



Trafikselskabet Movia Årsrapport 2023

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Ledelsesberetning	10
<hr/>	
Bus	13
Lokalbaner	14
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	15
Flextrafik	18
Særlige poster	21
Efterfølgende begivenheder	21
3. Årsregnskab	22
<hr/>	
Regnskabsopgørelse	23
Balance	24
Noter	25
Anvendt regnskabspraksis	35
Ledelseserklæring	40
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	42
4. Fordelingsregnskab	46
<hr/>	
Regionalt tilskud og efterregulering	48
Kommunalt tilskud og efterregulering	49
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	57
Ledelseserklæring	61
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2023	62
Bilag	64
<hr/>	
Bilag 1. Låneforpligtelse pr 31. december 2023	65

Tabel- og figuroversigt

Tabel 1 Movias regnskab 2023 (1.000 kr.)	12
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)	14
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)	15
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)	16
Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	18
Tabel 6 Tilskudsbehov flextrafik pr. ordning (1.000 kr.)	18
Tabel 7 Flextrafik nøgletal	19
Tabel 8 Specifikation af statskompensation 2023 (1.000 kr.)	21
Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2023 (1.000 kr.)	23
Tabel 10 Balance 2023 (1.000 kr.)	24
Figur 1 Udvikling i likviditet 2023 (mio. kr.)	29
Tabel 11 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde (1.000 kr.)	47
Tabel 12 Regulering af kommuner og regioners aconto betalinger	48
Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	48
Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)	48
Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	49
Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	60
Tabel 16 Kommuner og regioners andel af gæld, Kommunekredit pr. 31. dec. 2023	66

1. Indledning

4826

A photograph of a yellow bus with its rear door open. Two people are walking away from the bus on a grassy path. The bus has the number 4826 on its side. The background shows green trees and a clear sky.

Indledning

2023 har været det første Corona-restriktionsfrie år i den kollektive transport siden 2019. Men året har været præget af vanskelige økonomiske forhold. Udgifterne til kollektiv transportservice er steget som følge af den høje inflation. Og passagererne er ikke kommet lige så hurtigt tilbage til den kollektive transport som forventet i Movias budget for 2023. I 2. halvår 2023 har der været flere, der har valgt at rejse med kollektiv transport, og i 2023 havde Movia samlet 174 mio. passagerer (bus, lokaltog og flextrafik samlet).

Movia har i årets løb lagt en stor indsats i at gennemføre tiltag for at reducere belastningen af de kommunale og regionale budgetter.

Sammen med de øvrige trafikselskaber anmodede Movia i december 2022 transportministeren om at gøre det muligt at fremrykke den forventede store takststigning fra januar 2024 til medio 2023. Regeringen sagde desværre nej til dette forslag.

Sammen med Kommunernes Landsforening og Danske Regioner foreslog trafikselskaberne, at selskabernes lånerammer blev udvidet i en periode, så de midlertidige høje udgiftsniveauer kunne håndteres bedst muligt i samarbejdet mellem kommuner, regioner og trafikselskaber. Regeringen imødekom dette forslag bl.a. i forbindelse med økonomiaftalen for 2024.

Movia gennemførte i 2023 to trafikbestillinger, så kommuner og regioner kunne tilpasse service og økonomi til de højere udgifter. I normale år gennemføres en trafikbestilling en gang om året. I april var der en ekstraordinær trafikbestilling, og seks kommuner gennemførte besparelser for samlet ca. 7 mio. kr. som følge. Frem mod den ordinære trafikbestilling i oktober har Movia udarbejdet sparekataloger til kommuner og regioner for i alt 200 mio. kr. Kommuners og regioners samlede trafikbestilling medførte besparelser for ca. 55 mio. kr. og udvidelser for ca. 13 mio. kr. Det er positivt, at kommuner og regioner trods de høje prisstigninger har prioriteret at holde hånden under den kollektive transport.

Fokus har også i 2023 været på at effektivisere Movias drift jf. Movias økonomiske politik, der i 2023 betød en yderligere besparelse på 11 mio. kr. og en samlet effekt på godt 77 mio. kr. Movia har i maj gennemført en tilpasning af medarbejderstaben, der skal sikre overholdelse af effektiviseringsmålet i 2024. I 2023 har bestyrelsen endvidere besluttet en ny økonomisk politik, der fra 2025 til 2029 skal sikre besparelser primært som følge af et nyt og billigere app-baseret rejsekort- og rejseplanssystem. Den nye økonomiske politik har som mål, at der i 2029 skal opnås en samlet årlig besparelse på 185 mio. kr. i forhold til 2017.

Endelig betyder Movias udbud af bus- og flextrafik i 2023, at der fra 2025 kan høstes besparelser på 22 mio. kr. i bustrafikken og 14 mio. kr. i flextrafikken. Besparelserne på bustrafikken er opnået samtidig med, at der skiftes fra diesel- til el-busser på de berørte buslinjer.

Passagererne kom i 2023 langsommere tilbage til den kollektive transport, end Movia forventede i budgettet for 2023. Passagertallet for andet halvår viste dog, at passagererne begynder at vende mere tilbage. Movia har i løbet af 2023 undersøgt, hvilke faktorer der har ført til færre passagerer i den kollektive transport efter Corona. En øget brug af hjemmearbejde har i tillæg med flere biler og flere elcykler betydet, at færre har behov for at transportere sig med bus og tog.

I 2023 har Movia derfor arbejdet aktivt for at få nye kunder til at bruge den kollektive transport.

Fra 1. juli er det blevet gratis at tage cykel med i alle busser, havnebusser og lokaltog, og senest har Movia sammen med DSB og Metroselskabet i DOT-samarbejdet lanceret det første fælles værditilbud med en 12-timers billet til 50 kr. i weekenderne. Tilbuddet har kørt i tre måneder hen over årsskiftet, og målet er at få nye kunder til at prøve den kollektive transport.

Movia Strategi

Bestyrelsen godkendte i slutningen af 2022 en ny strategi for Movia for perioden 2023-2025. Strategien udstikker tre retninger, som Movia fokuserer på. Indsatserne er udvalgt til at levere services, der passer til alle geografier i Movias område med fokus på både langsigtede indsatser for passagervækst og kundetilfredshed, samt bæredygtighed inden for både miljø, klima, social og økonomi.



Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland

Forslag til ny Mobilitetsplan 2024 i høring

Hvert fjerde år udarbejder Movia i samarbejde med kommuner og regioner en Mobilitetsplan, som er en lovpligtig fælles plan for den lokale og regionale kollektive transport.

Movia har udarbejdet et forslag til den kommende Mobilitetsplan 2024, der kommer med et bud på en målrettet plan for udvikling af den kollektive transport på Sjælland og øerne.

I forslaget til Mobilitetsplan er der fokus på fire overordnede temaer:

- 1) God sammenhæng til banerne og god service på de største buslinjer, herunder BRT.
- 2) Idriftsættelse af nye typer af services der fremmer mobiliteten i landområderne.
- 3) Flere kunder i den kollektive transport gennem partnerskaber.
- 4) Grøn omstilling af den kollektive transport.

Forslaget til Mobilitetsplan 2024 er i begyndelsen af januar 2024 sendt i høring hos kommuner og regioner frem til maj 2024.

BRT og fremkommelighed

Bus Rapid Transit (BRT) er højklasset bustransport, der fortrinsvis kører trængselsfrit i egne vognbaner og dermed styrker fremkommeligheden i områder, hvor bussen ellers forsinkes af trængsel. Staten har afsat 1,5 mia. kr. til medfinansiering af BRT i Movias område.

Der er igangsat en miljøkonsekvensvurdering af en BRT-linje i Ring 4-korridoren vest for København. Der er samtidig iværksat en forberedende undersøgelse af BRT fra Avedøre til Gladsaxe, og der

forventes igangsat en undersøgelse af letbane eller BRT fra Gladsaxe via Frederikssundsvej til Nørrebro.

Herudover har staten støttet BRT-lignende projekter i Helsingør, Hillerød, Holbæk og Køge med samlet ca. 26 mio. kr.

Samkørsel

Movia har udviklet et koncept for samkørsel i landdistrikter, som vi er klar til at teste med storskalaforsøg. Samkørsel vil kunne medvirke til at løse nogle af de mobilitetsudfordringer, der særligt opstår i landdistrikter.

Trafikselskabsloven giver i dag ikke mulighed for, at kommuner og trafikselskaber kan støtte samkørsel, og taxiloven giver ikke mulighed for, at udbydere kan få en tilstrækkelig høj betaling til, at der kommer et reelt udbud af samkørsels-ture. Sammen med kommunerne i Region Sjælland har Movia derfor opfordret regeringen til at skabe de lovgivningsmæssige rammer for et eller flere storskalaforsøg med samkørsel.

