i E2/2014 er dog forbedret med 22,5 mio. kr. i forhold til E1/2014. Den væsentligste forskel på forbedringen i forhold til E1/2014 er, at Nationalbankens prognoser for dieselpriiser og renten er lavere end i tidligere prognoser. Den isolerede effekt af de lavere indeksforventninger er, at operatørdgifterne til busdrift i forhold til estimat 1 er reduceret med 21,5 mio. kr.

**Tabel 1: Forventet efterregulering for 2014, til afregning i 2016**

	B2014	E2/2014	Vækst	
			B2014 - E2/2014	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	2.702,5	<b>2.752,4</b>	49,9	1,8
A conto betalinger	2.227,9	<b>2.227,6</b>	-0,3	0,0
Forbrugsafhængige betalinger	474,6	<b>516,9</b>	42,3	8,9
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	<b>7,6</b>	7,6	
<b>Fakturering i alt</b>	2.702,5	<b>2.752,1</b>	49,6	1,8
<b>Efterregulering</b>	0,0	<b>-0,3</b>	-0,3	

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 á 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.

Bestyrelsen besluttede i december 2013, at i tilfælde af at et økonomiestimat i 4. kvartal viser en efterregulering, som er højere end 10% af årets á conto betalinger, kan bestyrelsen beslutte, at de pågældende kommuner/regioner kan vælge at få tilbagebetalt 50% af den forventede tilbagebetaling i det pågældende regnskabsår. En af forudsætningerne for en sådan udbetaling, er at Movias gennemsnitslikviditet overstiger 150 mio. kr. på udbetalings-tidspunktet

Den endelige efterregulering for 2014 afregnes primo 2016 og sker på baggrund af bestyrelsens godkendelse af regnskabet for 2014.

Bus, Flextrafik, Lokalbaner og Fællesudgifter i 2014

Tabel 2 viser regnskab, budget og estimat for de tre forretningsområder samt fællesudgifter. Forklaringer og bemærkninger til indtægts- og udgiftsforskelle fremgår af de efterfølgende afsnit.

**Tabel 2: Budgetoversigt**

	R2013	B2014	E1/2014	E2/2014	Vækst	
					B2014 – E2/2014	Pct.
	-----Mio. kr.-----					
<b>Bus</b>						
Indtægter	-1.676,9	-1.712,1	-1.683,3	<b>-1.688,4</b>	23,7	-1,4
Operatørudgifter	3.043,6	3.082,1	3.083,4	<b>3.067,4</b>	-14,7	-0,5
Rutespecifikke udg.	152,1	171,3	169,8	<b>165,6</b>	-5,8	-3,4
Bus i alt	1.518,8	1.541,4	1.569,8	<b>1.544,6</b>	3,2	0,2
<b>Flextrafik</b>						
Indtægter	-30,3	-28,8	-32,4	<b>-33,8</b>	-5,0	17,4
Operatørudgifter	439,1	456,5	483,3	<b>498,6</b>	42,1	9,2
Adm. og pers.	43,6	46,9	53,4	<b>52,4</b>	5,5	11,7
Flextrafik i alt	452,3	474,6	504,3	<b>517,2</b>	42,6	9,0
<b>Lokalbaner</b>						
Indtægter	-175,7	-176,8	-178,6	<b>-177,2</b>	-0,4	0,2
Udgifter til togdrift	477,4	482,9	481,7	<b>478,6</b>	-4,2	-0,9
Anlæg	0,1	0,0	0,0	<b>7,6</b>	7,6	
Lokalbaner i alt	301,8	306,1	303,1	<b>309,1</b>	3,0	1,0
<b>Fællesudgifter</b>						
Adm. og pers.	280,8	310,0	310,0	<b>310,0</b>	0,0	0,0
Pensioner	13,2	16,6	16,6	<b>16,6</b>	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	294,0	326,6	326,6	<b>326,6</b>	0,0	0,0
<b>Finansielle poster</b>						
Renter	0,7	-2,1	-2,1	<b>0,0</b>	2,1	-100,0
Afdrag driftslån	63,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
Ydelse rejsekortlån	52,6	56,0	56,0	<b>55,0</b>	-1,0	-1,8
Finansielle poster i alt	116,3	53,9	53,9	<b>55,0</b>	1,1	2,1
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>2.683,3</b>	<b>2.702,5</b>	<b>2.757,7</b>	<b>2.752,4</b>	<b>49,9</b>	<b>1,8</b>

## 2. Busdrift

Tilskudsbehovet til busdrift forventes at være 3,2 mio. kr. højere end budgetteret. Det øgede tilskudsbehov er sammensat af skønnede reducerede indtægter på 23,7 mio. kr. og en forventet reduktion af udgiftsskønnet på 20,5 mio. kr. I dette afsnit beskrives først busindtægterne samlet set og på de tre takstområder Hovedstaden, Syd og Vest. Dernæst beskrives udgifterne til busdrift samlet set og i forhold til udviklingen i priser, køreplanændringer, rute-specifikke udgifter samt øvrige operatørudgifter.

