

04 Estimat 3 2015

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Estimat 3 2015 godkendes som gældende forventning til resultatet for 2015.
- Sagsfremstillingen gøres tilgængelig på moviatrafik.dk samt ved fremsendelse til kommuner og regioner.

Beslutning:

Tiltrådt.

Dorthe Nøhr oplyste, at likviditeten i 2016 forventes forbedret, idet begge regioner og en række kommuner har indbetalt deres andel af voldgiftsafgørelsen fra januar 2015 i år.

Sagsfremstilling:

1. Indledning

Estimat 3 (herefter E3/2015) beskriver det forventede årsresultat for 2015 set i forhold til budget 2015. E3/2015 er årets tredje og sidste estimat for 2015 inden årsregnskab 2015, som behandles på bestyrelsesmødet 25. februar 2016.

2. Samlet resultat

Forskellen mellem kommunernes og regionernes betalinger og det forventede regnskab for 2015 udgør 60 mio. kr., som kommuner og regioner skal betale til Movia, jf. tabel 2. Efterreguleringen på 60 mio. kr. afregnes primo 2017.

I forhold til budget 2015 stiger det samlede tilskudsbehov i E3/2015 med 54 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, jf. voldgiftskendelsen i januar 2015.
- Reduktion i tilskudsbehov til bus, Flextrafik, lokalbane på 98 mio. kr.
- Reduktion i fællesudgifter på 9 mio. kr.

Reduktionen i tilskudsbehovet til bus, Flextrafik og lokalbane på 98 mio. kr. er sammensat af:

- Reduktion af operatørudgifter på 154 mio. kr. primært som følge af faldende prisindeks samt en mere effektiv drift i Flextrafik.
- Reduktion af rutespecifikke udgifter på 22 mio. kr. primært som følge af:
 - Et forventet fald i rejsekortudgifterne på 29 mio. kr. i 2015 i forbindelse med indfasning af årsrapportmodellen
 - Øgede stoppestedsudgifter på 6 mio. kr. til udskiftning af Count Down moduler (garantisag)
 - Transport- og Bygningsministeriets udkast til bekendtgørelse om finansieringsmodel for DOT forventes at øge de rutespecifikke udgifter i 2015 med ca. 2 mio. kr.
- Indtægtsreduktion på 77 mio. kr.

De reducerede indtægter på 77 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 4,1 mio. (2,1 pct.) svarende til et indtægtstab på 31 mio. kr.
 - Fritidsrejsekompensationen på Ungdomskortet er reduceret ca. 10 mio. kr.
 - Den første Rejsehjemmelundersøgelse i 2015 har skønmæssigt reduceret indtægterne med 8 mio. kr. Efterårets rejsehjemmelundersøgelse nr. 2 i TH kan påvirke indtægterne i regnskab 2015.
- Takstområde Syds indtægter forventes at stige ca. 3,7 mio. kr. (3,6 pct.), som følge af blandt andet højere indtægter på kontantbilletter.
- Takstområde Vests (TV) samlede indtægter forventes reduceret med ca. 5,5 mio. kr. (4,6 pct.). Dels fordi indtægter fra periodekort er lavere, og dels fordi flere passagerer forventes at bruge rejsekort i stedet for relativt dyre kontantbilletter.

Reduktionen i fællesudgifter på i alt 9 mio. kr. er sammensat af 7 mio. kr. laverer udgifter fra et lavere aktivitetsniveauet i DOT-samarbejde, og fra ikke gennemførte markedsføringsaktiviteter samt besparelser til løn grundet vakanceperioder. Hertil er forventningen til tjenestemandspensioner reduceret 2 mio. kr. Movia har endvidere fået en merudgift på 0,8 mio. kr. på grund af uforudset stort tryk på udstedelse af rejsekort til 0 kr. op til 1. juni 2015. Endelig forventes Transport- og Bygningsministeriets udkast til bekendtgørelse om finansieringsmodel for DOT at øge fællesudgifterne i 2015 med ca. 1 mio. kr.

