

12. september 2013

Bilag 1 til Budget 2014, 2. behandling – Følgebrev
Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort samt følsomhedsanalyse**a) Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden**

"Likviditetseffekten" er en erfaring fra udfasningen af klippekort i Takstområde Vest, som handler om, at når salget af klippekort stopper, vil nogle kunder købe et lager af klippekort for at udskyde køb af rejsekort/ny rejsehjemmel til de har brugt deres lager af klippekort. Dette forbrug af tidligere købte klippekort skaber for en periode en negativ likviditetseffekt, som reducerer indtægterne indtil kundernes lager af klippekort er opbrugt. Herefter genskabes likviditeten gradvist.

Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har 19. juni besluttet at udskyde udfasningen af klippekortet til 1. juni 2014. Men da der i lighed med tidligere budgetter ikke er indarbejdet nogen likviditetseffekt i budget 2014 har udskydelsen hvad angår likviditetseffekt ingen betydning for budget 2014.

Tabel 1 viser 3 scenarier for likviditetseffekten for busdrift af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden:

Tabel 1. Scenarier for likviditetseffekt af skiftet til rejsekort i Takstområde Hovedstaden

Scenarie analyse for busdriften i Takstområde Hovedstaden	Effekt i 2014 (mio. kr.)
Intet likviditetstab	0,0
Likviditetstab på 5%	-47,9
Likviditetstab på 10%	-96,2

Anm: Takstområde Vest, hvor klippekortene blev udfaset i april 2011, udgjorde likviditetseffekten ca. 12% af indtægterne i de sidste tre kvartaler af 2011. Takstområde Vest og Hovedstaden er væsensforskellig med hensyn til at mange allerede har anskaffet rejsekort samt bl.a. demografi, geografi, tilgængelighed af salgssteder samt udvalget af klippekort. Derfor kan "likviditetseffekterfaringerne" fra Vest ikke umiddelbart overføres direkte til Takstområde Hovedstaden.

Det fremgår af tabel 1, at i Takstområde Hovedstaden, vil en likviditetseffekt på f.eks. 10%, reducere indtægterne, og dermed øge tilskudsbehovet i kommuner og regioner som har linjer i Takstområde Hovedstaden, med 96,2 mio. kr. i 2014.

I tabel 2, fremgår den ovenstående scenarieanalyse beregnet for den enkelte kommune/region.

Tabel 2. Scenarier for likviditetseffekt for busdriften af skiftet til rejsekort i Takstområde Hovedstaden fordelt på kommuner og regioner

(mio. kr.)	Ingen likviditetseffekt	Likviditetstab på 5%	Likviditetstab på 10%
København	0,0	19,2	38,6
Frederiksberg	0,0	2,7	5,4
Albertslund	0,0	0,5	1,1
Ballerup	0,0	0,6	1,3
Brøndby	0,0	0,4	0,8
Dragør	0,0	0,5	1,0
Gentofte	0,0	1,4	2,9
Gladsaxe	0,0	1,1	2,2
Glostrup	0,0	0,3	0,6
Herlev	0,0	0,5	1,0
Hvidovre	0,0	1,3	2,5
Høje-Taastrup	0,0	0,7	1,4
Ishøj	0,0	0,1	0,2
Egedal	0,0	0,4	0,7
Lyngby-Taarbæk	0,0	1,0	2,0
Rødovre	0,0	1,4	2,8
Rudersdal	0,0	1,2	2,5
Tårnby	0,0	1,0	2,0
Vallensbæk	0,0	0,1	0,2
Furesø	0,0	0,3	0,6
Allerød	0,0	0,3	0,6
Fredensborg	0,0	0,6	1,2
Frederikssund	0,0	0,4	0,9
Halsnæs	0,0	0,1	0,2
Gribskov	0,0	0,5	0,9
Helsingør	0,0	0,9	1,9
Hillerød	0,0	0,9	1,9
Hørsholm	0,0	0,6	1,3
Lejre	0,0	0,5	1,1
Greve	0,0	0,2	0,5
Roskilde	0,0	1,0	2,0
Køge	0,0	0,7	1,4
Solrød	0,0	0,1	0,3
Stevns	0,0	0,1	0,2
Kalundborg	0,0	0,0	0,0
Sorø	0,0	0,0	0,0
Odsherred	0,0	0,0	0,0
Næstved	0,0	0,0	0,0
Slagelse	0,0	0,0	0,0
Faxe	0,0	0,0	0,0
Holbæk	0,0	0,0	0,0
Ringsted	0,0	0,0	0,1
Lolland	0,0	0,0	0,0
Vordingborg	0,0	0,0	0,0
Guldborgsund	0,0	0,0	0,0
Kommuner total	0,0	41,9	84,1
Region Hovedstaden	0,0	4,9	9,9
Region Sjælland	0,0	1,1	2,2
Regioner i alt	0,0	6,0	12,1
TOTAL	0,0	47,9	96,2

