

Sagsnummer

18838

Bestyrelsen

Dato 31. oktober 2018

04 Godkendelse af estimat 3, 2018

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen godkender estimat 3 for 2018 som gældende forventning til Movias regnskab 2018.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I estimat 3 for 2018 er forventningerne til årets resultat på niveau med estimat 2 for 2018 med en forventet lille stigning i tilskudsbehovet på 0,6 pct. svarende til 17 mio. kr. De væsentligste ændringer i forhold til estimat 2 er en forventning om øgede udgifter til flextrafik, hvilket blandt andet skyldes højere priser fra oktober 2018, og et højere tilskud til bus på grund af forventet øget afskrivning af indtægter fra kontrolafgifter, jf. særskilt sag dagsordenens punkt 5.

Movia udarbejder i 2018 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 blev forelagt sammen med 1. behandlingen af budgetforslaget i juni 2019. Estimat 3 for 2018 er sidste økonomiopfølgning inden udkast til årsregnskab 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 perioden 2014 til 2017 har Movias estimat 3 haft en prognosepræcision med en afvigelse på op til 2,3 procent fra det endelige regnskabstal, jf. tabel 1. For enkelte kommuner eller regioner kan afvigelserne imidlertid have været større.

Tabel 1. Prognosepræcision i estimat 3 set i forhold årets regnskab i perioden 2014-2017 (mio. kr.)

	Estimat 3	Regnskab	Forskel	Forskel i procent	Hovedårsag til forskel Estimat 3 - Regnskab
2014	2.764	2.725	-39	-1,4 pct.	0,7 pct. højere indtægter og 0,6 pct. lavere udgifter
2015	2.904	2.941	36	1,3 pct.	1,5 pct. lavere indtægter primært pga. klippekortsudfasning.
2016	2.842	2.780	-63	-2,2 pct.	1,2 pct. lavere udgifter – primært pga. lavere prisindeks.
2017	2.817	2.752	-65	-2,3 pct.	0,6 pct. højere indtægter og 1,1 pct. lavere udgifter, primært udskudte udgifter til realtid og lavere prisindeks

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

Kommuner og regioners forventede betaling til Movia i 2018

Det fremgår af tabel 2 nedenfor, at der i 2018 er budgetteret med en samlet betaling fra kommuner og regioner til Movia på 2.787 mio. kr. Den forventede betaling i 2018 opgjort ved E3/2018 udgør 2.803 mio. kr., svarende til en stigning på 16 mio. kr. eller 0,6 pct. af budgettet. Den forventede samlede stigning i betalingerne i forhold til budget 2018 skyldes:

- Betalingen til flextrafik forventes at stige med 15 mio. kr. Det skyldes primært, at antallet af passagerer i flexhandicap forventes at stige, blandt andet fordi en ny bekendtgørelse har givet blinde og svagtseende adgang til at blive visiteret til ordningen fra 1. juli 2018.
- 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 à conto betalingerne skyldes ændret driftsomfang i forhold til det budgetterede, f.eks. flere timer eller indførelse af biodiesel.

Tabel 2. Kommuner/regioners betaling til Movia i 2018. Mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	E3/2018	B2018 - E3/2018	
						Δ	%
A conto fakturering a)	-2.300	-2.294	-2.295	-2.295	-2.295	-1	0,0
Forbrugsafhængig fakturering: Flextrafik	-578	-601	-584	-605	-617	-15	2,6
Fakturering efterregulering, tidligere år b)	-67	108	108	108	108	0	0,0
Kommuners/regioners betaling til Movia i 2018	-2.945	-2.787	-2.771	-2.792	-2.803	-16	0,6

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

Udviklingen i Movias indtægter og udgifter i 2018 viser en forventet reduktion i det samlede tilskudsbehov på 44 mio. kr. Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2018 er øget med 16 mio. kr., jf. tabel 2, udløser det lavere tilskudsbehov en forventet tilbagebetaling til kommuner og regioner (efterregulering) på 60 mio. kr. svarende til 2,1 pct.

Forklaringerne på ændringerne er stabile og svarer i hovedtræk til forklaringerne i de tidligere estimater for 2018.

Tabel 3 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, flextrafik, bane og fællesudgifter.