Tabel 1. Budgetoversigt

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst	
	----- Mio. kr. -----					B2015 - E3/2015	Pct.
Bus							
Indtægter	-1.664,6	-1.706,3	-1.630,8	-1.618,3	-1.627,5	78,9	-4,6
Operatørudgifter	3.064,8	3.098,4	2.997,5	2.996,4	2.984,0	-114,4	-3,7
Rutespecifikke udg.	144,1	194,7	184,3	178,7	172,5	-22,1	-11,4
Bus i alt	1.544,2	1.586,7	1.551,0	1.556,8	1.529,0	-57,7	-3,6
Flextrafik							
Indtægter	-36,0	-35,1	-40,6	-39,5	-38,6	-3,5	10,1
Operatørudgifter	492,7	541,3	542,1	512,1	518,9	-22,4	-4,1
Adm. og pers.	50,5	57,8	57,8	57,8	57,8	0,0	0,0
Flextrafik i alt	507,2	564,0	559,3	530,5	538,1	-25,9	-4,6
Lokalbaner							
Indtægter	-175,4	-178,5	-175,6	-176,2	-176,4	2,1	-1,2
Udgifter til togdrift	478,3	485,2	480,3	472,7	468,3	-16,9	-3,5
Anlæg	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Lokalbaner i alt	317,1	306,7	304,7	296,5	291,9	-14,8	-4,8
Fællesudgifter							
Adm. og pers.	289,4	310,2	310,2	310,2	303,0	-7,2	-2,3
Pensioner	15,0	17,6	17,6	18,4	15,8	-1,8	-10,3
Fællesudgifter i alt	304,4	327,8	327,8	328,6	318,8	-9,0	-2,7
Finansielle poster							
Renter	-4,3	0,0	0,0	-1,2	-1,2	-1,2	
Voldgiftkendelse	0,0	0,0	161,4	161,4	161,4	161,4	
Ydelse rejsekortlån	56,2	64,0	64,0	65,0	65,0	1,0	1,5
Finansielle poster i alt	51,9	64,0	225,4	225,2	225,2	161,2	251,9
Tilskudsbehov i alt	2.724,9	2.849,3	2.968,2	2.937,6	2.903,1	53,8	1,9

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

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

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst	
						B2015 - E3/2015	Pct.
	----- Mio. kr. -----						
Tilskudsbehov i alt	2.724,9	2.849,3	2.968,2	2.937,6	2.903,1	53,8	1,9
A conto betalinger	2.218,0	2.285,3	2.285,3	2.285,4	2.302,1	16,9	0,7
Forbrugsafhængige betalinger	512,6	564,0	565,6	527,5	540,6	-23,5	-4,2
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Fakturering i alt	2.744,8	2.849,3	2.850,8	2.813,0	2.842,7	-6,6	-0,2
Efterregulering	19,9	0,0	-117,4	-124,6	-60,4	-60,4	

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.

Estimat 3 viser en 64 mio. kr. lavere efterregulering end i E2/2015. Det forventede fald i efterreguleringen mellem E2/2015 og E3/2015 skyldes hovedsagligt et fald på 35 mio. kr. i tilskudsbehovet samt at 6 kommuner og en region har ønsket at indbetale i alt 28 mio. kr. vedrørende deres respektive andele af voldgiftskendelsen i 2015.

3. Bus

Tabel 3 viser passagerudviklingen i perioden 2010-2015.

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

	R2010	R2011	R2012	R2013	R2014	B2015	E3/2015
Buspassagerer (mio.)	209,3	205,6	207,0	208,9	207,3	211,0	207,5
Indtægter (mio. kr.)	-1.527,7	-1.545,4	-1.585,0	-1.676,9	-1.664,6	-1.706,3	-1.627,5
Indtægt pr. passager (kr./pass)	-7,3	-7,5	-7,7	-8,0	-8,0	-8,1	-7,8

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

E3/2015 er baseret på realiserede passagertal til og med juli 2015.

Driftsudgifterne (operatørudgifter samt rutespecifikke udgifter) til bus forventes reduceret med i alt 137 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.
B2015	3.293,1
Forskel i køreplantimer	18,9
Forskel i priser pga. indeks	-123,9
Forskel i priser pga. øvrige	-10,9
Forskel i rutespecifikke udgifter	-22,1
Øvrige forskelle i operatørudgifter	1,4
I alt	-136,6
E3/2015	3.156,5

Der er 27.000 flere bustimer i E3/2015 i forhold til budget 2015, hvilket isoleret set øger udgifterne med ca. 19 mio. kr., svarende til 0,6 pct. af de samlede busdriftsudgifter.

Operatørudgifterne reduceres med 123,9 mio. kr., som følge af ændrede priser, båret af udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne, jf. tabel 5. Hertil kommer en yderligere reduktion i priser på 12,7 mio. kr. Det skyldes primært, at den gennemsnitlige timepris er lavere, grundet mere effektiv busudnyttelse fra flere køreplantimer med færre busser i forhold til budget.

Rutespecifikke udgifter er reduceret 21 mio. kr. primært som følge af et forventet fald i rejsekortudgifterne på 29 mio. kr. i 2015 i forbindelse med indfasning af årsrapportmodellen, men også øgede stoppestedsudgifter på 6 mio. kr. til udskiftning af Count Down moduler (garantisag) samt forventede øgede rutespecifikke udgifter på cirka 2 mio. kr. fra udkast til bekendtgørelsen om finansieringsmodel for DOT.

