

## 05 Estimat 2 2015

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- at Estimat 2 2015 godkendes som gældende forventning til resultatet for 2015.
- at Movias aftale med Nordea om kassekredit på 300 mio. kr. forlænges med yderligere 12 måneder.
- at sagsfremstillingen gøres tilgængelig på moviatrafik.dk, samt ved direkte henvendelse til kommuner og regioner.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

#### 1. Indledning

Estimat 2 (herefter E2/2015) beskriver det forventede årsresultat for 2015 set i forhold til budget 2015. Årets tredje og sidste estimat, fremlægges på bestyrelsesmøde 29. oktober 2015.

#### 2. Samlet resultat

Forskellen mellem kommunernes og regionernes á conto betaling og det forventede regnskab for 2015 udgør 126 mio. kr., jf. tabel 2. Efterreguleringen på 126 mio. kr. afregnes primo 2017. Estimat 2 ligger dermed tæt op af Estimat 1, hvor der blev forventet en efterregulering på 117 mio. kr.

I forhold til budget 2015 stiger det samlede tilskudsbehov i E2/2015 med 90 mio. kr., jf. tabel 1. Stigningen i tilskudsbehovet er primært en følge af:

- Øgede udgifter i takstområde Hovedstaden på 161 mio. kr. til DSB og Metro vedrørende perioden 2008-2014.
- Reduktion i tilskudsbehov til bus, Flextrafik og lokalbaner på 73 mio. kr.

Reduktionen i tilskudsbehovet på 73 mio. kr. er sammensat af:

- Reduktion af operatørudgifter på 144 mio. kr. primært som følge af faldende indeks og fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris på Flextrafik.
- Reduktion af rutespecifikke udgifter på 16 mio. kr. primært som følge af:
  - Et forventet fald i rejsekortudgifterne på 16 mio. kr. i 2015 i forbindelse med indfasning af årsrapportmodellen
  - Forventede reducerede provisionsudgifter på 5 mio. kr. pga. øget selvbetjening
  - Øgede stoppestedsudgifter på 6 mio. kr. til udskiftning af Count Down moduler (garantisag)
- Indtægtsreduktion på 86 mio. kr.

De reducerede indtægter på 86 mio. kr. i forhold til budget 2015 har forskellige årsager i de tre takstområder:

- Takstområde Hovedstadens (TH) indtægter forventes reduceret med 25 mio. kr. (1,5 pct.), som følge af afgørelsen fra voldgiftsretten. Passagertallet ventes reduceret med 4,4 mio. (2,3 pct.) svarende til et indtægtstab på 35 mio. kr. Den første Rejsehjemmelundersøgelse i 2015 har skønsmæssigt reduceret indtægterne med 8 mio. kr. Der udføres hvert år to rejsehjemmelundersøgelser i TH, hvilket kan påvirke indtægterne i regnskab 2015.
- Takstområde Syds indtægter forventes at stige svagt som følge af blandt andet højere indtægter på kontantbilletter.
- Takstområde Vests (TV) samlede indtægter forventes reduceret med ca. 11 mio. kr. (9,0 pct.), primært fordi flere passagerer forventes at bruge rejsekort i stedet for relativt dyre kontantbilletter. I E1/2015 var indtægtstab fra forskydningen fra kontantbilletter mod rejsekort estimeret til 7,9 mio. kr.
- Trafikstyrelsen har 18. marts 2015 udsendt nye satser for fritidsrejsekomensation, 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 passagerudvikling, jf. tabel 3.