Pilotforsøg med nærbus

Movia har aftalt med Faxe Kommune at udføre et pilotforsøg af nærbus, der er en ny løsning til mobilitet og sammenhæng i landområder. nærbus har ingen fast køreplan, men bestilles af kunderne på en app efter behov til faste stoppesteder. Bussen kører derfor kun derhen, hvor der er behov, når der er behov. Pilotforsøget begynder i Haslev til foråret 2024, hvor tre buslinjer bliver erstattet af nærbus.

Pilotforsøget forventes at køre i to år med introduktion af både aftenkørsel og lørdagskørsel undervejs.

Nyt Ringnet - Tilpasning af busnettet til letbanen i Ring 3

I forbindelse med åbningen af letbanen i Ring 3 er der behov for at tilpasse busnettet i korridoren for at sikre sammenhæng i den kollektive transport. Busnettet er ligeledes blevet opdateret ift. byudvikling, og tilpasset ændrede lokale behov til busbetjeningen. De 13 kommuner og to regioner i korridoren har gennem de seneste to år udarbejdet et samlet løsningsforslag og skal senest i april 2024 afgive deres endelige trafikbestilling. Det nye Ringnet vil blive sat i drift i forbindelse med køreplansskiftet i december 2025. Dette vil blive kommunikeret i god tid til kunderne.

Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen

Sydhavnsmetroen åbner i 2024, og der skal i den forbindelse ske en tilpasning af busserne i området. Buslinjerne omlægges, så de vil føde ind til de nye metrostationer med gode omstigningsmuligheder mellem bus og metro.

Movia skaber sammenhæng for alle

Nyt billetsystem

De danske trafiksselskaber arbejder sammen om at udvikle et alternativ til det nuværende rejsekort, der skal samle funktionerne fra rejsekortet og rejseplanen i en samlet app-løsning. Overgangen til det nye rejsekortsystem sker i etaper.

I august 2023 blev den nye app Rejsebillet lanceret. Rejsebillet er en fælles rejsebilletapp for hele landet, hvor man kan købe enkeltbilletter og pendlerkort suppleret med rejseinformation. I 2024 er det planen, at det nye billetsystem suppleres med et digitalt rejsekort på app, så man kan checke ind og ud på telefonen.

Parallelt med udviklingen af det nye digitale billetsystem arbejdes for en løsning til de nuværende rejsekort-brugere, der ikke kan, eller vil anvende et rejsekort på app.

Tilgængelighed

Movia arbejder for, at alle borgere kan opleve en tilgængelig kollektiv transport. Det kan vi bedst, når vi samarbejder med de brugere, der har begrænset tilgængelighed til den kollektive transport. Derfor drøfter Movias eget tilgængelighedsforum flere gange årligt relevante emner om tilgængelighed.

På baggrund af input fra forummet er det blevet besluttet, at alle Movias buslinjer fremover udbydes med elektriske ramper. De første buslinjer med elektriske ramper kom i oktober 2023, og vil blive udbredt til alle Movias busser i takt med, at buslinjerne genudbydes.

I 2023 er tilgængelighedsforummet desuden blevet informeret om Movias arbejde med at justere handicapkørselstaksterne i tråd med den generelle prisudvikling for kollektiv transport. Desuden er der arbejdet med digitalt rejsekort, nye rejsekortløsninger er blevet præsenteret, og der er oprettet et nyt forum for digital inklusion på farten med deltagelse af flere organisationer.

Movias borgerpanel

Movias borgerpanel har siden 2019 været en del af Movias arbejde med inddragelse af kunderne. Panelets medlemmer er bosiddende i Movias kommuner og er kilde til viden fra alle de områder, som Movia betjener.

I 2023 har borgerpanelets møder medført, at Movia igangsætter et pilotprojekt om optimering af de fysiske rammer og vejledning på stoppesteder. Det sker ved to lokaltogsstationer i Region Sjælland og en lokaltogsstation i Region Hovedstaden (Nakskov St., Tølløse St. og Jægersborg St.). Dertil har borgerpanelet bidraget med, hvordan busbesparelser i kommuner og regioner kan gennemføres bedst muligt ud fra et borgerperspektiv. Borgerpanelets bidrag vil fremover indgå i Movias arbejde med at rådgive kommuner, som skal spare i busdriften.

Særlig indsats for unge

Movia har partnerskaber med 109 ungdomsuddannelser i 16 uddannelsesbyer og -klynger på Sjælland. Målet er, at flere unge gennemfører deres ungdomsuddannelse. Partnerskaberne bygger på årlige kontaktmøder og målrettet information om transportmulighederne for de unge. Sammen med de øvrige trafikvirksomheder arbejdes forsat på at få staten til at indføre et enklere Ungdomskort, der samtidig giver rabat på rejsekort til alle unge.

Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

Nye virksomhedssamarbejder

Som noget nyt har Movia i 2023 indgået aftale med Bavarian Nordic ved Kvistgaard i Helsingør Kommune om en tilpasset buslinje til deres medarbejdere. Virksomheden ønskede at gøre deres arbejdsplads mere attraktiv for nuværende og nye medarbejdere. Movia har skræddersyet løsningerne til virksomheden og samarbejdet med både Helsingør Kommune og Fredensborg Kommune herom. Virksomhederne betaler udgiften til den ekstra buslinje, som kan bruges af alle med gyldige almindelige billetter. Samarbejder med virksomheder findes endvidere i Hillerød Kommune, hvor kommunen har aftalt med Fujifilm, at virksomheden betaler kommunen for udgiften til øget frekvens på en af de kommunale buslinjer, der betjener virksomheden.

Movia er godt på vej med at nå de grønne målsætninger

Den grønne omstilling er godt på vej. Målet er, at busdriften skal være fossilfri i 2030, og udledningen af kvælstofoxider og partikler skal i 2030 være reduceret med henholdsvis 97 pct. og 92 pct. i forhold til 2008.

2030-reduktionsmålet for partikler blev opfyldt i 2023 – 7 år før tid. Udledningen af kvælstofoxider er reduceret med 90,6 pct. per kørt kilometer siden 2008.

Ved udgangen af 2023 kører 469 el-busser i Movias område, svarende til 36 pct. af alle busser. Trafikstyrelsen har i 2023 desuden givet tilsagn om støtte til el-busser for samlet godt 22 mio. kr. for linjerne 200S, 250S og 94N samt buslinjer i Holbæk og omegn.

CO₂-udledningen per kilometer faldt i 2023 med 5,7 procent, og siden 2008 er CO₂-udledningen per kilometer reduceret med tre femtedele.

Movia har i 2023 opdateret målet om elbildrift i flextrafikken på baggrund af et projekt, der viser, at det er både teknisk og økonomisk muligt at omstille flextrafikens personbiler. Fra 2025 stilles derfor krav om, at alle nye personbiler skal være elbiler. Trafikstyrelsen har også givet støtte på knap 4 mio. kr. til et forsøg med elbiler i flextrafikken, som kan medtage kørestole. Projektet omfatter også lynladere ved Nykøbing Falster, Slagelse og Køge sygehuse i Region Sjælland.

2. Ledelses- beretning



Ledelsesberetning

I 2023 er niveauet for omkostninger stabiliseret på det højere omkostningsniveau, som inflationen i 2022 medførte. Energipriserne er faldet svagt, mens renteudviklingen særligt i andet halvår oversteg forventningerne. Da taksterne i 2023 ikke fulgte med prisudviklingen i årene forud, har dette betydet meromkostninger for kommuner og regioner. Samtidig er passagertallet og dermed billetindtægterne ikke steget helt så hurtigt efter covid som forventet.

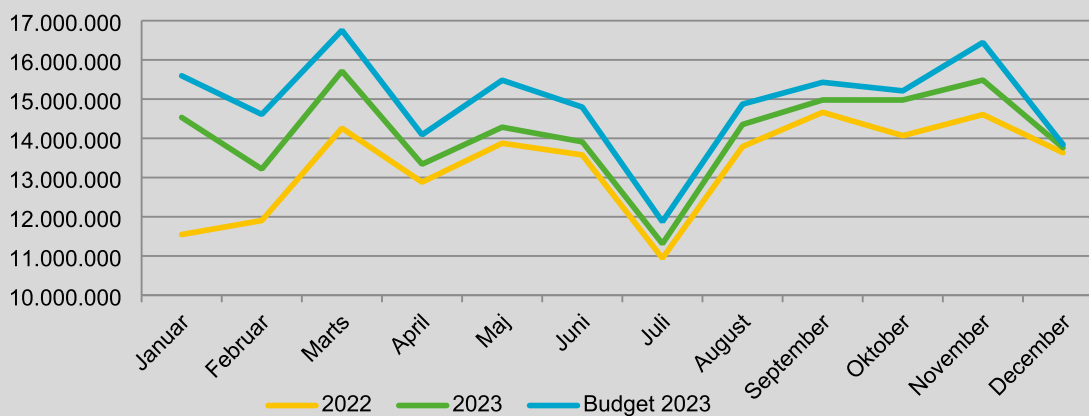
Årsregnskabet for 2023 viser et resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.538 mio. kr. Det er 9 mio. kr. højere end det budgetterede tilskudsbehov i Budget 2023, svarende til en stigning på 0,3 pct. Det er tilfredsstillende for Movia, at det er lykkedes at undgå store udsving i tilskudsbehov.