Tabel 3. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	E3/2018	B2018 - E3/2018	
						Δ	%
Bus							
Indtægter	-1.721	-1.727	-1.761	-1.787	-1.777	-51	2,9
Operatørudgifter	3.041	3.123	3.103	3.112	3.113	-11	-0,3
Øvrige busdriftsudgifter	197	207	207	207	207	0	0,0
Bus i alt	1.517	1.604	1.549	1.532	1.543	-61	-3,8
Flextrafik							
Indtægter	-49	-47	-48	-51	-52	-5	10,1
Operatørudgifter	556	577	562	583	596	19	3,3
Administration og løn	64	72	72	72	72	0	0,0
Flextrafik i alt	572	601	585	604	616	14	2,4
Lokalbane							
Indtægter	-180	-186	-176	-174	-181	5	-2,4
Udgifter til togdrift	486	504	502	502	503	-1	-0,3
Anlæg	1	0	0	0	0	0	
Lokalbane i alt	307	319	326	328	322	3	1,0
Fællesudgifter							
Administration og løn	292	304	304	304	304	0	0,0
Pensioner	22	23	23	23	24	0	1,3
Finansielle poster	42	44	44	43	43	-1	-1,8
Fællesudgifter i alt	357	372	372	371	371	-1	-0,1
Tilskudsbehov i alt	2.752	2.896	2.832	2.835	2.852	-44	-1,5

Nedenfor beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2018, jf. tekstboks 1 for nærmere beskrivelse af datagrundlaget.

Tekstboks 1: Data til estimat 3 2018

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter til og med juli 2018, tillagt viden om 2018 f.eks. øgede indtægter på grund af ophævelsen af dobbeltfaktormodellen, jf. bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, jf. estimat 1 og 2.

De forventede passagertal er baseret på tællinger frem til og med juli 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 3/2018 anvendes prognosen fra september 2018.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i estimat 3/2018 baseret på realiserede køreplaner til og køreplansskiftet 12. august, samt de planlagte køreplantimer for resten af 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 august 2018 samt forventningerne til forbruget i hele 2018.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertallet er baseret på realiserede passagertal til og med juli 2018. *Omkostninger pr. passager forventes at stige med op til ca. 10 pct. fra oktober 2018 baseret på gennemsnitspriser opnået i udbud FV8.*

Indtægter – Bus og Bane

Indtægterne til bus og bane forventes samlet set at blive 46 mio. kr., svarende til 2,4 pct., højere i forhold til budget 2018. Indtægtsstigningen er sammensat af en højere indtægt pr. passager (0,40 kr.), mens en reduktion i passagertallet på 3,4 mio. passagerer (1,6 pct.) trækker indtægterne ned i forhold til budget 2018.

Den højere indtægt pr. passager skyldes dels en merindtægt på ca. 28 mio. kr. som følge af ændret indtægtsfordeling i hovedstadsområdet, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Hertil er indtægterne positivt påvirkede af, at passagerernes rejsemønstre og valg af billettype ikke fuldt svarer til det budgetterede. Tendensen med højere indtægt pr. passager i forhold budget 2018 har vist sig både i regnskab 2017 og i de tidligere estimater for

2018, hvilket primært beror på, at flere passagerer bruger rejsekort frem for pendlerkort, samt at færre passagerer end budgetteret er skiftet fra de relativt dyre enkeltbilletter til rejsekortet.

I modsat retning trækker det, at der i estimat 3 er indregnet en større afskrivning på indtægter fra kontrolafgifter på grund af overdragelse af fordringer fra perioden 2015 til 2018 til SKAT. Det har i perioden fra andet halvår 2015 og indtil efteråret 2018 ikke været muligt for Movia at overlevere fordringer til SKAT på grund af SKATs daværende inddrivelsessystem EFI. SKAT har nu lavet en ny teknisk løsning, så Movia kan begynde at overdrage fordringer til SKAT, jf. særskilt sag på dagsordenen punkt 5. Overdragelserne af fordringerne betyder at Movia skal afskrive de overtagne kontrolafgifter, og modregne afskrivningerne i indtægterne. Dette bevirker, at indtægterne fra kontrolafgifter er 29 mio. kr. lavere end budgetteret.