### Indtægter

**Tabel 3: Busindtægter i 2014**

	B2014	E2/2014	Vækst	
			B2014 - E2/2014	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
Takstområde Hovedstaden	-1.490,0	<b>-1.450,8</b>	39,2	-2,6
Takstområde Syd	-109,4	<b>-122,3</b>	-12,8	11,7
Takstområde Vest	-112,6	<b>-115,3</b>	-2,7	2,4
<b>Busindtægter i alt</b>	<b>-1.712,1</b>	<b>-1.688,4</b>	23,7	-1,4

Det fremgår af tabel 3, at indtægterne til busdrift samlet set er 1,4% lavere end i budget 2014. Hovedårsagen er, at passagertallet for bus er 2,1% lavere, mens indtægt pr. passager er højere end budgetteret, bl.a. på grund af at der er indgået en bedre aftale med Trafikstyrelsen om kompensation til ungdomskortet i Syd.

Udviklingen i busindtægter er forskellig i de tre områder med lavere indtægter i Takstområde Hovedstaden og højere indtægter i Takstområde Syd og Vest i forhold til budget 2014. I det følgende er udviklingen i de tre takstområder beskrevet.

For buslinjerne i Takstområde Hovedstaden forventes indtægterne at være 39,2 mio. kr. eller 2,6% lavere end budgetteret. Hovedårsagen er, at passagertallet er 2,4% lavere end budgetteret, svarende til 35,2 mio. kr. Hertil skal lægges, at indtægten pr. passager falder 0,3% eller 2 øre i forhold til budgettet, hvilket giver en mindre indtægt på 4,0 mio. kr.

Ved udarbejdelsen af budget 2014 i april 2013 var forventningen til passagertallet i 2013 i Takstområde Hovedstaden på 193,2 mio. passagerer. Det realiserede passagertal for 2013 blev 189,7 mio. passagerer. Den væsentligste årsag til det lavere realiserede passagertal er, at vejret i november og december var usædvanligt mildt. Boks 1 uddyber forskellen på passagertal i regnskabet og det realiserede passagertal.

## Boks 1

### Fakta om passagertal

	R2013	B2014	E2/2014	Vækst B2014 - E2/2014	
	----- Mio. passagerer-----				Pct.
Hovedstaden	191,2	196,1	191,5	-4,6	-2,4
Syd	8,4	8,1	8,4	0,2	2,9
Vest	11,9	12,1	11,9	-0,2	-1,7
<b>Movia i alt</b>	<b>211,5</b>	<b>216,3</b>	<b>211,7</b>	<b>-4,6</b>	<b>-2,1</b>

Passagertallet i dette estimat bygger på realiserede passagertal for hele 2013 samt realiserede passagertal i Takstområde Hovedstaden til og med marts 2014. Passagertallet i regnskab 2013 bygger på realiserede passagertal for januar til oktober 2013, mens november og december 2013 er skønnede passagertal. Det *realiserede* passagertal i 2013 for Takstområde Hovedstaden, er 1,5 mio. passagerer (0,8%) lavere end passagertallet i regnskab 2013 for Takstområde Hovedstaden. Det skyldes, at det skønnede passagertal for november og december i regnskab 2013 byggede på normalt vintervejr, og ikke det usædvanligt milde vejr, som bevirkede et lavere passagertal.

Prognosen for passagertallet i estimat 2/2014 udarbejdes efter nyeste viden og er derfor baseret på realiserede passagertal for hele 2013 samt realiserede passagertal i Takstområde Hovedstaden til og med marts 2014. Det betyder, at det lavere realiserede passagertal i 2013 og i starten af 2014, pga. det milde vejr i november til marts, er udgangspunkt for prognosen.