2023 startede på et lavere indtægtsniveau end budgetteret. Movia og de øvrige trafikselskaber appellerede til regeringen om at fremrykke takststigninger og sikre likviditet til den kollektive trafik. Som et begrænset svar på dette indgik det i kommuners og regioners økonomiaftaler for 2024, at trafikselskabernes mulighed for at optage lån midlertidigt er forhøjet. Den øgede likviditet har Movia stillet til rådighed for kommuner og regioner, og tilsvarende er fleksibiliteten øget for tidlig indbetaling af efterreguleringer til Movia. 11 kommuner og 1 region har valgt at forudbetale forventet efterregulering på samlet 44 mio. kr., mens 2 kommuner har ønsket at udskyde a conto betalinger for samlet 6 mio. kr. Ændringer i kommuners og regioners a conto betalinger er specificeret i tabel 12 i afsnittet om Fordelingsregnskabet.

Boks 1. 6 pct. flere passagerer i bus og lokalbaner i 2023

Som følge af en langsommere tilbagevenden til den kollektive trafik end ventet startede Movias busser og lokalbaner 2023 med færre passagerer end budgetteret, men indhentede en del i løbet af året. Der har i alle måneder i 2023 været flere passagerer end i 2022 og forskellen mellem det budgetterede og realiserede passagertal er mindre i andet halvår af 2023 end i første halvår. I december 2023 gør forskydning i antal hverdage, at passagertallet er på samme niveau som december 2022. Movia havde i 2023 6 pct. flere passagerer end i 2022, og 5 pct. færre passagerer end i budget 2023.

Passagerer i bus og lokalbaner



Der forventes en fortsat gradvis tilbagevenden af passagerer til den kollektive trafik og en stabil prisudvikling de kommende år. Movia forventer i budget 2024, at tilskudsbehovet i faste priser vil falde svagt i 2024.

Der bliver udbetalt 7,6 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2023 til kommuner og regioner. Heraf betales 38,2 mio. kr. tilbage til 23 kommuner og en region, mens de resterende 22 kommuner og en region skal betale 30,6 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2025.

I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Indtægterne er 48 mio. kr. eller 2,4 pct. lavere end budgetteret. Af faldet i passagerindtægterne vedrører 45 mio. kr. bus og 5 mio. kr. bane, mens flextrafik har 2 mio. kr. højere passagerindtægter end budgetteret. Operatørudgifterne på tværs af Movias forretningsområder udgør 4.899 mio. kr. mod budgetteret 4.903 svarende til en afvigelse på 4 mio. kr. eller 0,08 pct. For bus/bane er det 26 mio. kr. højere og for flextrafik 30 mio. kr. lavere.

Tabel 1 Movias regnskab 2023 (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel R2023-B2023	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.696.200	-1.983.100	-1.934.612	48.488	-2,4
Operatørudgifter	4.825.119	4.902.691	4.898.910	-3.781	-0,1
Supportudgifter	578.724	630.873	607.647	-23.226	-3,7
Pensioner	28.867	30.659	30.193	-466	-1,5
Finansielle poster	9.991	11.800	17.921	6.121	51,9
Særlige poster					
' – statskompensation ¹⁾	-111.153	-64.513	-82.223	-17.710	27,5
Tilskudsbehov efter statskompensation	3.635.348	3.528.411	3.537.836	9.426	0,3
Faktureret	-3.434.017	-3.528.411	-3.545.487	-17.076	0,5
Resultat før efterregulering	201.332	0	-7.650	-7.650	-
Efterregulering	-201.332	0	7.650	7.650	-
Resultat	0	0	0	0	-

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Anm.: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 9 i afsnit 3 Årsregnskab 2023.

1) Statskompensationen udgør i 2023 82,2 mio. kr. 64,5 mio. kr. vedrører forsyningstilskud for 2023 jf. Finanslov for 2023 og 17,7 mio. kr. efterregulering af covid-kompensation vedr. januar og februar 2022 jf. Akt. 346 af 7. september 2022.

Tilskudsbehovet i tabel 1 er kommuner og regioners betaling til Movia efter Forsyningstilskud på 64,5 mio. kr. og efterregulering af covid-kompensation vedr. januar og februar 2022 på 17,7 mio. kr. svarende til samlet set 82,2 mio. kr. Statskompensationens fordeling på forretningsområderne fremgår af de efterfølgende afsnit og tabeller.

Årets resultat er 0 mio. kr., idet årets tilskudsbehov dækkes af kommuner og regioner jf. lov om trafikelskaber. I de følgende afsnit gennemgås regnskabet på forretningsområderne bus, lokalbane og flextrafik.

Der gøres opmærksom på, at afrunding i tabeller og tekst kan medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Likviditeten har været presset i 2023. Den væsentligste enkeltstående årsag er efterreguleringen for regnskab 2022, som kommuner og regioner har indbetalt til Movia i januar 2024. Den likvide beholdning er faldet fra -111 mio. kr. primo året til -135 mio. kr. ultimo året. Den gennemsnitlige

likvidbeholdning målt over 365 dage udgjorde 31. december -138 mio. kr.

Movias kassekredit blev i juni 2023 forhøjet fra 330 mio. kr. til 480 mio. kr. Samtidig gav Movia kommuner og regioner mulighed for at udskyde a conto betalinger i 2023 og 2024 til 2025. Dette er kun i begrænset omfang blevet udnyttet, og Movia tilbød, at kommuner og regioner kunne reducere a conto betalingerne, hvilket 2 kommuner benyttede sig af for samlet 6,1 mio. kr. Endvidere fik kommuner og regioner mulighed for at forudbetale den forventede efterregulering for 2023, hvilket 11 kommuner og én region benyttede sig af og indbetalte samlet 44 mio. kr. På grund af det begrænsede omfang af reduktioner i a conto betalingerne har det ikke været nødvendigt at hæve kassekreditten yderligere. Fra februar 2024 udgør Movias kassekredit 250 mio. kr.

Bestyrelsen har i december 2023 besluttet, at Movia skal leve op til kassekreditreglen for kommuner, som betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv. Tidligere var målet en gennemsnitlig likviditet på 150 mio. kr. Det forventes, at den gennemsnitlige likviditet frem mod 2025 vil stige til over nul.

Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2023 på 1.986 mio. kr. efter statskompensation, hvilket er 61 mio. kr. mere end budgetteret. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er, at der har været 5 pct. færre passagerer end budgetteret, hvorfor passagerindtægterne er 45 mio. kr. lavere. Hertil er operatørudgifterne 0,8 pct., svarende til 28 mio. kr., højere end budgetteret. Supportudgifterne er 4 mio. kr. højere, mens der modsat er 16 mio. kr. mere i statskompensation pga. efterregulering af statskompensation vedr. covid-kompensation for januar og februar 2022.

Udviklingen i indtægter og udgifter på busområdet fremgår af tabel 2 og beskrives nærmere efter tabellen. En samlet specifikation af statskompensationen fremgår af tabel 8.

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel	
				R2023-B2023	Pct.
Passagerindtægter	-1.451.563	-1.709.301	-1.663.998	45.304	-2,7
Operatørudgifter	3.480.306	3.484.479	3.512.433	27.954	0,8
Supportudgifter	198.413	195.928	199.658	3.730	1,9
Tilskudsbehov	2.227.155	1.971.105	2.048.093	76.988	3,9
Statskompensation	-103.740	-45.854	-62.056	-16.202	35,3
Tilskudsbehov efter statskompensation	2.123.415	1.925.251	1.986.037	60.786	3,2
Indtægt pr. passager (kr.)	-9,9	-10,1	-10,4	-0,3	2,7
Udgift pr. passager (kr.)	25,0	21,8	23,2	1,4	6,4
Udgift pr. time (kr.)	893	896	902	6,7	0,7
Passagerer (mio.)	150,3	169,0	160,1	-8,9	-5,2
Busser (antal)	1.166	1.151	1.155	3,0	0,3
Timer (1.000)	4.119	4.110	4.114	4,8	0,1

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Anm: I regnskab 2023 opgøres Movias buspassagerer med nyt tællesystem, hvor der i gennemsnit tælles 2,2 pct. flere passagerer. For at øge sammenligneligheden til tidligere år, er passagertallene i R2022 og B2023 omregnet til niveauet i det nye tællesystem.