Hovedårsagerne til reduktionen i passagertallet er, som i estimat 1 og 2, at linje 5C har 2,2 mio. færre passagerer end budgetteret, og at lokalbanerne i Region Hovedstaden forventes at have 0,5 mio. færre passagerer. Banerne korresponderer med S-banen og Kystbanen, som ifølge DSB har haft passagertilbagegang på grund af sporarbejder og nyt signalsystem til S-banen, hvilket vurderes også at kunne forklare passagernedgangen i første del af 2018. I 2018 er udfordringerne på Kystbanen fortsat og i forhold til 2017 har der primo 2018 været et passagerfald. Udviklingen er dog vendt nu, og 2018 forventes derfor kun at ende marginalt under det realiserede niveau i 2017, men lavere end forventet i budget 2018.

Udgifter – Bus og Bane

Movias udgifter til bus, bane og fællesudgifter er i estimat 3 på 4.195 mio. kr., hvilket er 12 mio. kr. (0,3 pct.) lavere end budget 2018. Hovedårsagerne til de lavere udgifter er:

- Opdaterede indeks til operatørafregningen giver et forventet udgiftsfald på 59 mio. kr. (1,4 pct.) Udviklingen er hovedsageligt drevet af en forventning om lavere dieselpriiser, og lavere løn og renter i forhold til den prognose fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet. Indeksudviklingen er behæftet med usikkerhed.
- Der er 36.000 (0,8 pct.) flere timer end forudsat i budget 2018, hvilket øger udgifterne med 19 mio. kr. Hovedårsagen til stigningen er øget drift i Københavns Kommune på grund af omfattende vejarbejde og øget køretid på linje 5C. Hertil har Køge Kommune bestilt øget drift i forhold til det budgetterede. I de tidligere estimater for 2018 fremgik samme udvikling med flere timer i forhold til budget 2018.
- Udgifter til implementering af operatørdrevet realtid (countdown mv.) i busserne øges med 30 mio. kr. i forhold til budget 2018, som også orienteret om ved E1/2018. Den primære forklaring er, at hovedparten af udgifterne tidligere forventedes realiseret i 2017, men nu forventes realiseret i 2018, herunder er projektet opskrevet med 8 mio. kr. i budget 2018. Den samlede udgift til investering og drift forventes i perioden 2017-2027 at være 75 mio. kr., hvilket er i

overensstemmelse med bestyrelsens godkendelse af projektet 21. april 2016. Der forventes effektiviseringsgevinster på i alt 112 mio. kr. i perioden, hvilket svarer til en intern forrentning af investeringen på 9 pct.

Udvikling i kommuner og regioner

Som nævnt indledningsvis er udviklingen i estimat 3 samlet set stabil i forhold til estimat 2. For de fleste kommuner og regioner er udviklingen også stabil, men der er enkelte kommuner med større udsving. Administrationen har blandt andet været i dialog med kommunerne Næstved og Slagelse, idet deres tilskudsbehov er højere end forventet i estimat 2 på grund af lavere indtægt pr. passager. Den lavere indtægt pr. passager skyldes opdatering af indtægter pr. billettype med realiserede data frem til juli, hvilket ændrer fordelingen af indtægter ud på linjer i de tidligere takstområder Syd og Vest.

Flextrafik

Flextrafik afregnes i løbet af året i forhold til det konkrete løbende forbrug. Det fremgår af tabel 4 nedenfor, at tilskudsbehovet forventes at blive 14 mio. kr. højere end budget 2018. Stigningen skyldes primært stigning i udgifterne til flexhandicap.

Flexhandicap forventes at stige med 15 mio. kr. i forhold til 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 har blinde og svagtseende kunne 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 får udgiften kompenseret via DUT.

Udgifter til flexkommunal er på niveau med det budgetterede på trods af et forventet passagertal, der er 4 pct. lavere. Det skyldes, at udgift pr. passager er realiseret højere end budgetteret og at prisen forventes at stige med ca. 10 pct. fra oktober 2018. Det er administrationens vurdering, at prisstigningen kan henføres til Movias nye krav om overholdelse af overenskomster, samt den skærpede konkurrence som følge af de begrænsede muligheder for at få nye tilladelser i overgangsperioden efter den nye taxilovs ikrafttræden.

Udgifter til flexitur forventes at være 4 mio. kr., svarende til 11 pct. højere end budget 2018 på grund af stigning i passagertallet siden udarbejdelsen af budgettet. Det forventede niveau er dog på niveau med resultatet i 2017 og svarende til det forventede ved estimat 1 2018 og estimat 2 2018.

Der forventes en reduktion på 3 mio. kr. i forhold til det budgetterede på udgifter til 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 så høj.