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

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

	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst B2015 - E3/2015	
Diesel forbrugerpris	161	146	151	147	-13,6	-8,4
Lønninger	185	183	182	182	-3,3	-1,8
Forbrugerpriser	134	132	131	131	-3,0	-2,2
CIBOR 3 md. Rente	0,7%	0,1%	0,1%	0,04%	-0,7 %point	-93,7
Gns. Rente	2,1%	1,3%	1,0%	1,00%	-1,1 %point	-52,3
Indekseffekt på produkter					Mio. kr.	Pct.
Bus					-123,9	-4,1
Flextrafik					-16,6	-3,1
Lokalbanen					-14,5	-3,9

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 indeksprogner medfører en reduktion i operatørdugifterne knyttet til busdrift på 123,9 mio. kr., svarende til et fald på 4,1 pct.

4. Flextrafik

Tilskudsbehovet for Flextrafik fremgår af tabel 6, og forventes at blive 538 mio. kr., hvilket er 26 mio. kr. eller 4,6 pct. lavere end budgetteret. Det skyldes primært forventning om lavere passagertal i Flextrafik Rute og kommunale ordninger, som det fremgår af tabel 7.

Tabel 6. Tilskudsbehovet for Flextrafik

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst	
	----- Mio. kr. -----					B2015 - E3/2015	Pct.
Handicap kørsel	88,9	93,4	88,4	88,8	87,8	-5,6	-6,0
Flextur	34,8	32,6	51,3	47,0	44,8	12,2	37,4
Kommunale ordninger	34,1	50,6	42,7	38,6	37,9	-12,7	-25,1
Patientbefordring	156,9	156,7	156,9	154,9	160,2	3,5	2,2
Variabel Flextrafik i alt	314,8	333,4	339,2	329,4	330,7	-2,6	-0,8
Rute	192,4	230,7	220,1	201,1	207,4	-23,3	-10,1
Flextrafik i alt	507,2	564,0	559,3	530,5	538,1	-25,9	-4,6

Tabel 7. Passagertal for Flextrafik

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst	
	----- Tusinde passagerer -----					B2015 - E3/2015	Pct.
Handicap kørsel	437	434	438	444	437	3	0,7
Flextur	299	272	444	408	388	116	42,6
Kommunale ordninger	186	274	231	210	207	-67	-24,3
Patientbefordring	648	628	646	648	671	43	6,9
Variabel Flextrafik i alt	1.570	1.608	1.759	1.710	1.703	96	6,0
Rute	1.410	1.690	1.613	1.513	1.527	-162	-9,6
Flextrafik i alt	2.980	3.297	3.371	3.224	3.231	-67	-2,0

Variabel Flextrafik

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

Passagertallet for variabel Flextrafik forventes at blive 96.000 højere end forventet i budget 2015, svarende til en stigning på 6,0 pct. Fordelingen på ordninger er dog anderledes end forudsat i budgettet. Der forventes markant flere Flexturpassagerer end budgetteret og færre kommunalt visiterede.

Tilskudsbehovet forventes samtidig at falde med 0,8 pct. baseret på den realiserede udvikling i operatørugifterne. Udviklingen i passagertal versus tilskudsbehov skyldes fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris, og at kørselsplanlægningen er optimeret i forhold til forventningerne i budget 2015.

Kørselsordningerne i variabel Flextrafik

Passagertallet for handicapkørsel forventes at blive 0,7 pct. højere end budget. Tilskudsbehovet forventes at blive 5,6 mio. kr. lavere end budget, svarende til et fald på 6,2 pct. Faldet i omkostningerne skyldes optimeringer i planlægningen af kørslen. Denne optimering påvirker alle kørselsordninger i variabel Flextrafik positivt.

Passagertallet for Flextur forventes at blive 42,6 pct. højere end budgetteret. Passagervækst ses generelt i alle kommuner, der har Flextur, men i en lavere vækst end forventet ved E2/2015. I Næstved kommune er der indført begrænsninger i kørselsmulighederne, hvilket har givet et passagerfald. Tilskudsbehovet forventes samlet for Flextur at blive 37,4 pct. højere end budget.

Passagertallet for kommunale kørselsordninger forventes at blive 67.000 lavere end budgetteret, svarende til et fald på 24,3 pct. Der forventes et tilsvarende fald i tilskudsbehovet på 25,1 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 forventes der i 2015 en passagervækst på 11,6 pct. for kommunale kørselsordninger.

Passagertallet for Patientbefordring forventes at blive 6,9 pct. højere end budget. Tilskudsbehovet forventes at blive 2,2 pct. højere end budget. Det lavere tilskudsbehov i forhold til passagertallet skyldes optimeringer i planlægningen af kørslen.