Passagerindtægterne i bustrafikken er 45 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 3 pct. Det realiserede passagertal i 2023 er 5 pct. lavere end budgetteret, da der var forventet større og tidligere tilbagevenden af passagerer i busdriften efter covid. Indtægt pr. passager er 3 pct. højere end budgetteret pga. ændrede rejsemønstre, hvor der blandt andet har været flere solorejser i Movia.

Operatørudgifterne udgør 3.512 mio. kr., hvilket er 28 mio. kr. mere end budgetteret svarende til en stigning på 0,8 pct. Hovedårsagen til udviklingen i udgifter er, at de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne, har været lidt højere end budgetteret. Det er især renten, som har været højere end prognosen fra Nationalbanken, der lå til grund for budget 2023.

Supportudgifter for bus vedrører udgifter til rejsekort, stoppesteder, billetkontrol, chaufførlokaler, busudstyr mv og udgør 199,7 mio. kr. i regnskab 2023, hvilket er 3,7 mio. kr. eller 1,9 pct. højere end budgetteret. Merforbruget kan primært henføres til afledte omkostninger ved et stigende salg af mobilbilletter, stigende udgifter til udbedring efter hærværk på count-down moduler på stoppesteder og et større antal busser end forventet, der skulle have installeret rejsekort-udstyr i løbet af regnskabsåret.

Statskompensation på 62,1 mio. kr. vedrører 46,3 mio. kr. forsyningstilskud for 2023 og 15,8 mio. kr. i efterregulering af covid-kompensation for januar og februar 2022. Statskompensationen er nærmere specificeret i tabel 8 i afsnittet om særlige poster.

Lokalbaner

Tilskudsbehovet til lokalbanerne er i regnskab 2023 på 379 mio. kr. efter statskompensation svarende til en afvigelse på 1 mio. kr. ift. Budget. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er, at der har været 2 pct. færre passagerer end budgetteret, hvorfor passagerindtægterne er 5 mio. kr. lavere. Operatørudgifterne er 2 mio. kr., svarende til 0,4 pct lavere end budgetteret. Supportudgifterne er 0,2

mio. kr. over budget. Statskompensation er højere end budgetteret, da der er en efterregulering af statskompensation for covid-kompensation for januar og februar 2022.

Udviklingen i indtægter og udgifter på baneområdet fremgår i tabel 3 og beskrives nærmere efter tabellen. En samlet specifikation af statskompensationen fremgår af tabel 8.

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel R2023-B2023	
					Pct.
Passagerindtægter	-185.743	-211.215	-206.196	5.018	-2,4
Operatørudgifter	558.454	585.110	582.964	-2.146	-0,4
Supportudgifter	12.359	11.800	11.958	158	1,3
Tilskudsbehov	385.071	385.695	388.726	3.030	0,8
Statskompensation	-7.372	-7.696	-9.572	-1.876	24,4
Tilskudsbehov efter statskompensation	377.699	377.999	379.154	1.154	0,3
Indtægt pr. passager (kr.)	-19,6	-21,1	-21,1	0,0	-0,1
Udgift pr. passager (kr.)	60,4	59,6	60,8	1,2	2,0
Udgift pr. time (kr.)	3.640	3.730	3.840	110	2,9
Passagerer (1.000)	9.458	10.019	9.786	-233	-2,3
Togkilometer (1.000)	7.998	8.119	7.987	-132	-1,6
Timer (1.000)	157	160	155	-5	-3,2

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Passagerindtægterne er 5 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til et fald på 2 pct. Det skyldes hovedsageligt sporarbejde på Østbanen, hvor der er blevet indsat togbusser i stedet.

Operatørudgifterne udgør 583 mio. kr., hvilket er 2 mio. kr. mindre end budgetteret svarende til et fald på 0,4 pct. Udgifterne er reduceret på grund af færre togkilometer i forhold til budgettet, mens der modsat har der været merudgift som følge af ny lovgivning vedr. bl.a. selvforvaltning hos jernbanevirksomheder ifm. implementering af EU's 4. jernbanepakke.

Supportudgifter udgør 12 mio. kr. og består af lokalbaneområdets andel af Movias rejsekortafgifter.

Statskompensation på 9,6 mio. kr. vedrører 7,7 mio. kr. forsyningstilskud for 2023 og 1,9 mio. kr. i efterregulering af covid-kompensation for januar og februar 2022. Statskompensationen er nærmere specificeret i tabel 8 i afsnittet om særlige poster.

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Fællesudgifter til bus og bane omfatter supportudgifter, som er udgifter til it-systemer, bygningsdrift, administrative udgifter, markedsføring mv. samt pensioner og finansielle poster. Det samlede tilskudsbehov til fællesudgifter efter statskompensation er 366 mio. kr., hvilket er 9 mio. kr. lavere end budgetteret.

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel R2023-B2023	Pct.
Supportudgifter	280.893	331.911	317.515	-14.396	-4,3
Pensioner	28.867	30.659	30.193	-466	-1,5
Finansielle poster	9.991	11.800	17.921	6.121	51,9
Tilskudsbehov	319.751	374.370	365.629	-8.741	-2,3
Statskompensation	-40	0	-13	-13	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	319.711	374.370	365.615	-8.755	-2,3

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

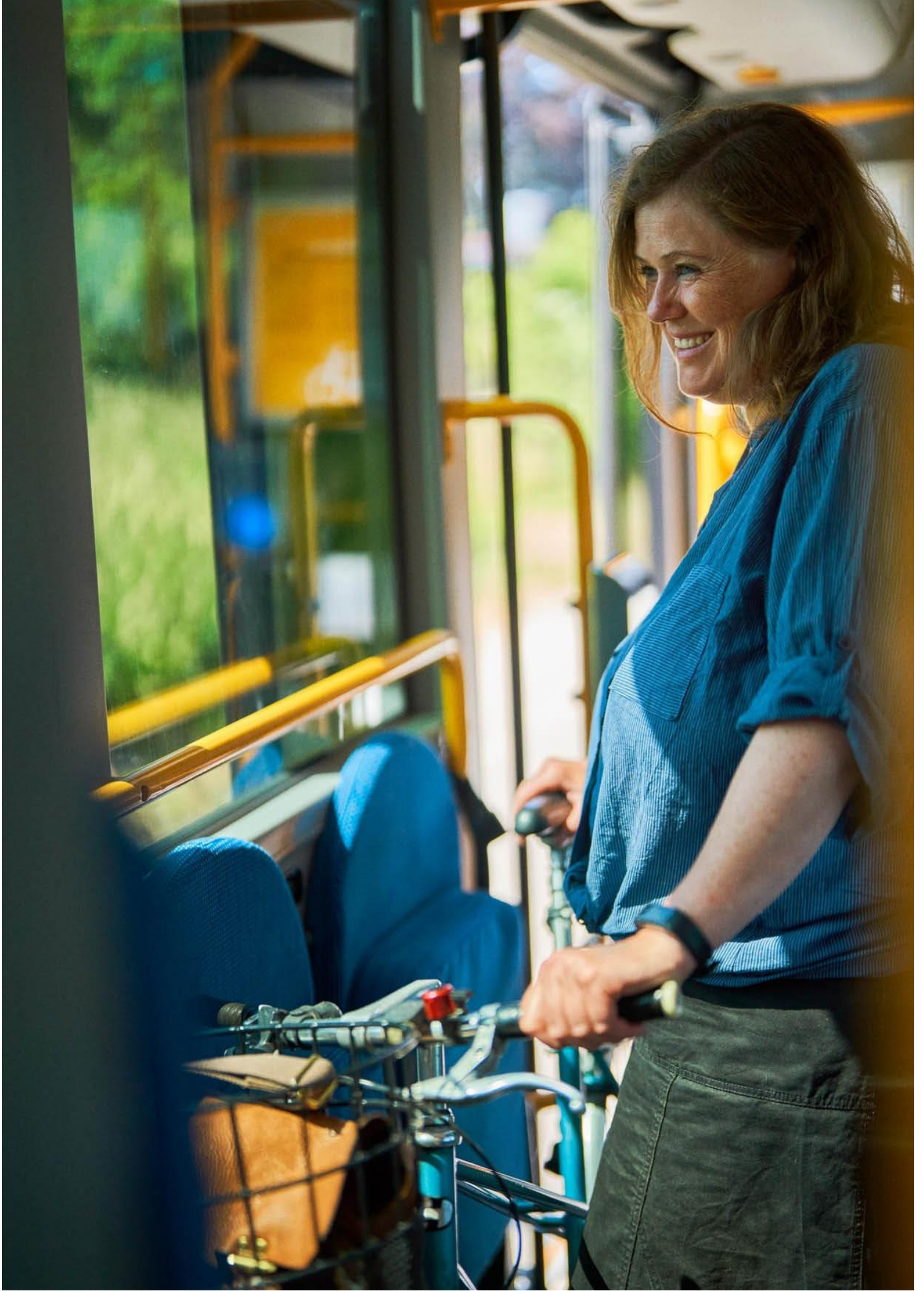
På supportudgifter under fællesudgifter er der et mindreforbrug på 14,4 mio. kr. som en del af Movias fokus på effektivisering af driften og ekstraordinære tilbageholdenhed i 2023 for at nedbringe kommunernes og regionernes tilskudsbehov i 2023.

