

Sagsnummer

18838

Bestyrelsen

Dato 19. juni 2018

05 Godkendelse af estimat 2, 2018

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen godkender estimat 2 for 2018 som gældende forventning til Movias regnskab 2018.
- at bestyrelsen godkender ekstraordinært afdrag på 12,5 mio. kr. på rejsekort lån, som udmøntes ved en reduktion af restløbetiden på det pågældende lån, så lånet er udbetalt i 2025 i stedet for i 2028.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I estimat 2 for 2018 er forventningerne til årets resultater på niveau med estimat 1 for 2018 med en forventet stigning i tilskudsbehovet på 0,1 pct., De væsentligste ændringer hertil er dels en forventning om øgede udgifter til flextrafik, hvilket blandt andet skyldes udvidelse af flexhandicap-ordningen, så den omfatter blinde og svagsynede fra 1. juli 2018, mens tilskud til bus er reduceret lidt pga. forventning om højere passagerindtægter.

Movia udarbejder tre årlige økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes budgetterede og løbende tilskudsbetalinger til Movia i 2018 samt de tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for resultatet for 2018. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2018 efterreguleres primo 2020. Estimat 1 for 2018 blev forelagt bestyrelsen på bestyrelsesmødet i maj, mens estimat 2 forelægges sammen med 1. behandlingen af budgettet for det kommende år i juni. På bestyrelsesmødet i oktober 2018 forelægges estimat 3, inden årsregnskabet forelægges til godkendelse i februar 2019. Den løbende opfølgning sikrer implementering af Movias økonomiske politik og understøtter således udmøntningen af forretningsplanen med krav til fortsat effektivisering, og at der sikres mest mulig mobilitet for de årlige kommunale og regionale tilskud.

I nedenstående tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Kommuner og regioners forventede betaling til Movia i 2018

Der er i 2018 budgetteret med en samlet betaling fra kommuner og regioner til Movia på 2.787 mio. kr. Den forventede betaling i 2018 opgjort ved E2/2018 udgør 2.792 mio. kr. svarende til en stigning på 4 mio. kr. eller 0,1 pct. i forhold til budgettet. Den forventede samlede stigning i betalingerne i forhold til budget 2018 skyldes:

- Betalingen til flextrafik forventes at stige med 4 mio. kr. Der er en stigning i efterspørgslen efter flextur i enkelte kommuner, og antallet af passagerer i flexhandicap forventes at stige, bl.a. fordi en ny bekendtgørelse giver blinde og svagtseende adgang til at blive visiteret i ordningen fra 1. juli 2018. Modsat ses der et fald i regionernes anvendelse af patientbefordring.
- À conto betalingerne i 2018 er efter aftale med kommuner og regioner øget med samlet 0,6 mio. kr. (0,02 pct.) i forhold til budget 2018. Ændringerne i a conto betalingerne skyldes ændret driftsomfang i forhold til det budgetterede fx flere timer eller indførsel af biodiesel.

Tabel 1. Kommuner/regioners betaling til Movia i 2018. Mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	B2018 - E2/2018	
					Δ	%
A conto fakturering ^{a)}	-2.300	-2.294	-2.295	-2.295	-1	0,0
Forbrugsafhængig fakturering: Flextrafik	-578	-601	-584	-605	-4	0,6
Forbrugsafhængig fakturering: Anlæg Bane	0	0	0	0	0	
Fakturering efterregulering, tidligere år ^{b)}	-67	108	108	108	0	0,0
Årets kommune/regions fakturering/betaling	-2.945	-2.787	-2.771	-2.792	-4	0,1

Anm.: Et negativt fortegn viser betaling for kommune/region mens et positivt fortegn viser en indtægt for kommune/region.

a. Ændringer i a conto fakturering og ekstraordinære poster sker kun efter aftale med berørt kommune/region.

b. Tidligere års efterregulering sker altid med to regnskabsårs forskydning. De 108 mio. kr., der blev afregnet i januar 2018, er således efterregulering i henhold til regnskab 2016.

Tendenser i Movias økonomi i 2018 med betydning for kommuners og regioners betaling i 2020

Tabel 2 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, flextrafik, bane og fællesudgifter.

Tabel 2. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	B2018 - E2/2018	
					Δ	%
Bus						
Indtægter	-1.721	-1.727	-1.761	-1.787	-61	3,5
Operatørudgifter	3.041	3.123	3.103	3.112	-11	-0,4
Øvrige busdriftsudgifter	197	207	207	207	0	0,0
Bus i alt	1.517	1.604	1.549	1.532	-72	-4,5
Flextrafik						
Indtægter	-49	-47	-48	-51	-4	7,6
Operatørudgifter	556	577	562	583	6	1,1
Administration og løn	64	72	72	72	0	0,0
Flextrafik i alt	572	601	585	604	3	0,4
Lokalbane						
Indtægter	-180	-186	-176	-174	12	-6,5
Udgifter til togdrift	486	504	502	502	-3	-0,5
Anlæg	1	0	0	0	0	
Lokalbane i alt	307	319	326	328	9	3,0
Fællesudgifter						
Administration og løn	292	304	304	304	0	0,0
Pensioner	22	23	23	23	0	-0,1
Finansielle poster	42	44	44	43	-1	-1,8
Fællesudgifter i alt	357	372	372	371	-1	-0,2
Tilskudsbehov i alt	2.752	2.896	2.832	2.835	-61	-2,1

Udviklingen i Movias indtægter og udgifter i 2018 viser en reduktion i det samlede tilskudsbehov på 61 mio. kr. Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2018 er øget med 4 mio. kr., jf. tabel 1, udløser det lavere tilskudsbehov en forventet tilbagebetaling (efterregulering) til kommuner og regioner på 65 mio. kr. svarende til 2,2 pct.