I trafiktalsrapporten, som er bilag 2 til dette estimat, er der medtaget realiserede passagertal for en måned mere, end i dette estimat, derfor kan passagertallene variere lidt.

For buslinjerne i Takstområde Syd forventes indtægterne at være 12,2 mio. kr. eller 11,1% højere i forhold til budget. Årsagerne til stigningen kan tilskrives følgende faktorer:

- At kompensationen til ungdomskortet i Takstområde Syd er 11,8 mio. kr. højere end budgetteret, fordi der i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet i Syd. Der er i december 2013 indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som øger kompensationen i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 11,8 mio. kr. for busdriften i forhold til budget 2014.
- At forventningen til passagertallet i Takstområde Syd er 2,4% højere end i budget 2014, fordi de realiserede passagertal i 2013 har været højere end forventet på budgettidspunktet, svarende til 2,6 mio. kr.
- At indtægt pr. passager er 2,0%, eller 27 øre lavere svarende til 2,2 mio. kr. Det er hovedsageligt et lavere salg af kontantbilletter, som sænker indtægten pr. passager.

For buslinjerne i Vest forventes indtægterne at være 2,4 mio. kr. højere end budgetteret. Forventningen til passagertallet er lidt lavere i forhold til budget, men da indtægterne fra kontantbilletter – som giver højere indtægt pr. passager – er større end budgetteret, er indtægterne samlet set højere end budgetteret. Den lidt overraskende udvikling med flere solgte kontantbilletter kan hænge sammen med, at flere af de lavfrekvente passagerer vælger kon-

tantbilletter i stedet for rejsekortet.

Der er indført nyt tællesystem i Movia fra januar 2014. Bestyrelsen har på mødet 10. april 2014 tiltrådt, at en eventuel indtægtsomfordelingseffekt fra nyt passagertællesystem i 2014 udlignes imellem kommuner og Region Sjælland i takstområde Syd og Vest.

### Driftsudgifter

Tabel 4 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 20,5 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

**Tabel 4: Forventede udgifter til busdriften i 2014**

	Mio. kr.
<b>B2014</b>	<b>3.253,5</b>
Forskel i køreplantimer	26,5
Forskel i priser	-47,1
Forskel i rutespecifikke udgifter	-5,8
Øvrige forskelle i operatørudgifter	5,9
<b>I alt</b>	<b>-20,5</b>
<b>E2/2014</b>	<b>3.233,0</b>

Der er 37.300 flere køreplantimer i E2/2014 i forhold til budget 2014, hvilket isoleret set øger udgifterne med ca. 26,5 mio. kr., svarende til 0,9% af de samlede busdriftsudgifter.

Operatørudgifterne reduceres med 47,1 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et fald på 1,4%. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne, jf. tabel 5.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 5,8 mio. kr. (3,4%) i forhold til budget 2014. Hovedårsagerne til reduktionen er, at udgifter til tale- og dataradio systemet er reduceret med 5,6 mio. kr. efter genforhandling af kontrakten. Udgifterne til Busudstyr (billetteringsudstyr og kommunikationsudstyr) er nedjusteret med 2,0 mio. kr., da behovet for vedligeholdelse er mindre end antaget i budgettet. De forventede udgifter til markedsføring af lokale busruter med incitamentskontrakter nedjusteres med 0,9 mio. kr. Endelig er udgifterne til provision og rejsekortafgifter mv. nedjusteret med 3 mio. kr. som følge af udskydelsen af udfasningen af klippekortet til oktober 2014. I 2014 vil udgifterne til Realtid i S og V være investeringer i systemer og ikke udgifter til driften, som tidligere forudsat.

I modsat retning er der på grund af ruteændringer behov for nye chaufførlokaler, hvilket betyder øgede udgifter på 3,7 mio. kr. Driftsudgifterne til Rejsekort A/S er opjusteret med 2,8 mio. kr. Der er indgået aftale med leverandøren om betaling for rettelse af fejl på rejsekortudstyret, der ligger udenfor vedligeholdelseskontrakten. Disse udgifter er nu indregnet i estimatet.

Stigningen i udgifter under "øvrige forskelle i operatørudgifter" skyldes hovedsageligt, at

udgifterne til ekstrakørsel i E2/2014, er 4,7 mio. kr. højere end budgetteret. Hertil kommer, at udbetalingen af kvalitetsbonus forventes at stige med 1,2 mio. kr., pga. højere kvalitet (kundetilfredshed og gennemførelsesgrad) end budgetteret.