b) Budgettets følsomheder

For at illustrere variabiliteten i busdriftens udgifter og indtægter og dermed kvalificere kommunens trafikbestilling har Movia beregnet følsomheden for de væsentligste generelle faktorer med betydning for størrelsen af kommunens tilskudsbehov til busdrift. Tabel 3 viser således betydningen af ændringer i passagerindtægter, oliepriser og renteniveau for hver enkelt kommunes og regions tilskudsbehov.

Tabel 3 Busdrifts tilskudsbehovs følsomhed ¹

(mio. kr.)	Diesel forbrugerpris 20%	Renteændring 1,0 procentpoint	Passagerændring 5 %
København	27,4	13,8	29,0
Frederiksberg	4,4	2,2	4,1
Albertslund	0,8	0,3	0,8
Ballerup	1,2	0,6	1,0
Brøndby	0,8	0,5	0,6
Dragør	0,8	0,4	0,8
Gentofte	2,5	1,1	2,1
Gladsaxe	1,9	1,0	1,6
Glostrup	0,6	0,2	0,5
Herlev	0,9	0,5	0,8
Hvidovre	2,0	1,1	1,9
Høje-Taastrup	1,5	0,8	1,1
Ishøj	0,3	0,1	0,2
Egedal	1,1	0,5	0,5
Lyngby-Taarbæk	2,0	0,8	1,5
Rødovre	2,2	1,1	2,0
Rudersdal	2,7	1,2	1,8
Tårnby	1,6	0,8	1,6
Vallensbæk	0,2	0,1	0,2
Furesø	1,0	0,4	0,5
Allerød	0,8	0,3	0,4
Fredensborg	1,5	0,6	0,8
Frederikssund	1,4	0,5	0,7
Halsnæs	0,4	0,1	0,2
Gribskov	1,3	0,5	0,7
Helsingør	2,6	1,0	1,4
Hillerød	1,9	0,9	1,4
Hørsholm	1,2	0,5	0,9
Lejre	1,6	0,6	0,9
Greve	0,7	0,4	0,4
Roskilde	2,7	1,1	1,5
Køge	1,7	1,0	1,0
Solrød	0,4	0,2	0,2
Stevns	0,4	0,2	0,1
Kalundborg	1,3	0,5	0,6
Sorø	0,5	0,1	0,4
Odsherred	0,4	0,0	0,2
Næstved	2,2	0,9	1,2
Slagelse	2,2	0,9	1,5
Faxe	0,5	0,2	0,2

¹ I 2008 steg forbrugerprisen på dieselolie med 20% i årets første 6 måneder, for igen at falde med 50% fra juli til december 2008. 3/4

(mio. kr.)	Diesel forbrugerpris 20%	Renteændring 1,0 procentpoint	Passagerændring 5 %
Holbæk	1,4	0,7	0,9
Ringsted	1,2	0,5	0,7
Lolland	1,7	0,7	0,8
Vordingborg	1,1	0,4	0,7
Guldborgsund	1,5	0,6	0,9
Kommuner total	88,6	41,4	70,9
Region Hovedstaden	7,7	3,1	6,9
Region Sjælland	5,5	2,0	5,1
Regioner i alt	13,2	5,1	12,1
TOTAL	101,8	46,6	83,0