**Tabel 1. Budgetoversigt**

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	Vækst B2015 - E2/2015	
	Mio. kr.					Pct.
<b>Bus</b>						
Indtægter	-1.664,6	-1.706,3	-1.630,8	<b>-1.618,3</b>	88,1	-5,2
Operatørudgifter	3.064,8	3.098,4	2.997,5	<b>2.996,4</b>	-102,0	-3,3
Rutespecifikke udg.	144,1	194,7	184,3	<b>178,7</b>	-16,0	-8,2
Bus i alt	1.544,2	1.586,7	1.551,0	<b>1.556,8</b>	-29,9	-1,9
<b>Flextrafik</b>						
Indtægter	-36,0	-35,1	-40,6	<b>-39,5</b>	-4,4	12,6
Operatørudgifter	492,7	541,3	542,1	<b>512,1</b>	-29,2	-5,4
Adm. og pers.	50,5	57,8	57,8	<b>57,8</b>	0,0	0,0
Flextrafik i alt	507,2	564,0	559,3	<b>530,5</b>	-33,6	-6,0
<b>Lokalbaner</b>						
Indtægter	-175,4	-178,5	-175,6	<b>-176,2</b>	2,3	-1,3
Udgifter til togdrift	478,3	485,2	480,3	<b>472,7</b>	-12,5	-2,6
Anlæg	14,2	0,0	0,0	<b>0,0</b>	0,0	0
Lokalbaner i alt	317,1	306,7	304,7	<b>296,5</b>	-10,2	-3,3
<b>Fællesudgifter</b>						
Adm. og pers.	289,4	310,2	310,2	<b>310,2</b>	0,0	0,0
Pensioner	15,0	17,6	17,6	<b>18,4</b>	0,8	4,5
Fællesudgifter i alt	304,4	327,8	327,8	<b>328,6</b>	0,8	0,2
<b>Finansielle poster</b>						
Renter	-4,3	0,0	0,0	<b>-1,2</b>	-1,2	
Voldgiftkendelse	0,0	0,0	161,4	<b>161,4</b>	161,4	
Ydelse rejsekortlån	56,2	64,0	64,0	<b>65,0</b>	1,0	1,5
Finansielle poster i alt	51,9	64,0	225,4	<b>225,2</b>	161,2	251,9
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>2.724,9</b>	<b>2.849,3</b>	<b>2.968,2</b>	<b>2.937,6</b>	<b>88,3</b>	<b>3,1</b>

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

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

	B2015	E2/2015	Vækst	
			B2015 - E2/2015	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	2.849,3	<b>2.937,6</b>	88,3	3,1
A conto betalinger	2.285,4	<b>2.285,4</b>	0,0	0,0
Forbrugsafhængige betalinger	564,0	<b>527,5</b>	-36,5	-6,5
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
<b>Fakturering i alt</b>	2.849,5	<b>2.813,0</b>	-36,5	-1,3
<b>Efterregulering</b>	0,2	<b>-124,6</b>	-124,8	

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 å 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. passager 2010-2015**

	R2010	R2011	R2012	R2013	R2014	B2015	E2/2015
Buspassagerer (mio.) <sup>a)</sup>	209,3	205,6	207,0	208,9	207,3	211,0	206,9
Indtægter (mio. kr.)	-1.527,7	-1.545,4	-1.585,0	-1.676,9	-1.664,6	-1.706,3	-1.618,3
Indtægt pr. passager (kr./pass) <sup>b)</sup>	-7,3	-7,5	-7,7	-8,0	-8,0	-8,1	-7,8

a. De historiske passagertal (budget 2015 og tidligere) er for Takstområde Syd og Vest korrigeret for den skønsmæssige effekt af nyt tællesystem. Korrektionen er i Syd på -12 pct. og -14 pct. i Vest.

b. Hovedforklaringen på den lavere indtægt pr. passager er: Voldgiftsagen, ny rejsehjemmelundersøgelse, fald i fritidsrejsekompensation og fald i salg af kontantbilletter.

Passagertallet i budget 2015 bygger på trafikplanens passagertalsvækst frem mod 2020, hvor Metro Cityringen åbner. E2/2015 er baseret på realudviklingen i passagertallet i 2014 og 2015.

### 3. Bus driftsudgifter

Driftsudgifterne (operatørudgifter samt rutespecifikke udgifter) til bus forventes reduceret med i alt 117 mio. kr. i forhold til budget 2015. Tabel 4 viser udgiftsreduktionen fordelt på forskellige kategorier.

**Tabel 4. Forventede udgifter til busdriften i 2015**

	Mio. kr.
<b>B2015</b>	<b>3.293,2</b>
Forskel i køreplantimer	17,3
Forskel i priser	-121,4
Forskel i rutespecifikke udgifter	-16,0
Øvrige forskelle i operatørudgifter	2,0
<b>I alt</b>	<b>-118,1</b>
<b>E2/2015</b>	<b>3.175,1</b>

Der er 25.000 flere køreplantimer i E2/2015 i forhold til budget 2015, hvilket isoleret set øger udgifterne med ca. 1 mio. kr., svarende til 0,5 pct. af de samlede busdriftsudgifter.

