

04 Estimat 1 2015

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- at estimat 1 i 2015 godkendes som gældende forventning til resultatet for 2015.
- at kommuner og regioner tilbydes mulighed for at betale deres respektive andel af voldgifts-udgiften i 2015.
- at denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på moviatrafik.dk, samt ved direkte henvendelse til kommuner og regioner.

Beslutning:

1. Indledning

Estimat 1 i 2015 (herefter E1/2015) beskriver det forventede årsresultat for 2015 set i forhold til budget 2015. E1/2015 er det første af årets tre estimater.

2. Samlet resultat

Forskellen mellem kommunernes og regionernes a conto betaling og det forventede regnskab 2015 udgør 117,4 mio. kr., jf. tabel 2. Efterreguleringen på 117,4 mio. kr. afregnes primo 2017.

I forhold til budget 2015 stiger det samlede tilskudsbehov i E1/2015 med 119 mio. kr. primært som følge af:

- Øgede udgifter i takstområde Hovedstaden på 161 mio. kr. til betaling af voldgiftskendelsen vedrørende perioden 2008-2014, jf. tekstboks 1.
- Reduktion i tilskudsbehov til bus, Flextrafik og lokalbaner på 42 mio. kr.

Det fremgår af tabel 1, at der forventes et fald i tilskudsbehovet på 42 mio. kr. Faldet er sammensat af:

- Reduktion af operatørudgifter på 105 mio. kr. primært som følge af faldende dieselpriiser, jf. tabel 6.
- Reduktion af rutespecifikke udgifter på 10 mio. kr. primært som følge af:
 - Et forventet fald i rejsekortudgifterne på 18 mio. kr. i 2015 i forbindelse med indfasning af årsrapportmodellen, jf. punkt 06 på dagsorden.
 - En forøgelse af stoppestedsudgifter på 6 mio. kr. til udskiftning af fejlbehæftede Count Down moduler, jf. særskilt punkt 14 på dagsordenen.
- Indtægtsreduktion svarende til 73 mio. kr.

De reducerede indtægter på 73 mio. kr. i forhold til budget 2015 er båret af en række forskelle i takstområderne:

- Takstområde Hovedstadens (TH) indtægter forventes reduceret med 25 mio. kr. (1,5 pct.), som følge af voldgiftsrettens kendelse. Passagertallet ventes reduceret med 2,6 mio. (1,3 pct.) svarende til et indtægtstab på 20 mio. kr. Rejsehjemmelundersøgelsen fra efteråret 2014 har skønsmæssigt reduceret indtægterne med 5 mio. kr. Der udføres hvert år 2 rejsehjemmelundersøgelser i TH, hvilket kan påvirke indtægterne i regnskab 2015.
- Takstområde Syds (TS) indtægter forventes reduceret med 4,4 mio. kr. (3,5 pct.), primært fordi indtægterne fra indtægtsfællesskab Bus & Tog er reduceret med ca. 5 mio. kr., mens indtægter fra blandt andet kontantbilletter forventes at blive højere end budgetteret.
- Takstområde Vest (TV) indtægter forventes reduceret med 7,2 mio. kr. (5,0 pct.) primært fordi busindtægterne fra periodekort og kontantbilletter forventes reduceret med 7,9 mio. kr.
- Endelig har Trafikstyrelsen 18. marts 2015 udsendt nye satser for fritidsrejsekompensation, som reducerer indtægterne i TH med 10 mio. kr. og med henholdsvis 0,6 og 0,5 mio. kr. i TS og TV.

Det forventede faldende passagertal i forhold til budget 2015 begrundes i den aktuelle passagerudviklingen, jf. tabel 3.