Udgifter til flexrute er på niveau med det budgetterede på trods af et forventet passagertal, der er 7 pct. lavere. Det skyldes primært, at udgiftsniveauet i budget 2018 for flexrute er baseret på en PL

fremskrivning (KL's sats), mens de realiserede udgifter er steget mere på grund af stigende dieselpriiser.

Tabel 4. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2018. mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	E2/2018	E3/2018	B2018 - E3/2018	
						Δ	%
Flexhandicap	99	102	105	114	117	15	14,5
Flextur	40	40	44	43	45	4	10,6
Flexkommunal	51	57	56	56	57	0	-0,5
Flexpatient	153	164	152	154	161	-3	-2,0
Flexvariabel i alt	342	363	358	367	379	16	4,3
Flexrute	229	238	227	237	237	-1	-0,5
Flextrafik i alt	572	601	585	604	616	14	2,4

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 august 2018 udgjorde 365-dages gennemsnitslikviditeten 240 mio. kr. Det forventes, at gennemsnitslikviditeten fortsat vil være på dette niveau ved udgangen af 2018.

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. Bestyrelsen besluttede på mødet 19. juni 2018 at benytte afdraget fra Rejsekort A/S til at foretage et ekstraordinært afdrag på 12,5 mio. kr. på lån i Kommunekredit. Det ekstraordinære afdrag er betalt 14. september 2018.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Estimat 3 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. Produktivits- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet.

Bilag 04.1 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 tilskud pr. passager som udgangspunkt betydeligt lavere end i det øvrige net. Derfor blev det besluttet at fokusere på høj udnyttelse af bustimerne, og derfor er det passagerer pr. bustime, der måles på i det strategiske busnet. For linjer i det øvrige busnet, der løser en offentlig serviceopgave i bredere forstand, måles der på tilskud pr. passager for at sikre, at busdriften er økonomisk holdbar.

Tabellerne viser samme udvikling, som ved Estimat 2, 2018.

Tabel 1 viser passager pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i henholdsvis budget 2018 og Estimat 3 2018. Det fremgår, at der er et mindre fald antal passagerer pr. bustime i forhold til det budgetterede antal.

I kommunegrupperne "central", "omegn" 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 på grund af omfattende vejarbejde, samt øget køretid på særligt linje 5C, men også passagertallet på linje 5C ligger under budget, hvilket også er hovedårsagen til reduktionen i "omegn". I kommunegruppe Nord er hovedårsagen primært lavere passagertal på bylinjerne i Hillerød. En væsentlig årsag er, at Nordbanen kører langsommere og mere uregelmæssigt på grund af signalsystemet på S-banen, hvilket påvirker bylinjerne negativt ved Hillerød station. Passagerfaldet er stoppet, og DSB arbejder på at vinde de tabte passagerer tilbage, hvilket i så fald også vil smitte af på bylinjerne i Hillerød. Endvidere har Hillerød Kommune bestilt bedre betjening i aftentimerne på linjerne.

Tabel 1. Passagerer pr. bustime

	Strategisk busnet B2018	Strategisk busnet E3/2018	Øvrige busnet B2018	Øvrige busnet E3/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	72	69	38	38
Regionale busser ^{a)}	54	54	35	40
Central ^{b)}	86	81	44	44
Omegn ^{c)}	81	78	40	39
København Nord (KKN) ^{d)}	75	72	36	36
Nord ^{e)}	53	49	28	27
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	19	18
Regionale busser ^{f)}	26	25	17	16
Øst ^{g)}	43	44	21	21
Vest ^{h)}	32	31	19	19
Syd ⁱ⁾	27	27	16	15

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 3 2018's tal. Trafikplan 2016's nøgletal var baseret på estimat 2 i 2016.

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

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	E3/2018	B2018	E3/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	3	3	13	12
Regionale busser	6	5	14	10
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	13	31	32
Regionale busser	16	15	27	31
Øst	10	9	26	26
Vest	11	11	29	30
Syd	12	14	41	41

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 3 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.

For regionale linjer i Region Hovedstaden i det øvrige busnet er hovedårsagen til lavere tilskud pr. passager, at der på E-linjerne både er færre timer og højere indtægter. Hovedårsagerne er ændringer på flere linjer (40E, 55E og 65E), samt at indtægterne er positivt påvirket af den nye bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Hertil er passagertallet på særligt linje 40E positivt påvirket af sommerudvidelsen i forbindelse med sporarbejde på Frederikssundbanen.