Operatørudgifterne reduceres med 121,4 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et udgiftsfald på 3,9 pct. båret af udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne, jf. tabel 5. Hertil kommer, at den gennemsnitlige timepris er lavere grundet øget busudnyttelse – dvs. flere køreplantimer med færre busser – i forhold til budget.

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

**Tabel 5. Forventet udvikling i indeks i forhold til budget 2015**

	B2015	E2/2015	<i>Forskel</i> <i>B2015 – E2/2015</i>	
				pct.
Diesel forbrugerpris	161	<b>151</b>	-10,0	-6,2
Lønninger	185	<b>182</b>	-3,0	-1,6
Forbrugerpriser	134	<b>131</b>	-3,0	-2,2
CIBOR 3 md. Rente	0,70%	<b>0,1%</b>	-0,6 %point	-91,4
Gns. Rente	2,10%	<b>1,0%</b>	-1,1 %point	-52,4
Indekseffekt på produkter			Mio. kr.	pct.
Bus			-101,8	-3,4
Flextrafik			-6,8	-1,3
Lokalbaner			-10,6	-3,0

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

Det fremgår af tabel 5, at alle indeks forventes at være på et lavere niveau end budgetteret. De opdaterede indekspgøroser medfærer en reduktion i operatørudgifterne knyttet til busdrift på 101,8 mio. kr., svarende til et fald på 3,4 pct.

#### 4. Flextrafik

Tilskudsbehovet for Flextrafik fremgår af tabel 6, og forventes at blive 531,2 mio. kr., hvilket er 32,9 mio. kr. eller 5,8 pct. lavere end budgetteret. Det skyldes primært forventning om lavere passagertal i Flextrafik Rute som det fremgår af tabel 7.

**Tabel 6. Tilskudsbehovet for Flextrafik**

	B2015	E2/2015	Forskel	
			B2015 – E2/2015	
	-----Mio. kr.-----			Pct.
Handicapkørsel	93,4	<b>88,8</b>	-4,6	-4,9
Flextur	32,6	<b>47,0</b>	14,4	44,1
Kommunale ordninger	50,6	<b>38,6</b>	-12,0	-23,6
Patientbefordring	156,7	<b>154,9</b>	-1,8	-1,2
<b>Variabel Flextrafik i alt</b>	<b>333,4</b>	<b>329,4</b>	-4,0	-1,2
Rute	230,7	<b>201,1</b>	-29,6	-12,8
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>564,0</b>	<b>530,5</b>	-33,6	-6,0

**Tabel 7. Passagertal for Flextrafik**

	B2015	E2/2015	Forskel	
			B2015 – E2/2015	
	-----Tusinde passagerer-----			Pct.
Handicapkørsel	434	<b>444</b>	10	2,3
Flextur	272	<b>408</b>	136	49,9
Kommunale ordninger	274	<b>210</b>	-64	-23,3
Patientbefordring	628	<b>648</b>	21	3,3
<b>Variabel Flextrafik i alt</b>	<b>1.608</b>	<b>1.710</b>	103	6,4
Rute	1.690	<b>1.513</b>	-176	-10,4
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>3.297</b>	<b>3.224</b>	-74	-2,2

#### Variabel Flextrafik

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

Passagertallet for variabel Flextrafik forventes at blive 103.000 højere end forventet i budget 2015, svarende til en stigning på 6,4 pct.

Tilskudsbehovet forventes samtidig at falde med 1 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 10.000 passagerer, svarende til 2,3 pct. Tilskudsbehovet forventes at falde med 4,6 pct. i forhold til budget.

Passagertallet for Flextur forventes at blive 136.000 højere end budgetteret, svarende til en passagervækst på 50 pct. Passagervækst ses generelt i alle kommuner, der har Flextur. Der forventes en tilsvarende stigning i tilskudsbehov på 45 pct.