Tabel 1. Budgetoversigt

	R2014	B2015	E1/2015	Forskel	
	----- Mio. kr. -----			B2015 - E1/2015	
				Pct.	
Bus					
Indtægter	-1.664,6	-1.706,3	-1.630,8	75,5	-4,4
Operatørudgifter	3.064,8	3.098,4	2.997,5	-100,9	-3,3
Rutespecifikke udg.	144,1	194,7	184,3	-10,4	-5,3
Bus i alt	1.544,2	1.586,7	1.551,0	-35,8	-2,3
Flextrafik					
Indtægter	-36,0	-35,1	-40,6	-5,6	15,8
Operatørudgifter	492,7	541,3	542,1	0,8	0,1
Adm. og pers.	50,5	57,8	57,8	0,0	0,0
Flextrafik i alt	507,2	564,0	559,3	-4,8	-0,8
Lokalbaner					
Indtægter	-175,4	-178,5	-175,6	2,9	-1,6
Udgifter til togdrift	478,3	485,2	480,3	-4,9	-1,0
Anlæg	14,2	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	317,1	306,7	304,7	-2,0	-0,6
Fællesudgifter					
Adm. og pers.	289,4	310,2	310,2	0,0	0,0
Pensioner	15,0	17,6	17,6	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	304,4	327,8	327,8	0,0	0,0
Finansielle poster					
Renter	-4,3	0,0	0,0	0,0	
Voldgiftkendelse	0,0	0,0	161,4	161,4	
Ydelse rejsekortlån	56,2	64,0	64,0	0,0	0,0
Finansielle poster i alt	51,9	64,0	225,4	161,4	252,2
Tilskudsbehov i alt	2.724,9	2.849,3	2.968,2	118,9	4,2

Tabel 2 viser sammensætningen af den forventede efterregulering til afregning i 2017.

Tabel 2. Forventet efterregulering for 2015, til afregning i 2017

	B2015	E1/2015	Forskel	
			B2015 - E1/2015	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
Tilskudsbehov i alt	2.849,3	2.968,2	118,9	4,2
A conto betalinger	2.285,3	2.285,3	0,0	0,0
Forbrugsafhængige betalinger	564,0	565,6	1,5	0,3
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	0,0	0,0	
Fakturering i alt	2.849,3	2.850,8	1,5	0,1
Efterregulering	0,0	-117,4	-117,4	

Anm.: For efterregulering gælder, at et plus angiver en tilbagebetaling til kommuner/regioner, mens et minus angiver en ekstraopkrævning hos kommuner/regioner. *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 forskellen imellem Tilskudsbehov og Fakturering.

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.

Tabel 3 viser passagerudviklingen i perioden 2010-2015.

Tabel 3. Buspassagerer og indtægt pr. påstiger 2010-2015

	R2010	R2011	R2012	R2013	R2014	B2015	E1/2015
Buspassagerer (mio.)	209,3	205,6	207,0	208,9	207,3	211,0	208,6
Indtægter (mio. kr.)	-1.527,7	-1.545,4	-1.585,0	-1.676,9	-1.664,6	-1.706,3	-1.630,8
Indtægt pr. passager (kr./pass.)	-7,3	-7,5	-7,7	-8,0	-8,0	-8,1	-7,8

Note: De historiske passagertal (budget 2015 og tidligere) er for Takstområde Syd og Vest korrigeret for den skønsmæssige effekt af nyt tælesystem. Korrektionen er i Syd på -12% og -14% i Vest.

Passagertallet i budget 2015 bygger på trafikplanens passagertalsvækst frem mod 2020, hvor Metrocityringen åbner. Dette princip forlades i E1/2015 med henvisning til den aktuelle passagerudvikling i 2014 og 2015.

3. Voldgiftskendelsen, herunder låneansøgning og indstilling mv.

Ifølge voldgiftskendelsen i sagen DSB og Metroselskabet mod Movia, skal Movia tilbagebetale 161 mio. kr. for årene 2008-2014, og indtægtsgrundlaget skal fra 2015 årligt reduceres med 25 mio. kr. Voldgiftssagen øger således tilskudsbehovet med i alt 186 mio. kr. i 2015. Beløb vedrørende perioden 2008-2014 er regnskabsteknisk indarbejdet under finansielle poster, mens den varige årlige effekt er indarbejdet i estimatet under indtægter.

Movia har ansøgt økonomi- og indenrigsministeriet om lånefinansiering af beløbet vedrørende

2008-2014, men har fået afslag med den begrundelse, at udgiften betragtes som en driftsudgift, hvorfor der ikke kan gives dispensation til at lånefinansiere.

Det indstilles derfor, at kommunerne og regionerne tilbydes mulighed for at betale deres respektive andel af voldgiftsudgiften i 2015. Fravælges muligheden indgår betalingen i efterreguleringen af regnskab 2015 i januar 2017.

I det omfang kommunerne og regionerne måtte vælge at betale i 2015, vil det forbedre Movias likviditet, som forventes at komme under målet på 150 mio. kr. ultimo 2015, jf. afsnit 9.

4. Nyt tællesystem i Syd og Vest

Der er for buslinjerne i Syd og Vest indarbejdet passagertal fra det nye tællesystem, hvilket flytter indtægter mellem linjer, busser og baner og dermed også mellem kommuner og region. Det nye tællesystem ændrer ikke ved de samlede indtægter i området. Tabel 4 viser effekten af det nye tællesystem.