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2023 realiseret til 30,2 mio. kr., hvilket er 1,5 pct. lavere end budgetteret.

De finansielle poster består af renter, gebyrer og afdrag på rejsekortlån. Movias lån i Kommunekredit til finansiering af aktiekapital i - og ansvarlige lån til Rejsekort & Rejseplan A/S er optaget i perioden 2011 til 2014. Til og med 2025 modtager Movia årlige afdrag på ansvarlige lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S, som modregnes i regnskabet af de afdrag, der betales af Movia til Kommunekredit. Ydelse på rejsekortlån opgøres derfor i regnskabet som en netto-post. Der budgetteres med en årlig nettoydelse på rejsekortlån på 25 mio. kr., der dog kan variere lidt i de enkelte år som følge af afdragsprofil m.v. I 2023 har ydelsen været 1,4 mio. kr. højere end de budgetterede 25 mio. kr.

I 2023 er ydet ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan A/S til udvikling af Nyt Digitalt Rejsekort. Dette lån er som tidligere lån til rejsekort finansieret ved optagelse af lån i Kommunekredit. Det ansvarlige lån og lånet i Kommunekredit føres på balancen. Renteindtægter og renteudgifter i driften opvejer hinanden med en lille nettorenteindtægt på 0,3 mio. kr. i 2023.

De finansielle poster er i alt 6,1 mio. kr. højere end budgetteret. Den væsentligste forklaring er højere renteudgifter med 4,7 mio. kr.



Flextrafik

Flextrafik omfatter seks kørselsordninger: flexrute, flexpatient, flexhandicap, flexkommune, flextur og Plustur. Flexrute har karakter af aftalte rutebuskørsler, mens de øvrige kørselsordninger i flextrafik er variable og er individuel kørsel fra adresse til adresse koordineret med andre individuelle kørsler.

Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel	
				R2023-B2023	Pct.
Passagerindtægter	-58.894	-62.584	-64.418	-1.834	2,9
Operatørudgifter	786.359	833.103	803.514	-29.590	-3,6
Supportudgifter	87.058	91.234	78.516	-12.718	-13,9
Tilskudsbehov	814.524	861.754	817.612	-44.142	-5,1
Statskompensation	0	-10.963	-10.581	382	-3,5
Tilskudsbehov efter statskompensation	814.524	850.790	807.031	-43.760	-5,1

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Tilskudsbehovet er samlet set 44 mio. kr. lavere end budgetteret. Hovedårsagen til det lavere tilskudsbehov er lavere operatørudgifter, som dels skyldes mindre aktivitet og færre rejser og dels en lavere omkostning pr. passager end budgetteret. Dertil kommer en mindreudgift på 13 mio. kr. på supportudgifter.

Der er stor forskel på udviklingen i de forskellige ordninger.

Tabel 6 Tilskudsbehov flextrafik pr. ordning (1.000 kr.)

	R2022	B2023	R2023	Forskel	
				R2023-B2023	Pct.
Flexrute	268.841	277.018	277.999	981	0,4
Flexpatient	218.228	240.472	196.497	-43.975	-18,3
Flexhandicap	192.601	199.087	207.352	8.265	4,2
Flextur	63.056	66.733	58.805	-7.928	-11,9
Flexkommune	69.706	76.100	74.802	-1.298	-1,7
Plustur	2.091	2.343	2.156	-187	-8,0
Flextrafik i alt	814.524	861.754	817.612	-44.142	-5,1
Statskompensation	0	-10.963	-10.581	382	-3,5
Tilskudsbehov efter statskompensation	814.524	861.754	807.031	-43.760	-5,1

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

For de fleste ordninger følges udviklingen i omkostninger med udviklingen i passagertallet. Nøgletal for de forskellige ordninger vises nedenfor i tabel 7. Særligt for flexpatient er der dog realiseret en besparelse, der overstiger reduktionen i passagertallet. Det skyldes at der baseret på den historiske udvikling var budgetteret med at omkostningen pr. passager ville stige.

Supportudgifter er primært drift af IT i Flexdanmark, trafikstyring og kundecenter samt investeringer i udvikling af nyt it-system i Flexdanmark. Movia har i perioden fra 2021 til 2023 øget budgettet til supportudgifter med 5 mio. kr. årligt med henblik på at finansiere investeringen i et nyt it-system i Flexdanmark. Flexdanmark har i 2023 aftalt med leverandøren, at samarbejdet om det nye system afsluttes. Der er realiseret færre udgifter til projektet i forhold til budget, hvilket har betydet en besparelse i Movias udgifter på 13 mio. kr. i 2023.

Tablet 7 Flextrafik nøgletal

	R2022	B2023	R2023	Forskel	
				R2023-B2023	Pct.
Antal passagerer (1.000)					
Flexrute	1.681	1.711	1.666	-45	-2,6
Flexpatient	560	589	550	-39	-6,6
Flexhandicap	732	759	809	51	6,7
Flextur	389	385	374	-11	-2,9
Flexkommune	296	306	301	-5	-1,7
Plustur	13	14	14	0	-0,1
Flextrafik variabel	1.989	2.053	2.048	-5	-0,2
Flextrafik i alt	3.670	3.764	3.714	-49	-1,3
Operatørudgift pr. passager (kr.)					
Flexrute	158	159	164	5	3,2
Flexpatient	357	375	330	-45	-11,9
Flexhandicap	267	268	265	-3	-1,0
Flextur	165	178	173	-5	-2,7
Flexkommune	202	215	221	6	2,9
Plustur	148	160	152	-8	-4,9
Flextrafik variabel	262	273	259	-14	-5,3
Flextrafik i alt	214	221	216	-5	-2,3
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-51,9	-54,1	-53,8	0,3	-0,5
Tilskudsbehov pr. passager (kr.)	221,9	229,0	220,1	-8,8	-3,9
Supportudgifter pr. passager, flexrute (kr.)	2,4	2,6	2,5	-0,1	-5,0
Supportudgifter pr. passager, flexvariabel (kr.)	41,7	42,3	36,3	-6,0	-14,1

Anm.: Indtægt pr. passager er beregnet for flexhandicap, flextur og Plustur, som er ordninger med brugerbetaling.

Anm.: Flexpatient består af to ordninger: flexpatient og patientbus med forskelligt omkostningsniveau.

Flexrute har lave supportudgifter, da planlægning og daglig styring indgår som en del af operatørudgifterne. I flexpatient, flexhandicap, flextur, flexkommune og Plustur indgår disse elementer i supportudgifterne.

I flextrafikken afregnes hver måned de realiserede nettodriftsomkostninger (operatørudgifter minus passagerindtægter) med kommuner og regioner sammen med en a conto betaling for supportudgifter ud fra budgettet. Det betyder, at efterreguleringen for flextrafik som regel er begrænset. Den samlede efterregulering i regnskab 2023 for flextrafikordningerne er en tilbagebetaling på 24 mio. kr., se tabel 11 i afsnittet om fordelingsregnskabet. Det skyldes besparelse på 13 mio. kr. på supportudgifter, som er betalt a conto i 2023 i forhold til budget samt statskompensation på 11 mio. kr. som ikke indgår i de løbende betalinger. Efterreguleringen for flextrafik vil blive afregnet samlet med efterreguleringen på de øvrige forretningsområder i januar 2025.



Idrætsstien

250S
Drager
Stationsplads

movia

Information
250S

Særlige poster

På finansloven for 2023 blev der ekstraordinært afsat 140 mio. kr. forsyningstilskud til de regionale trafikskelskaber i Danmark. Movias andel blev opgjort til 64,5 mio. kr., som er fordelt mellem kommuner, regioner og ordninger på baggrund af operatørudgifter i årsregnskabet. Når samtlige trafikskelskaber i Danmark har aflagt regnskab for 2023, vil beløbet blive efterreguleret ift. trafikskelskabernes andele. Efterreguleringen af forsyningstilskuddet for 2023 vil indgå i regnskab 2024.