Passagertallet for kommunale kørselsordninger forventes at blive 64.000 lavere end budgetteret, svarende til et fald på 23,3 pct. Der forventes et tilsvarende fald i tilskudsbehovet på 23,4 pct. Den primære årsag til nedjusteringen af passagertallet er, at væksten i højere grad realiseres som Flextrafik Rute og Flextur i stedet for som budgetteret på kommunale kørselsordninger. I forhold til 2014 budgetteres der i 2015 med en passagervækst på 13 pct. for kommunale kørselsordninger.

Passagertallet for Patientbefordring forventes at blive 21.000 højere end budgetteret, svarende til en stigning på 3,3 pct. Tilskudsbehovet forventes reduceret med 1,2 pct.

#### *Flextrafik Rute*

Passagertallet for Flextrafik Rute forventes at blive 176.000 lavere end budgetteret, svarende til et fald på 10 pct. Tilskudsbehovet forventes at falde tilsvarende med 29,6 mio. kr. svarende til 13 pct. i forhold til budget 2015. Faldet skyldes et generelt lavere forventet passagertal i de fleste kommuner samt at Holbæk Kommune fra oktober 2015 udbyder hele deres kørsel selv.

#### *Administration*

Målsætningen for de administrative udgifter er en uændret udgift pr. passager fra budget 2014 til 2016. Tabel 8 viser udviklingen i administrationsudgifter pr. passager. Der er betydelig forskel på administrationsudgifter pr. passager i variabel Flextrafik og Flextrafik Rute, som derfor vises hver for sig.

**Tabel 8. Nøgletal for Flextrafik**

	B2014	R2014	B2015	E2/2015
<i>Administration/passager:</i> ----- Kr./passager -----				
Variabel Flextrafik	32,2	30,3	32,9	<b>31,9</b>
Flextrafik Rute	3,3	2,1	2,9	<b>2,2</b>
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>18,5</b>	<b>16,9</b>	<b>17,5</b>	<b>17,9</b>
<i>Udgift/passager:</i> ----- Kr./passager -----				
Variabel Flextrafik	221	200	207	<b>193</b>
Flextrafik Rute	149	137	137	<b>133</b>
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>187</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>165</b>

Det fremgår af tabel 8, at den økonomiske politik om uændret administrationsudgift pr. passager fra budget 2014 til budget 2016 er mere end overholdt i E2/2015. Stigningen i den gennemsnitlige udgift pr. passager skyldes forskydning af passagertallet fra Flextrafik Rute til Flextrafik variabel. Flextrafik Rute har en meget lav administrationsomkostning pr. passager sammenlignet med Flextrafik variabel.

## 5. Lokalbaner

Tabel 9 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet set falder med 10 mio. kr. i forhold til budgettet.

**Tabel 9. Tilskudsbehov for lokalbaner**

	B2015	E2/2015	Vækst	
	----- Mio. kr. -----		B2015- E2/2015	
Indtægter	-178,5	<b>-176,2</b>	2,3	-1,3
Udgifter eksklusive anlæg	485,2	<b>472,7</b>	-12,5	-2,6
Anlæg	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>306,7</b>	<b>296,5</b>	-10,2	-3,3
<b>Tilskudsbehov ekskl. anlæg</b>	<b>306,7</b>	<b>296,5</b>	-10,2	-3,3

Note: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter.

### *Indtægter*

Indtægterne falder med 2,3 mio. kr. svarende til 1,3 pct., mens passagertallet forventes på niveau med budget 2015. Indtægtsfaldet sker i Takstområde Hovedstaden og skyldes voldgiftssag og den ny rejsehjemmelundersøgelse.



### *Udgifter*

Udgifterne reduceres med 12,5 mio. kr. i forhold til budget 2015, svarende til 2,6 pct. af udgifterne. Udviklingen er sammensat af en reduktion i kontraktbetalingerne på 10,6 mio. kr. som følge af lavere indeksforventning til 2015, samt en forventning om lavere rejsekortafgifter svarende til 2 mio. kr.

## **6. Fællesudgifter**

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

## **7. 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 25 mio. kr. ultimo 2015. I denne likvidetsprognose 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.

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

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

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. Dette vil der fortsat være behov for. Administrationen indstiller derfor, at aftalen med Nordea om kassekredit på 300 mio. kr. forlænges med 12 måneder.

### **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.