Tabel 5 viser de indeks, som Movia bruger til at regulere kontrakterne med operatørerne med samt den samlede effekt på de tre forretningsområder Bus, Flextrafik og Lokalbener.

**Tabel 5. Forventet udvikling i indeks i forhold til budget 2014**

	B2014	E2/2014	Vækst B2014 - E2/2014	
				<i>pct.</i>
Diesel forbrugerpris	167	<b>165</b>	-2,0	-1,2
Lønninger	182	<b>180</b>	-1,8	-1,0
Forbrugerpriser	133	<b>131</b>	-2,0	-1,5
CIBOR 3 md. Rente	0,8%	<b>0,4%</b>	-0,4 %point	-46,7
Gns. Rente	2,1%	<b>1,6%</b>	-0,5 %point	-23,8
Indekseffekt på forretningsområder				
Bus				-1,5
Flextrafik				-0,5
Lokalbaner				-0,7

Anm.: Skønnet for prisindeks er opdateret på baggrund af realiserede indeks samt prognoser fra Nationalbanken.

Det er i særlig grad et lavere renteniveau, og forventning til en lavere lønudvikling, som er årsag til, at operatørudgifterne reduceres med førnævnte 47,1 mio. kr. De forventede dieselpriser og forbrugerpriser er også lidt lavere end budgetteret og medvirker også til det lavere skøn. Samlet set betyder de opdaterede prognoser for indeks en reduktion af operatørudgifterne på 46,2 mio. kr. svarende til 1,5% af operatørudgifterne. Forbedret busudnyttelse sammen med, at de faste operatørudgifter ikke stiger i takt med stigningen i trafikmængde, betyder en samlet reduktion i priser på 0,9 mio. kr.

### 3. Flextrafik

Tilskudsbehovet for Flextrafik fremgår af tabel 6, og forventes at blive 517,2 mio. kr., hvilket er 42,6 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes øget efterspørgsel efter Flextrafik, svarende til en stigning på 142.000 passagerer, jf. tabel 7.

**Tabel 6. Tilskudsbehovet for Flextrafik**

	B2014	E2/2014	Vækst B2014 - E2/2014	
	-----Mio. kr.-----			Pct.
Handicap kørsel	92,4	<b>91,5</b>	-0,9	-1,0
Flextur	17,8	<b>29,9</b>	12,1	67,8
Kommunale ordninger	36,5	<b>34,7</b>	-1,8	-4,9
Patientbefordring	151,5	<b>156,9</b>	5,3	3,5
<b>Variabel Flextrafik i alt</b>	<b>298,2</b>	<b>313,0</b>	<b>14,7</b>	<b>4,9</b>
Rute	176,3	<b>204,2</b>	27,9	15,8
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>474,6</b>	<b>517,2</b>	<b>42,6</b>	<b>9,0</b>

**Tabel 7: Passagertal for Flextrafik**

	B2014	E2/2014	Vækst B2014 - E2/2014	
	----- Passagerer-----			Pct.
Handicap kørsel	411.917	<b>425.568</b>	13.651	3,3
Flextur	150.616	<b>251.697</b>	101.081	67,1
Kommunale ordninger	196.000	<b>187.412</b>	-8.588	-4,4
Siddende patientbefordring	591.707	<b>627.524</b>	35.817	6,1
<b>Variabel Flextrafik i alt</b>	<b>1.350.240</b>	<b>1.492.201</b>	<b>141.961</b>	<b>10,5</b>
Rute	1.268.512	<b>1.505.525</b>	237.013	18,7
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>2.618.752</b>	<b>2.997.726</b>	<b>378.974</b>	<b>14,5</b>

Note: Passagertallet for Flextrafik Rute er ikke opgjort i budget 2014. Passagertallet i B2014 for Flextrafik Rute er efterfølgende beregnet ud fra omkostninger pr. passager i december 2013.

#### Variabel Flextrafik:

Den variable Flextrafik består af handicapkørsel, Flextur, kommunale kørselsordninger og patientbefordring.

Passagertallene for variabel Flextrafik forventes samlet set at blive 10,5% højere end i budget 2014 svarende til 141.961 passagerer.

For de variable ordninger i Flextrafik ligger omkostningen pr. passager gennemsnitligt 6% lavere end budgetteret. Dette skyldes et fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris, herunder er det forventede indeks 0,5% lavere end budgetteret, og at sam- og kædekørselsgraden er forbedret i forhold til forventningerne i budget 2014.