Movias samlede covid-regning blev i regnskab 2022 opgjort til 209,8 mio. kr., mens Movia i regnskab 2022 modtog 111,1 mio. kr. svarende til, at 53 pct. af Movias covid-regning blev dækket. Dette omfatter dels a conto for fuld kompensation for januar og februar 2022, jf. Akt. 346 af 7. september 2022 og dels et fast beløb for marts-december 2022, jf. Akt 33 af 21. december 2022. Movia har desuden i 2023 modtaget 17,7 mio. kr. i endelig efterregulering for januar og februar 2022, hvilket bringer den samlede dækning af covid-regning for 2022 op på 61 pct. Efterreguleringen er fordelt mellem kommuner og regioner med samme fordelingsnøgle som blev brugt i regnskab 2022.

I tabel 8 nedenfor er statskompensationen opdelt på bus, bane, fællesudgifter og flextrafik.

Tabel 8 Specifikation af statskompensation 2023 (1.000 kr.)

	Covid-kompensation efterregulering 2022	Forsyningstilskud Finanslov 2023	Statskompensation i alt 2023
Bus	-15.802	-46.255	-62.056
Lokalbane	-1.895	-7.677	-9.572
Fællesudgifter	-13	0	-13
Flextrafik	0	-10.581	-10.581
Statskompensation	-17.710	-64.513	-82.223

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2023.

3. Årsregnskab



Årsregnskab 2023

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2023 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper og er revideret og opstillet ud fra Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

Årsregnskabet danner grundlag for Movias efterregulering til kommuner og regioner for regnskabsåret 2023.

Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2023 (1.000 kr.)

Noter	R2022	B2023	R2023	Forskel R2023-B2023	
Bus					Pct.
1 Indtægter	-1.451.563	-1.709.301	-1.663.998	45.304	-2,7
Operatørudgifter	3.480.306	3.484.479	3.512.433	27.954	0,8
Supportudgifter	198.413	195.928	199.658	3.730	1,9
Bus i alt	2.227.155	1.971.105	2.048.093	76.988	3,9
Lokalbaner					
1 Indtægter	-185.743	-211.215	-206.196	5.018	-2,4
Operatørudgifter	558.454	585.110	582.964	-2.146	-0,4
Supportudgifter	12.359	11.800	11.958	158	1,3
2 Anlæg – Lokalbaner	0	0	0	0	-
Lokalbaner i alt	385.071	385.695	388.726	3.030	0,8
Fællesudgifter					
3 Supportudgifter	280.893	331.911	317.515	-14.396	-4,3
Pensioner	28.867	30.659	30.193	-466	-1,5
Finansielle poster	9.991	11.800	17.921	6.121	51,9
Fællesudgifter i alt	319.751	374.370	365.629	-8.741	-2,3
Flextrafik					
Indtægter	-58.894	-62.584	-64.418	-1.834	2,9
Operatørudgifter	786.359	833.103	803.514	-29.590	-3,6
Supportudgifter	87.058	91.234	78.516	-12.718	-13,9
Flextrafik i alt	814.524	861.754	817.612	-44.142	-5,1
4 Særlige poster	-111.153	-64.513	-82.223	-17.710	27,5
Tilskudsbehov efter statskompensation	3.635.348	3.528.411	3.537.836	9.426	0,3
Faktureret	-3.434.017	-3.528.411	-3.545.487	-17.076	0,5
Resultat før efterregulering	201.332	0	-7.650	-7.650	-
Efterregulering	-201.332	0	7.650	7.650	-
Resultat	0	0	0	0	-

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Balance

Tabel 10 Balance 2023 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	2.395	5.563
	Grunde og Bygninger	54.625	52.737
	Tekniske anlæg og biler	91.109	68.944
	Anlæg under udførelse	1.261	1.374
5	Anlægsaktiver	149.390	128.618
6	Aktier og kapitalandele	641.148	634.499
7	Ansvarlig lånekapital	138.180	390.468
	Deposita vedr. indgående lejemål	2.520	3.202
	Langfristede tilgodehavender	781.848	1.028.169
8	Andre tilgodehavender	196.882	214.324
9	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	445.130	400.752
	Periodeafgrænsningsposter	37.238	35.033
	Kortfristede tilgodehavender	679.250	650.109
	Banker	0	0
	Kontante beholdninger	0	0
10	Likvide aktiver	0	0
	Aktiver i alt	1.610.488	1.806.896
	Passiver		
	Balancekonto	-404.523	-366.451
	Skattefinansierede aktiver	149.390	128.618
11	Egenkapital	-255.133	-237.833
12	Pensionsforpligtelser	828.145	801.399
	Anlægspulje	614	493
	Hensatte forpligtelser	828.759	801.892
13	Kommunekredit	80.218	69.520
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	96.500	339.077
	Deposita	2.352	2.595
	Langfristet gæld	179.070	411.192
13	Kortfristet del af langfristet gæld	43.976	37.698
	Indenlandske kreditorer	365.905	261.589
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	136.079	215.091
	Skyldig rejsehjemmel	99.723	105.160
	Skyldige feriepenge	18.867	20.831
10	Kassekredit	111.116	135.041
	Skyldige omkostninger	82.125	56.235
	Kortfristet gæld	857.791	831.646
	Passiver i alt	1.610.488	1.806.896
15	Garantiforpligtelser		
16	Eventualforpligtelser og -rettigheder		
17	Finansiell sikring		
18	Modtagne garantier		
19	Leje/operationelle leasingaftaler		

Noter

Note 1 Indregning af indtægter

Indregning af indtægter sker i henhold til anvendt regnskabspraksis. Indregningen er behæftet med skøn. Dels fordi Movia ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for løbende foreløbigt afregnede indtægter. Dels fordi der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber mv., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Indtægter fra passageromsætningen i Hovedstadsområdet er opgjort på baggrund af endelige fordelingsregnskaber til og med 2021 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2022-2023.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (det tidligere Bus- & Togsamarbejde) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2022.

Indtægtsfordelingen skal fra 2023 ske i en kildefordelingsmodel i henhold til en lovebekendtgørelse fra 2023. Trafikstyrelsen, som administrerer indtægtsfordelingen, er imidlertid fortsat i proces med etablering af modellen ved årsregnskabs afslutning, hvorfor indtægtsfordelingen er foretaget efter de hidtidige principper gældende i forrige lovebekendtgørelse. Dette har dog ingen økonomisk betydning for Movias indtægt, da eventuelle økonomiske forskelle mellem hidtidige principper og kildefordelingsmodellen vil blive neutraliseret.

Siden 2019 har der været stabil oversendelse af fordringer til Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen, afskrives fordringen. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivninger modregnes i indtægterne. De efterfølgende af Gældsstyrelsen inddrevne og tidligere afskrevne fordringer indgår på ny som indtægter.

Note 2 Anlægstilskud lokalbaner (1.000 kr.)

Region Hovedstaden	
Nørre Herlev station	700
Fornyelsesplan 2020 - 2026	31.800
Region Sjælland	
Spormodernisering Østbanen	34.000
Hårlev depot	-1.436
Anlægstilskud i alt	65.064

Movias nettoudgift til anlægstilskud er nul og fremgår af øvrige tabeller som nul. Anlægstilskud er præsenteret som nettotilskud i tabellerne, men opdelt i denne tabel for informationens skyld. Der er i 2023 modtaget tilskud fra regionerne, der modsvarer det ydede anlægstilskud til lokal tog. De ydede anlægstilskud er vist i ovenstående tabel.

Note 3 Supportudgifter

Løn til den administrerende direktør udgør i 2023 2,2 mio. kr. inkl. pension. Løn til den administrerende direktør er fastsat af løn og pensionsnævnet i Kommunernes Landsforening i 0.18-30.01 Aftale om aflønning af chefer mellem KL og faglige organisationer.

Movia udbetaler faste honorarer til medlemmerne af Movias bestyrelse. I 2023 er der udbetalt 0,8 mio. kr. i honorarer til bestyrelsen. De årlige honorarsatser blev godkendt af Statsforvaltningen i 2007 i

forbindelse med Movias etablering. Honorarsatserne reguleres med de for tjenestemænd i staten gældende satser.

Note 4 Særlige poster, statskompensation (1.000 kr.)

Særlige poster i regnskab 2023 er statskompensation i form af forsyningstilskud for 2023 og efterregulering af covid-kompensation for 2022. Forsyningstilskuddet på 64,5 mio. kr. indgik i Budget 2023, mens efterreguleringen af covid-kompensationen for 2022 på 17,7 mio. kr. ikke indgik. Forsyningstilskuddet på 64,5 mio. kr. er fordelt mellem kommuner, regioner og ordninger på baggrund af operatørdgifter i årsregnskabet, mens efterreguleringen af covid-kompensation for 2022 er fordelt efter samme fordelingsnøgle, som blev brugt i regnskab 2022. Fordelingen af statskompensation, opdelt på forsyningstilskud og efterregulering af covid-kompensation, fremgår af tabel 8 fordelt på bus, lokalbaner, fællesudgifter og flextrafik.