Kommuner og region er ved et møde medio marts orienteret om konsekvenserne af det nye tællesystem for indtægternes fordeling.

Tabel 4. Effekt af nyt tællesystem i Syd og Vest fordelt på kommuner og region

Takstområde	Busdrift (mio. kr.)	Tilskudsbehov i B2015	Effekt af nyt tællesystem
V	Kalundborg	35,0	0,7
V	Sorø	13,2	-1,0
V	Odsherred	17,8	-0,3
S	Næstved	35,4	2,0
V	Slagelse	40,4	4,7
S	Faxe	11,7	0,3
V	Holbæk	28,8	0,0
V	Ringsted	22,5	-0,2
S	Lolland	41,2	-0,6
S	Vordingborg	22,6	-0,8
S	Guldborgsund	31,0	-2,1
H,V,S	Region Sjælland Busdrift	97,5	-1,7
H,V,S	Region Sjælland Baner	192,2	-1,5

Note: Når effekten er negativ, betyder det lavere tilskudsbehov, mens en effekt med positivt fortegn betyder højere tilskudsbehov.

Note: Samlet set for Movia ændrer det nye tællesystem ikke på tilskudsbehovet. Når effekterne i ovenstående tabel ikke går i nul, er det fordi nogle rutespecifikke udgifter fordeles med indtægter. Når indtægter for buslinjerne i S og V bliver lavere, vil buslinjerne i H derfor få lidt højere rutespecifikke udgifter.

5. Bus - driftsudgifter

Driftsudgifterne (operatørudgifter samt rutespecifikke udgifter) til bus forventes reduceret med i alt 111 mio. kr. i forhold til budget 2015. Tabel 5 viser udgiftsreduktionen fordelt på forskellige kategorier.

Tabel 5. Forventede udgifter til busdriften i 2015

	Mio. kr.
B2015	3.293,2
Forskel i køreplantimer	17,7
Forskel i priser	-118,6
Forskel i rutespecifikke udgifter	-10,4
Øvrige forskelle i operatørudgifter	-0,2
I alt	-111,4
E1/2015	3.181,8

Der er 25.000 flere køreplantimer i E1/2015 i forhold til budget 2015, hvilket isoleret set øger udgifterne med ca. 17,7 mio. kr., svarende til 0,5 pct. af de samlede busdriftsudgifter.

Operatørudgifterne reduceres med 118,6 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et udgiftsfald på 3,6 pct. båret af udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne, jf. tabel 6. Hertil kommer at den gennemsnitlige timepris er lavere grundet øget busudnyttelse – dvs. flere køreplantimer med færre busser – i forhold til budget.

Tabel 6 viser de indeks, som Movia bruger til at regulere operatørkontrakterne med, samt den samlede effekt på de tre forretningsområder Bus, Flextrafik og Lokalbaner.

Tabel 6. Forventet udvikling i indeks i forhold til budget 2015

	B2015	E1/2015	<i>Forskel</i> <i>B2015 – E1/2015</i>	
				pct.
Diesel forbrugerpris	161	146	-15,5	-9,6
Lønninger	185	183	-2,5	-1,3
Forbrugerpriser	134	132	-2,4	-1,8
CIBOR 3 md. Rente	0,70%	0,1%	-0,6 %point	-84,3
Gns. Rente	2,10%	1,3%	-0,8 %point	-38,1
Indekseffekt på produkter			Mio. kr.	pct.
Bus			-102,8	-3,4
Flextrafik			-2,2	-0,4
Lokalbaner			-6,2	-1,7

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

Det fremgår af tabel 6, at alle indeks forventes at være på et lavere niveau end budgetteret. De opdaterede indeksprogner medfører en reduktion i operatørudgifterne knyttet til busdrift på 102,8 mio. kr., svarende til et fald på 3,4 pct.

6. Flextrafik

Tilskudsbehovet for Flextrafik fremgår af tabel 7, og forventes at blive 559,3 mio. kr., hvilket er 4,8 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes, at de realiserede fald i operatørudgifterne mere end opvejer den øgede efterspørgsel efter Flextrafik.