Samlet forventes tilskudsbehovet for den variable Flextrafik at ligge 5% over budgettet svarende til ca. 14,7 mio. kr., men skal altså ses i lyset af det knap 11% højere antal passagerer, jf. tabel 7.



#### Kørselsordningerne i variabel Flextrafik:

Passagertallene for *handicapkørsel* forventes at stige med ca. 14.000 passagerer svarende til ca. 3%. Tilskudsbehovet forventes at falde med ca. 1% i forhold til budgettet.

Passagertallet for *Flextur* forventes at blive 101.000 passagerer højere end budgetteret. Stigningen svarer til hele 67%. Heraf skyldes ca. 83.000 passagerer vækst i kommuner der har haft Flextur længe, mens ca. 18.000 passagerer skyldes udvidelse med 6 nye kommuner i ordningen (Brøndby, Gladsaxe, Høje Taastrup, Rudersdal, Fredensborg, Helsingør) siden budgetlægningen. Tilskudsbehovet forventes at stige med 12,1 mio. kr. i forhold til budgettet svarende til 68%.

Tilskudsbehovet for *kommunale kørselsordninger* forventes at blive 1,8 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til ca. 5%. Den primære årsag til nedjusteringen i passagertallet er lavere forventninger til antallet af kørsler i Slagelse og Ringsted på samlet 14.000 passagerer. Disse kørsler er i stedet indlagt som forhøjelse af forventningerne til rutekørslen for Slagelse og Ringsted jf. afsnittet om Flextrafik Rute.

Passagertallet for *Patientbefordring* forventes at blive 36.000 højere end budgetteret, svarende til en stigning på 6% på baggrund af realiserede passagertal for 2013 samt januar og februar 2014. Ligeledes forventes tilskudsbehovet forøget med 4% svarende til 5,3 mio. kr.

#### Flextrafik Rute:

Samlet forventes tilskudsbehovet for Flextrafik Rute at stige med 27,9 mio. kr. svarende til ca. 16%. Stigningen skyldes primært aftaler om kørsel for 41 institutioner i Slagelse og Ringsted samt øvrige indgåede aftaler. I modsat retning trækker at mange kommuner, som Movia har aftaler med, har ændret visitationspraksis med færre kørsler til følge, samt at kontraktstyringen er forbedret.

#### Administrative udgifter:

For Flextrafik Rute opkræves administrationsudgifterne som et månedligt beløb, der fordelt på tilmeldte borgere er ca. 75 kr., mens administrationsudgifter for de øvrige ordninger opkræves som et beløb pr. passager. Der vil som i tidligere år ske en efterregulering i forbindelse med årsregnskabet.

Bestyrelsen vedtog på mødet 13. marts 2014 at hæve administrationsbudgettet fra 46,9 mio. kr. til 53,4 mio. kr. Herunder var 2,15 mio. kr. afsat til ansættelse af 5 nye medarbejdere i Flextrafik. De nye medarbejdere er imidlertid ikke blevet ansat i den hastighed der oprindeligt var forventet. Budgettet nedskrives derfor med 1 mio. kr. således, at det samlede administrative budget bliver 52,4 mio. kr.

### Efterregulering

Driftsudgifterne afregnes efter forbrug med hver kommune månedligt og ændringer i driftsniveauet har derfor blot marginal indflydelse på kommuners og regioners efterregulering.

For den variable Flextrafik afregnes de administrative udgifter månedligt med et fast beløb pr. passager. Stigningen i passagertallet betyder derfor, at der betales for meget i administrationsudgifter. Denne forskel vil blive efterreguleret.

## 4. Lokalbaner

Tabel 8 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet set stiger med 3 mio. kr. Før anlægsudgifter er der budgetteret med en reduktion i tilskudsbehovet på 4,6 mio. kr., men anlægsudgifter til nyt radioanlæg på 7,6 mio. kr. medfører et øget tilskudsbehov.

**Tabel 8: Tilskudsbehov for lokalbaner**

	B2014	E2/2014	Vækst	
			B2014 - E2/2014	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
Indtægter	-176,8	-177,2	-0,4	0,2
Udgifter eksklusive anlæg	482,9	478,6	-4,2	-0,9
Anlæg	0,0	7,6	7,6	
<b>Tilskudsbehov</b>	306,1	<b>309,1</b>	3,0	1,0
<b>Tilskudsbehov ekskl. anlæg</b>	306,1	<b>301,5</b>	-4,6	-1,5

Note: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter

### Indtægter

Indtægterne stiger med 0,4 mio. kr. svarende til 0,2 % i forhold til budgettet. Samtidig er passagertallet 0,8 % lavere end budgetteret.