Note 5 Anlægsoversigt 2023 (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.688	11.713	313.947	72.369	1.261	467.386
Tilgang i året	0	0	0	222	4.471	113	4.807
Afgang i året	0	0	0	0	0	0	0
Overførsler	0	0	0	0	0	0	0
Kostpris 31. december	19.408	48.688	11.713	314.169	76.840	1.374	472.193
Akkumulerede Ned- og afskrivninger							
1. januar	0	18.326	6.857	222.838	69.974	0	317.996
Årets afskrivninger	0	973	915	22.387	1.304	0	25.579
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Ned- og afskrivninger 31. december	0	19.299	7.772	245.225	71.278	0	343.575
Regnskabsmæssig værdi 31. december	19.408	29.389	3.940	68.944	5.563	1.374	128.618

Note 6 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2023 (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S	28,9	94.347	-2.569	91.777
Lokaltog A/S	75,8	546.502	-4.080	542.422
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		641.148	-6.649	634.499

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er reduceret med 6,6 mio. kr. som følge af årets resultat 2022 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2023.

Movia er yderligere engageret i foreningen Flexdanmark, hvor Movias finansieringsandel i 2023 var på 33 pct.

Note 7 Ansvarlig lånekapital 2023 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S	31.680	1.221	-19.496	13.405
Rejsekort & Rejseplan A/S, 2023	0	27.987	0	27.987
Lokaltog A/S	106.500	4.722	-111.222	0
Lokaltog A/S, Østbanen	0	349.077	0	349.077
I alt	138.180	383.006	-130.718	390.468

Movia har i perioden 2005 til 2009 indskudt ansvarlig lånekapital i selskabet Rejsekort & Rejseplan A/S (tidligere Rejsekort A/S). I 2023 er der tilskrevet 1,2 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 19,5 mio. kr. Ultimo 2023 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S på 13,4 mio. kr.

I 2023 er der indskudt 27,0 mio. kr. i yderligere ansvarlig lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S til udviklingen af Nyt Digitalt Rejsekort. Hertil kommer en rentetilskrivning på 1 mio. kr. i 2023, hvilket betyder, at den ansvarlige lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S, Maas er på 28 mio. kr. ultimo 2023.

I 2022 og 2023 har Movia indskudt ansvarlig lånekapital i Lokaltog A/S for at sikre, at der er likviditet i Lokaltog A/S til at udføre anlægsarbejder på Østbanen og Favrholt station. Det ansvarlige lån fra 2022 er indfriet i 2023, mens der er udbetalt 349,1 mio. kr. i et nyt lån til Lokaltog. Lånekapitalen er modsvaret af forudbetaling fra regionerne til Movia.

Note 8 Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2023 steget med 17,4 mio. kr. Stigningen skyldes primært et tilgodehavende på tidligere betalte projektudgifter til it-system i Flexdanmark.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2023 på 90,2 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivningerne kan henføres til afskrivninger af kontrolafgifter. Skyldige fordringer afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. note 1. I 2023 er modtaget 18,6 mio. kr. i tilbagebetaling fra Gældsstyrelsen. Disse er modregnet i afskrivningerne under indtægter.

Udover kontrolafgiftsafskrivningerne er der afskrivninger på debitorer på sager under 20.000 kr. på 0,1 mio. kr., som kan henføres til rejsehjemmelsdebitorer. Primo januar 2023 var 0,2 mio. kr. hensat til tab på debitorer. Dette beløb er opjusteret til 0,3 mio. kr. ultimo 2023.

Note 9 Tilgodehavender vedr. ejere og tilknyttede selskaber 2023 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	339.806	-34.619	305.186
Regioner	103.559	-20.805	82.754
Tilknyttede selskaber	1.765	11.046	12.812
I alt	445.130	-44.378	400.752

Primo 2023 har kommuner og regioner indbetalt skyldigt efterregulering fra 2021, hvilket giver et fald i Movias tilgodehavender hos kommuner og regioner. Faldet er modsvaret af et tilgodehavende

efterreguleringsbeløb for 2023 på 30,6 mio. kr. og tilgodehavende renter på den ansvarlige lånekapital hos Lokaltog A/S.

Note 10 Likvide beholdninger og kassekredit (1.000 kr.)

	R2022	R2023
Likvide beholdning 1. januar	-86.312	-111.116
Ændring i likvide beholdning:		
+/- Årets efterregulering	-201.332	7.650
+/- Årets afregnede efterregulering	-28.254	89.442
+/- Årets statskompensation	-111.153	-81.683
+/- Årets afregnede statskompensation	150.357	81.683
+/- Øvrige finansforskydninger	165.578	-121.018
Likvide beholdning 31. december	-111.116	-135.041

Den likvide beholdning er faldet fra -111 mio. kr. primo året til -135 mio. kr. ultimo 2023. Den gennemsnitlige likvidbeholdning målt over 365 dage udgjorde 31. december 2023 -138 mio. kr. Bestyrelsen har i december 2023 besluttet, at Movia skal leve op til kassekreditreglen for kommuner, som betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv. Tidligere var målet en gennemsnitlig likviditet på 150 mio. kr. Movias likviditet har dermed været væsentligt under målet i hele 2023. Kommuner og regioner har i januar 2024 indbetalt efterregulering for regnskab 2022 på 201 mio. kr. Det forventes, at den gennemsnitlige likviditet frem mod 2025 vil stige til over nul.

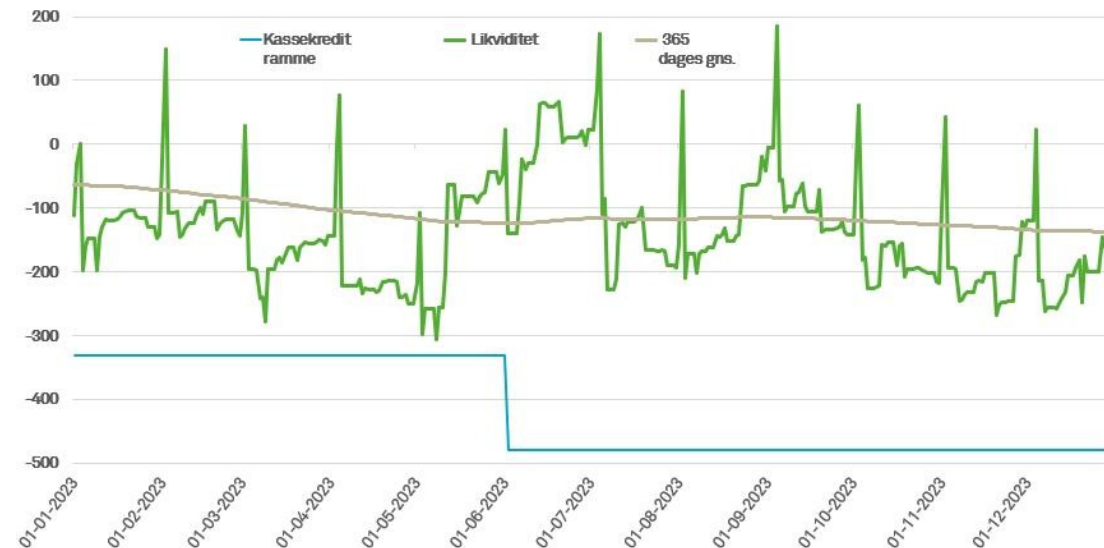
Movias bestyrelse fører løbende tilsyn med udviklingen i likvidbeholdningen.

De statslige rammer for Movias adgang til kassekredit blev ændret 2 gange i løbet af 2023. Tidligere havde Movia adgang til kassekredit svarende til 125 kr. pr. indbygger – svarende til 341 mio. kr.

- BEK 1714 af 13. december 2023 hæver Movias maksimale kassekredit til 175 kr. pr. indbygger svarende til 477 mio. kr.
- Akt 117 af 29. juni 2023 hæver midlertidigt Movias adgang til kassekredit til 225 kr. pr. indbygger fra den 1. juni 2023 til den 31. december 2025 svarende til 613 mio. kr.

Udviklingen i likviditet baseret på daglige- og gennemsnitssaldi i 2023 kan illustreres som i figur 1:

Figur 1 Udvikling i likviditet 2023 (mio. kr.)



Movias kassekredit blev i juni 2023 forhøjet til 480 mio. kr.

I juni 2023 gav Movia kommuner og regioner mulighed for at udskyde a conto betalinger i 2023 og 2024 til 2025, men dette er kun i begrænset omfang blevet udnyttet i 2023. Det har derfor ikke været nødvendigt at hæve kassekreditten yderligere.

Note 11 Udvikling i egenkapitalen i 2023 (1.000 kr.)