Forklaringerne på ændringerne er stabile og svarer til estimat 1 2018. Se tekstboks 1 for nærmere beskrivelse af datagrundlaget.

Tekstboks 1: Data til estimat 2 2018

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter til og med marts 2018, tillagt ny viden om 2018, f.eks. øgede indtægter på grund af ophævelsen af dobbeltfaktormodellen, jf. bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

De forventede passagertal er baseret på tællinger frem til og med marts 2018 tillagt kendte effekter af eventuelle linjeændringer.

Udgifter bus og bane: Movia anvender Nationalbankens prognoser for de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne. I estimat 2/2018 anvendes prognosen fra marts 2018.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i estimat 2/2018 baseret på køreplanerne for 2018, mens det i budget 2018 var baseret på køreplanerne for 2017 tillagt effekten af bestilte linjeændringer.

Udgifter til øvrige operatørudgifter er baseret på bogføringer frem til marts 2018 samt forventningerne til forbruget i hele 2018.

Andre driftsudgifter: For andre driftsudgifter forudsættes udgifterne at svare til budgetrammen i budget 2018.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertallet er baseret på realiserede passagertal til og med marts 2018. De forventede omkostninger er baseret på en forventning om uændrede omkostninger pr. passager.

Flextrafik

Flextrafik afregnes i løbet af året i forhold til det konkrete løbende forbrug. Det fremgår af tabel 3 nedenfor, at tilskudsbehovet forventes at blive 3 mio. kr. højere end budget 2018. Dette er en dog stigning på 19 mio. kr. i forhold til forventningen ved estimat 1, som beror på forventede stigninger i udgifterne til flexhandicap og flexrute.

Flexrute er på niveau med det budgetterede, men stiger med 10 mio. kr. ift. estimat 1. Det skyldes, at der i estimat 1 var forventet en indeksregulering af udgifterne på niveau med pris- og lønfremskrivningsprocenten. Den faktiske udvikling i indeks har vist sig højere, bl.a. fordi indeks opdateres hvert kvartal.

Flexhandicap forventes at stige med 11 mio. kr. ift. budget 2018. Stigningen skyldes primært et stigende antal medlemmer i handicapordningen og øget mobilitet blandt dem, der er visiteret til handicapordningen. Fra 1. juli 2018 kan blinde og svagtseende endvidere benytte flexhandicap, hvilket medfører en forventet stigning i passagertallet i resten af 2018 og dermed en stigning i tilskudsbehovet på 4 mio. kr. som følge af lovændringen. Kommunerne vil få udgiften kompenseret via DUT.

Udgiftsudviklingen på flextur i 2018 i forhold til 2017 forventes at udgøre 1 mio. kr. svarende til en stigning på 2 pct. To af kommunerne – Frederikssund og Halsnæs - hvor der opleves stigninger, har besluttet at indføre den højere grundtakst på 36 kr. inklusiv 10 km kørsel fra 1. juni 2018. Endvidere har Ishøj besluttet at indføre flextur fra 1. juli 2018. Sidstnævnte er ikke indarbejdet i estimat 2.

Omvendt forventes en reduktion på 10 mio. kr. på regionernes patientkørsel. Der var i budget 2018 budgetteret med en stigning i regionernes efterspørgsel på flexpatient baseret på den historiske udvikling. Denne stigning forventes nu ikke realiseret.

Tabel 3. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2018. mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	B2018 - E2/2018	
					Δ	%
Flexhandicap	99	102	105	114	11	10,9
Flextur	40	40	44	43	3	7,1
Flexkommunal	51	57	56	56	-1	-1,0
Flexpatient	153	164	152	154	-10	-6,0
Flexvariabel i alt	342	363	358	367	4	1,0
Flexrute	229	238	227	237	-1	-0,5
Flextrafik i alt	572	601	585	604	3	0,4

Anm.: Forskellen imellem den forbrugsafhængige betaling til flextrafik og tabel 3's tilskudsbehovet er, at i Tabel 1 er opregnet kommunernes betalinger i 2018, mens det i tabel 2 er udviklingen i tilskudsbehovet, der vises. Da administrationsbetalingerne til flextrafik betales efter budget, og en eventuel afvigelse fra budget først afregnes i efterreguleringen i henhold til årets regnskab, kan der være forskel på forventede betalinger og forventet tilskudsbehov.