Årsagen til stigningen i indtægter er hovedsageligt, at der i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet i Takstområde Syd. Der er i mellemtiden indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som øger kompensationen i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 2,5 mio. kr. for lokalbanerne i forhold til budget 2014.

I forhold til budget 2014 er indtægterne i Takstområde Hovedstaden reduceret med 2,3 mio. kr. på baggrund af færre passagerer.

### Udgifter

Udgifterne reduceres før anlægsudgifter med 4,2 mio. kr. svarende til 0,9% af udgifterne.

Udviklingen er sammensat af en reduktion af kontraktbetalingerne på baggrund af opdaterede indeksforventninger på 3,1 mio. kr. En reduktion af leasingudgifterne med 3,4 mio. kr. på baggrund af bortfald af momsudgifter i forbindelse med samregistrering af datterselskaber i Regionstog A/S. Rejsekort afgifter er i E2/2014 sat til 1,5 mio. kr., hvilket er 0,8 mio. kr. lavere end budgetteret.

Forventningerne til passager- og regularitetsbonus stiger med samlet 2,5 mio. kr., mens udgifterne øges med 0,3 mio. kr. på grund af lidt mere drift end budgetteret.

Der er desuden indlagt en post til forsikring af rejsekortstandere i E2/2014 på samlet 0,3 mio. kr.

Anlægsudgifter udgør 7,6 mio. kr. og budgetteres ikke, hvorfor der er en tilsvarende afvigelse fra budgettet. Udgiften vedrører hovedsageligt et nyt radioanlæg i Lokalbaneln A/S, og afregnes efter forbrug, hvorfor anlægsudgifterne ikke påvirker den forventede efterregulering.

## 5. Fællesudgifter

Der forventes ingen ændring i fællesudgifterne i 2014.

## 6. Finansielle poster og likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den daglige likviditet og 365-dages gennemsnitslikviditeten i perioden fra 1. januar 2013 til 31. december 2015. Movias økonomiske politik har et mål om at gennemsnitslikviditeten skal udgøre 150 mio. kr. Det fremgår af bilag 1, at aktuelt ligger den gennemsnitlige likviditet på godt 300 mio. kr. Det fremgår dog også, at gennemsnitslikviditeten vil falde i løbet af 2014 til at udgøre omkring 100 mio. kr. ultimo 2014. Set over hele budgetåret 2014 er den økonomiske politik overholdt. I 2015 vil likviditetsmålet ikke være overholdt. Det understreges dog, at under budgetforudsætningerne kan Movia til hver en tid – også i 2015 – afholde de løbende betalinger. De finansielle markeders prissætning af rente og dieselolie er – via den løbende operatørafregning – en risiko for Movias likviditet. Det er derfor, at Movia har et likviditetsmål på 150 mio. kr. For at undgå at trække på kommuner og regioners likviditet har Movia indgået en fordelagtig aftale med banken om en kassekredit på 300 mio. kr. Aftalen koster 300.000 kr. årligt,

På baggrund af likviditetsniveauet og salget af hele obligationsbeholdningen forventes renteindtægten i 2014 at være tæt på nul.

Ydelse på rejsekortlån forventes reduceret med 1 mio. kr. i 2014 i forhold til budgettet. Reduktionen skyldes, at de forventede lån til rejsekortet i budgettet var forudsat optaget primo 2014, mens den aktuelle forventning bygger på, at der blev optaget et lån i april, og at der forventes optages et lån i oktober 2014.

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

Bestyrelsen besluttede på mødet den 10. april 2014 at optage et lån til finansiering af kapitalindskud og anlægsinvesteringer i rejsekortet på 120 mio. kr. Dette lån er optaget den 24. april 2014.

Der er ikke sket ændringer i obligationsbeholdningen, som fortsat er nul.

**Økonomi:**

Som beskrevet

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside

**Bilag:**

1. Likviditetsoversigt januar 2013 – maj 2014
2. Trafiktalsrapport juni 2014

## Bilag 1. Likviditetsoversigt januar 2013 – december 2015