Tabel 7. Tilskudsbehovet for Flextrafik

	B2015	E1/2015	Forskel	
			B2015 - E1/2015	
	-----Mio. kr.-----			Pct.
Handicapkørsel	93,4	88,4	-5,1	-5,4
Flextur	32,6	51,3	18,6	57,1
Kommunale ordninger	50,6	42,7	-7,9	-15,6
Patientbefordring	156,7	156,9	0,1	0,1
Variabel Flextrafik i alt	333,4	339,2	5,8	1,8
Rute	230,7	220,1	-10,6	-4,6
Flextrafik i alt	564,0	559,3	-4,8	-0,8

Tabel 8. Passagertal for Flextrafik

	B2015	E1/2015	Forskel	
			B2015 - E1/2015	
	-----Tusinde passagerer-----			Pct.
Handicapkørsel	434	438	3	0,8
Flextur	272	444	172	63,2
Kommunale ordninger	274	231	-43	-15,8
Patientbefordring	628	646	19	3,0
Variabel Flextrafik i alt	1.608	1.759	151	9,4
Rute	1.690	1.613	-77	-4,6
Flextrafik i alt	3.297	3.371	74	2,2

Variabel Flextrafik

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

Passagertallene for variabel Flextrafik forventes at blive 151.000 passagerer højere end forventet i budget 2015, svarende til en stigning på 9,4 pct.

Tilskudsbehovet forventes samtidig at stige med blot 1,8 pct. baseret på den realiserede udvikling i operatørudgifterne. Udviklingen i passagertal versus tilskudsbehov skyldes fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris, og at sam- og kædekørselsgraden er forbedret i forhold til forventningerne i budget 2015.

Kørselsordningerne i variabel Flextrafik

Passagertallet for handicapkørsel forventes at stige med 3.400 passagerer svarende til 0,8 pct. Tilskudsbehovet forventes at falde med 5,4 pct. i forhold til budget.

Passagertallet for Flextur forventes at blive 172.000 passagerer højere end budgetteret, svarende til en passagervækst på 63 pct. Passagervækst ses generelt i alle kommuner, der har Flextur. Der forventes en tilsvarende stigning i tilskudsbehov på 57,1 pct. Se også punkt 8 på dagsordenen.

Passagertallet for kommunale kørselsordninger forventes at blive 43.000 lavere end budgetteret, svarende til et fald på 15,8 pct. Der forventes et tilsvarende fald i tilskudsbehovet på 15,6 pct. Den primære årsag til nedjusteringen af passagertallet er, at den budgetterede vækst i højere grad realiseres som Flextrafik Rute i stedet for kommunale kørselsordninger. I forhold til 2014 budgetteres der i 2015 med en passagervækst på 24 pct.

Passagertallet for Patientbefordring forventes at blive 18.700 højere end budgetteret, svarende til en stigning på 3,0 pct. Tilskudsbehovet forventes øget med 0,1 pct.

Flextrafik Rute

Passagertallet for Flextrafik Rute forventes at falde med 77.000, svarende til et fald på 4,6 pct. i forhold til budget 2015. Faldet skyldes, at passagertallet i de nye kørselsordninger i Holbæk, Odsherred og Slagelse er lavere end budgetteret. Faldet i Holbæk er påvirket af skiftet af operatør i 2014. Tilskudsbehovet forventes at falde tilsvarende med 10,6 mio. kr. svarende til 4,6 pct. I forhold til regnskab 2014 er dette dog en stigning på 14 pct.

Administration

Målsætningen for de administrative udgifter er en uændret udgift pr. passager fra budget 2014 til 2016. Tabel 9 viser udviklingen i administrationsudgifter pr. passager. Der er betydelig forskel på administrationsudgifter pr. passager i variabel Flextrafik og Flextrafik Rute, hvorfor disse vises hver for sig.

Tabel 9. Nøgletal for Flextrafik

	B2014	R2014	B2015	E1/2015
<i>Administration/passager:</i>	-----Kr./passager-----			
Variabel Flextrafik	32,2	30,3	32,9	30,1
Flextrafik Rute	3,3	2,1	3,1	3,0
Flextrafik i alt	18,5	16,9	18,2	17,1
<i>Udgift/passager:</i>	-----Kr./passager-----			
Variabel Flextrafik	221	200	207	193
Flextrafik Rute	149	137	148	136
Flextrafik i alt	187	170	178	166

Det fremgår af tabel 9, at den økonomiske politik om uændret administrationsudgift pr. passager fra budget 2014 til budget 2016 er mere end overholdt i E1/2015. Faldet fra budget 2015 til E1/2015 skyldes, at det samlede administrative budget forventes fastholdt trods stigende passagertal. Samtidig forventes også udgiften pr. passager reduceret.