Likviditet

Det er en målsætning i Movias likviditetspolitik, at 365-dages gennemsnitslikviditeten udgør 150 mio. kr. Ultimo april 2018 udgjorde 365-dages gennemsnitslikviditeten 231 mio. kr. Gennemsnitslikviditeten forventes at falde i løbet af 2018 til omkring 200 mio. kr. ved udgangen af 2018, idet likviditeten primo 2018 var relativt høj.

Rejsekort lån

Movia modtog primo 2018 et ekstraordinært afdrag fra Rejsekort A/S på 12,5 mio. kr. på ansvarlige lån, som Movia har ydet til Rejsekort A/S i forbindelse med investeringen i rejsekortprojektet. Afdrag på ansvarlige lån modregnes i Movias regnskab under de finansielle poster i ydelser på lån i

Kommunekredit. Det indstilles, at der foretages et ekstraordinært afdrag på 12,5 mio. kr. på lån i Kommunekredit i 2018, herunder at afdraget teknisk udmøntes via en reduktion i restløbetiden på det pågældende lån, så lånet er udbetalt i 2025 i stedet for i 2028. Afdrag fra Rejsekort A/S på de ansvarlige lån forventes at være tilendebragt i 2025, og ved at øge ydelserne på lån i Kommunekredit frem til 2025 sikres øget stabilitet i de finansielle poster i de kommende år.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Estimat 2 2018 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommune/regionsspecifikke opgørelser af estimatet. Herudover kontakter Movia kommuner og regioner ved større ændringer i økonomien.

Bilag:

1. Produktivitets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet.

Punkt 05.1 Produktivitets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet

Ved udarbejdelsen af Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på de to nøgletal ”passagerer pr. bustime” og ”tilskud pr. passager”. I det strategiske busnet er der hovedsageligt fokus på høj udnyttelse af bustimerne, og derfor passagerer pr. bustime, der måles på, mens det på linjer i det øvrige busnet, der løser en offentlig serviceopgave i bredere forstand, er tilskud pr. passager.

Tabellerne viser samme udvikling, som ved E1/2018.

Tabel 1 viser passagerer pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i henholdsvis budget 2018 og Estimat 2 2018.

Tabel 1. Passagerer pr. bustime

	Strategisk busnet B2018	Strategisk busnet E2/2018	Øvrige busnet B2018	Øvrige busnet E2/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	72	70	38	38
Regionale busser ^{a)}	54	54	35	39
Central ^{b)}	86	83	44	44
Omegn ^{c)}	81	80	40	39
København Nord (KKN) ^{d)}	75	74	36	36
Nord ^{e)}	53	49	28	26
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	19	18
Regionale busser ^{f)}	26	25	17	16
Øst ^{g)}	43	43	21	21
Vest ^{h)}	32	31	19	19
Syd ⁱ⁾	27	27	16	15

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 2 2018's tal. Trafikplan 2016's nøgletal var baseret på estimat 2 i 2016.

- Regionalt finansierede buslinjer i Region Hovedstaden.
- Københavns, Frederiksberg Kommuner.
- Albertslund, Brøndby, Dragør, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommuner.
- Ballerup, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Egedal, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Furesø Kommuner.
- Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs, Gribskov, Helsingør Hillerød og Hørsholm Kommuner.
- Regionalt finansierede buslinjer i Region Sjælland.
- Lejre, Greve, Køge, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner.
- Kalundborg, Sorø, Odsherred, Slagelse, Holbæk og Ringsted Kommuner
- Næstved, Faxe, Lolland, Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

Det fremgår af tabel 1, at antal passagerer pr. bustime viser et mindre fald i forhold til det budgetterede antal.

I kommunegrupperne 'central' og 'nord' er der et fald i antal passagerer pr. time i det strategiske net. Hovedårsagerne til reduktionen i passagerer pr. time i centalkommunerne er øget drift i Københavns Kommune pga. omfattende vejarbejde samt øget køretid på særligt linje 5C, men også passagertallet på linje 5C ligger under budget. I kommunegruppe Nord er hovedårsagen primært lavere passagertal på bylinjerne i Hillerød og Helsingør.

Tabel 2 viser tilskud pr. passager uden for og inden for det strategiske net i budget 2018 og Estimat 2 2018.

Tabel 2. Tilskud pr. passager. Kr.

	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet
	B2018	E2/2018	B2018	E2/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	3	3	13	13
Regionale busser	6	5	14	11
Central	2	2	11	11
Omegn	2	2	11	11
København Nord (KKN)	4	4	13	13
Nord	9	9	20	21
Kommuner og region i Region Sjælland	13	12	31	31
Regionale busser	16	15	27	29
Øst	10	10	26	26
Vest	11	11	29	31
Syd	12	13	41	41

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 2 2018's tal. Trafikplan 2016's nøgletal var baseret på estimat 2 i 2016. Inddelingen af kommunegrupperne fremgår under forrige tabel.

Det fremgår af tabel 2, at tilskud pr. passager generelt er på niveau med det budgetterede. Den største niveauændring er på de regionale buslinjer i det øvrige busnet i Region Sjælland. Her stiger tilskud pr. passager, hvilket hovedsageligt skyldes lavere passagertal på 3 linjer i Faxe, Guldborgsund og Vordingborg.