Flextrafik Rute

Der var i budget 2015 en forventning om en stor stigning i passagertallet i Flextrafik Rute. Der har været en stigning i 2015, men ikke så stor som forventet. Passagertallet for Flextrafik Rute forventes at blive 162.000 lavere end budgetteret, svarende til et fald på 9,6 pct. Tilskudsbehovet forventes at falde tilsvarende med 23,3 mio. kr. svarende til 10,1 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	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst B2015 - E3/2015	
	----- kr. -----							Pct.
<i>Administration/passager:</i>								
Variabel Flextrafik	32,2	30,3	32,9	30,1	31,9	32,0	-0,9	-2,8
Flextrafik Rute	3,3	2,1	2,9	3,0	2,2	2,2	-0,7	-25,0
Flextrafik i alt	18,5	16,9	17,5	17,1	17,9	17,9	0,4	2,1
<i>Udgift/passager:</i>								
Variabel Flextrafik	221	200	207	193	193	194	-13	-6,4
Flextrafik Rute	149	137	137	136	133	136	-1	-0,5
Flextrafik i alt	187	170	171	166	165	167	-4	-2,6

Det fremgår af tabel 8, at den gennemsnitlige administrationsudgift pr. passager forventes at falde fra 18,5 kr. i budget 2014 til 17,9 kr. i E3/2015. Dermed er den økonomiske politik om uændret administrationsudgift pr. passager fra budget 2014 til budget 2016 mere end overholdt i E3/2015. Stigningen i den gennemsnitlige udgift pr. passager fra budget 2015 til E3/2015 skyldes forskydning af passagertallet fra Flextrafik Rute til Flextrafik variabel. Flextrafik Rute har meget lave administrationsomkostninger pr. passager sammenlignet med Flextrafik variabel.

5. Lokalbaner

Tabel 9 viser, at tilskudsbehovet for lokalbaner samlet set falder med 14,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Tabel 9. Tilskudsbehov for lokalbaner

	R2014	B2015	E1/2015	E2/2015	E3/2015	Vækst B2015 - E3/2015		
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-175,4	-178,5	-175,6	-176,2	-176,4	2,1	-1,2	
Udgifter eksklusive anlæg	478,3	485,2	480,3	472,7	468,3	-16,9	-3,5	
Anlæg	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Lokalbaner i alt	317,1	306,7	304,7	296,5	291,9	-14,8	-4,8	
Lokalbaner i alt ekskl. anlæg	317,1	306,7	304,7	296,5	291,9	-14,8	-4,8	

Note: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter.

Indtægter

Indtægterne falder med 2,1 mio. kr. svarende til 1,2 pct., hvilket hovedsageligt skyldes at passagertallet forventes at falde med 0,1 mio. svarende til 1% ift. budget 2015. Indtægtsfaldet skyldes desuden lidt færre indtægter i Takstområde Hovedstaden som følge af voldgiftskendelsen i januar 2015.

Udgifter

Udgifterne reduceres med 16,9 mio. kr. i forhold til budget 2015, svarende til 3,5 pct. af udgifterne. Udviklingen er sammensat af en reduktion i kontraktbetalingerne på 14,5 mio. kr. som følge af lavere indeksforventning til 2015, samt en forventning om lavere rejsekortafgifter svarende til 2,4 mio. kr.

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. Ifølge Movias økonomiske politik er målsætningen en gennemsnitslikviditet på 150 mio. kr. Det fremgår af bilag 1, at den aktuelle gennemsnitlige likviditet udgør ca. 100 mio. kr. Det forventes at gennemsnitslikviditeten vil falde i resten af 2015 til ca. 50 mio. kr. ultimo 2015.

I denne likviditetsprognose er forudsat, at den økonomiske konsekvens af voldgiftskendelsen for årene 2008-2014 afholdes i 2015 og efterreguleres over for kommuner og regioner i 2017, dog er indbetalinger fra de 7 kommuner/regioner, som inden 23. september, har tilkendegivet ønske om at indbetale i 2015 medtaget. Movias likviditet påvirkes positivt i det omfang flere kommuner/regioner vælger at indbetale deres andel af voldgiftskendelsen i 2015. Pr. 23. september 2015 havde 6 kommuner og en region valgt at indbetale i alt 27,6 mio. kr. i 2015, mens 6 kommuner havde valgt at udskyde betalingen til 2017.

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 juni 2016.

Økonomi:

Der er ingen økonomiske konsekvenser af indstillingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Likviditetsoversigt januar 2013-december 2016
2. Trafiktalsrapport oktober 2015.