Efterregulering

For den variable Flextrafik afregnes de administrative udgifter månedligt med et fast beløb pr. passager. Da den administrative ramme i E1/2015 ikke er øget i takt med stigningen i passagertallet, betales der p.t. for meget i administrationsudgifter i 2015. Denne forskel bliver efterreguleret, hvis forudsætningerne for E1/2015 holder.

6. Lokalbaner

Tabel 10 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet set falder med 2 mio. kr. i forhold til budgettet.

Tabel 10. Tilskudsbehov for lokalbaner

	B2015	E1/2015	<i>Forskel</i>	
	----- Mio. kr. -----			
			<i>B20145- E1/2015</i>	Pct.
Indtægter	-178,5	-175,6	2,9	-1,6
Udgifter eksklusive anlæg	485,2	480,3	-4,9	-1,0
Anlæg	0,0	0,0	0,0	
Tilskudsbehov	306,7	304,7	-2,0	-0,6
Tilskudsbehov ekskl. anlæg	306,7	304,7	-2,0	-0,6

Note: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter.

Indtægter

Indtægterne falder med 2,9 mio. kr. svarende til 1,6 pct., mens passagertallet forventes på niveau med budget 2015.

I forhold til budgettet er indtægterne i Takstområde Hovedstaden reduceret med 3,6 mio. kr., hovedsageligt som konsekvens af voldgiftskendelsen og lavere fritidsrejsekompensation.

I Takstområde Syd falder indtægterne med 1,1 mio. kr. som følge af lavere indtægter pr. passager, idet indtægterne fra trafikselskabernes indtægtsfællesskab (Bus & Tog) er reduceret og fritidsrejsekompensationen er lavere end budgetteret

Indtægterne i Takstområde Vest stiger med i alt 1,8 mio. kr. som følge af flere passagerer og højere indtægt pr. passager. Hovedårsagen til de stigende indtægter er, at det nye passager-tællesystem flytter indtægter fra busserne til banerne i TV.

Udgifter

Udgifterne reduceres med 4,9 mio. kr. i forhold til budget 2015, svarende til 1 pct. af udgifterne. Udviklingen er sammensat af en reduktion i kontraktbetalingerne på 6,2 mio. kr. som følge af lavere indeksforventning til 2015, samt en forventning om, at passagerbonus stiger med samlet 1,2 mio. kr.

7. Fællesudgifter

Administration og personaleudgifter forventes på nuværende tidspunkt uændret i forhold til budget.

8. 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. Ifølge Movias økonomiske politik er målsætningen en gennemsnitslikviditet på 150 mio. kr. Det fremgår af bilag 1, at den aktuelle gennemsnitlige likviditet udgør ca. 150 mio. kr. Det fremgår dog også, at gennemsnitslikviditeten vil falde i løbet af 2015 til godt 50 mio. kr. ultimo 2015. I denne likviditetsprognose er forudsat, at den økonomiske konsekvens af voldgiftskendelsen for årene 2008-2015 afholdes i 2015 og efterreguleres over for kommuner og regioner i 2017. Movias likviditet påvirkes positivt i det omfang kommuner/regioner vælger at indbetale til dækning af voldgiftskendelsen i 2015, som beskrevet i afsnit 3

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje

Der er ikke sket ændringer i låneporteføljen siden sidste rapportering ved årsregnskab 2014. Obligationsbeholdningen er uændret nul.

Movias bank, Nordea, er begyndt at opkræve renter for indeståender i banken. Med den gældende rentesats og likviditetsprognose kan Movia skønsmæssigt risikere en udgift til negative renter på op til 0,5 mio. kr. Nordea tilbyder et finansielt produkt hvor obligationsinvesteringer kombineres med REPO-lån, så vi ikke får en udgift til negative renter. Efter rådgivning fra Movias revisor går administrationen ikke uden videre med til en sådan aftale med banken. Dels fordi et REPO-lån ville skulle godkendes i Økonomi- og Indenrigsministeriet, og dels fordi et REPO-lån ikke er en del af Movias finansielle politik, jf. kasse- og regnskabsregulativet.

Movias kassekredit er på 300 mio. kr. Der er indgået aftale med banken om kassekreditten for en periode på 12 måneder, der udløber i august 2015. Banken har tilkendegivet, at kassekreditten ved udløb kan forlænges med yderligere 12 måneder. Movias revision har i forbindelse med revision af årsregnskabet godkendt dette tilsagn som tilstrækkeligt i vurderingen af at Movia har tilstrækkelig likviditet.

Økonomi:

Som beskrevet.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Likviditetsoversigt januar 2013 – december 2015
2. Trafiktalsrapport april 2015