1. januar	-255.132
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-25.579
Til- og afgang af anlægsaktiver	4.807
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-25.247
Afdrag lån	43.976
Regulering af hensættelser	19.342
31. december	-237.833

Egenkapitalen er i 2023 steget med 17,3 mio. kr., således at den negative egenkapital på -255,1 mio. kr. pr. 1. januar 2023 nu udgør -237,8 mio. kr. pr. 31. december 2023.

Den væsentligste årsag til Movias negative egenkapital er pensionsforpligtelsen i forhold til tjenestemænd. Pensionsforpligtelsen genberegnes efter reglerne minimum hvert 5. år og blev genberegnet i 2022. Forpligtelsen er nedjusteret med 26,7 mio. kr. i 2023. I takt med at pensionerne udbetales, vil udgiften via Movias resultatopgørelse blive finansieret af kommuner og regioner. Der ansættes ikke længere tjenestemænd i Movia. Pensionsforpligtelsen vil derfor med tiden falde.

Egenkapitalen er i 2023 yderligere påvirket af negative afskrivninger på anlægsaktiver for -25,6 mio. kr. samt tilgange af anlægsaktiver for 4,8 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2023, jf. note 5.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 25,2 mio. kr. som følge af modtagne afdrag og tilskrevne renter på den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S og reguleringer i aktie- og kapitalandele hos tilknyttede selskaber.

Movia har i 2023 afdraget i alt 44 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

Note 12 Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet i 2022 og udgjorde pr. 31. december 2023 til 801 mio. kr.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 13 Kommunekredit (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	52.400	33.300	19.600	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	31.070	19.623	13.082	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	64.138	40.508	27.005	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	30.763	20.530	18-12-2025	-
Rejsekortlån - variabelt	13.500	0	13.500	30-12-2032	-
Rejsekortlån - fast	13.500	0	13.500	29-12-2028	-
I alt	297.608	124.194	107.218		
Forfald i 2023			37.698		
Forfald efter 2023			69.520		

Alle Movias lån er optaget hos Kommunekredit. Af de 6 lån er 1 fast forrentet. 5 lån er variabelt forrentet, heraf er 3 lån rentesikret med en SWAP-aftale til fast rente. Samlet er 56 pct. af restgælden fastforrentet. Minimum 50 pct. af Movias lån skal være med fast rente.

Gæld til Kommunekredit udgør 107,2 mio. kr. Heraf forfalder 37,7 mio. kr. til betaling i 2024.

Note 14 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2023 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
<i>Kortfristet</i>			
Kommuner	84.410	73.151	157.560
Regioner	10.001	4.888	14.889
Tilknyttede selskaber	41.669	973	42.642
Kortfristet i alt	136.079	79.012	215.091
<i>Langfristet</i>			
Regioner	96.500	242.577	339.077
Langfristet i alt	96.500	242.577	339.077
I alt	232.579	321.589	554.168

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er steget med 321,6 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2023.

Gælden pr. 1. januar 2023 indeholdt forudbetaling af a conto bidraget for 2022 fra en række kommuner/regioner, som først var forfalden i januar 2023. Den 31. december 2023 var forudbetalingen af det kommende års a conto bidrag oppe på et højere niveau for kommunerne end 31. december 2022. Hertil kommer, at der i 2023 er afregnet med kommuner og regioner fra årsregnskab 2021. Den skyldige efterregulering er steget med 32,3 mio. kr. som følge af afregningen og opgørelse af årets efterregulering for 2023.

I 2023 er der desuden modtaget betaling fra regionerne på 242,6 mio. kr. Af den samlede gæld til regioner er 10 mio. kr. til forfald i 2024 og derved optager som kortfristet gæld i regnskabet. Movia har stillet et tilsvarende beløb til rådighed for Lokaltog A/S som ansvarligt lån. Som også beskrevet i note 7 sikrer forudbetalingen og indskud af ansvarlig lånekapital, at der er likviditet i Lokaltog A/S til at udføre større anlægsarbejder.

Note 15 Movias garantiforpligtelser (1.000 kr.)

	Primo 2023	Ultimo 2023	Overdraget	Overdraget til	Vedrørende
Handelsbanken	274.237	0	31-10-2023	Region Hovedstaden	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	34.806	0	03-07-2023	Indfriet	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
I alt	309.043	0			

Note 16 Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flextrafik er organiseret i foreningen Flexdanmark, som Movia er medlem af. Movia har overfor foreningen garanteret en andel af feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Pr. 31. december 2023 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 1,3 mio. kr.
- Movia har en potentiel tvist mod en operatør, som relaterer sig til fortolkningen af visse afregningsbestemmelser i Movias kontrakter om kørsel i Flexrute. Movias fortolkning af afregningsbestemmelserne understøttes af Movias eksterne advokat. Movia afventer tilbagemelding fra operatørens advokat.
- Movia har aktuelt en tvist mod en leverandør, som relaterer sig til leverandørens væsentlige misligholdelse og uberettigede ophævelse af en rammeaftale. Leverandøren har optaget stævning mod Movia, som følge af uenighed om betaling. Efter parternes anmodning har retten udsat sagen af hensyn til parternes fortsatte forligsforhandlinger.
- Movia har to sager i Ligebehandlingsnævnet. Sagerne er principielle. Begge sager vurderes uden risiko for Movia. Sagsbehandlingstiden ved nævnet er lang.

Note 17 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån	52.400	19.600	1,1 pct.	589	10-12-2012	29-12-2026
Rejsekortlån	31.070	13.082	3,5 pct.	-27	05-07-2011	06-10-2025
Rejsekortlån	64.138	27.005	1,6 pct.	518	18-06-2014	24-10-2025
Total	147.608	59.688		1.080		

Movia har indgået ovenstående aftaler om renteswap med Nordea med det formål at omlægge variable rentebetalinger på lån hos Kommunekredit til en fast rente. Renteswaps reducerer dermed Movias risiko for udgiftsstigning ved stigende renteniveau i forhold til renteniveauet, da aftalerne blev indgået.

Markedsværdi pr 31. december 2023 af ovenstående renteswaps er 1,1 mio. kr. Beløbet er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler ikke indregnet i årsregnskabet.

Note 18 Modtagne garantier (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kortsalg	1.478	1.408
Busdrift kontrakter	159.500	166.814
Flextrafik Kontrakter	29.539	31.327
I alt	190.517	199.549

Garantier er i al væsentlighed de garantier, som Movias leverandører har stillet i henhold til indgåede kontrakter.

Note 19 Leje- og leasingaftaler

Movias leje/leasingforpligtelse udgjorde 37 mio. kr. ultimo 2023 (2022: 41,5 mio. kr.). Forpligtelsen er primært relateret til lokaleleje til 2025 og biler samt el-ladestandere. De årlige omkostninger udgør 19,1 mio. kr. (2022: 17,6 mio. kr.).



Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2023 aflægges i henhold til gældende lovgivning og efter "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v." tilpasset Movias særlige forhold. Principper for indregning og måling er uændrede.

Årsregnskabet indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.

Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således:

+ Driftens tilskudsbehov
- Tilskud faktureret
+/- Efterregulering fra/til kommuner/regioner
= Resultat

Statskompensation som følge af covid indtægtsføres under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. Statskompensationen opgøres og indregnes i 2023 som den fulde kompensation for januar og februar 2022 minus den i 2022 a conto udbetalte statskompensation.

Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. tekstanmærkning til finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov.

Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner/regioner. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto betalinger udgør den efterregulering, som endeligt afregnes over for kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflæggelsen.

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

Indtægter for transport med busser og tog beregnes i hovedsagen som Movias andel af det samlede transportarbejde med bus, tog og metro multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet og Movia. Indtægtsdelingen foretages årligt og baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, rejsehjemmelundersøgelser, passagertal, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret. Det overordnede fordelingsprincip – andel af transportarbejde – er dog det samme.

En ny bekendtgørelse (BEK nr. 1545 af 19/12/2022) anviser, hvordan indtægter for udført transportarbejde i hovedstadsområdet fra 1. januar 2023 skal fordeles. Princippet er – som hidtil – at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament for tilbringerrejser. Det nye er, at fordelingen skal foretages med en kildefordelingsmodel, som er uafhængig af passagertal og rejsehjemmelundersøgelser, men afhængig af fordelingsnøgler baseret på brugervalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort. Indtil modellen er fuldt udviklet kombineres tilgængelige kildedata med omsætningen for andre rejsehjemmeltyper ved brug af proxy-fordelingsnøgler. Modelskiftet fører ikke til provenuforskydninger i 2023. Overgangsmodellen forventes ikke færdigudviklet ved årsregnskabet udarbejdelse, hvorfor Trafikstyrelsen, som har myndighedsansvaret for administration af indtægtsfordeling i hovedstadsområdet, fordeles indtægter i 2023 ud fra den hidtidige

indtægtsfordelingsmodel.

Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt rejsekort (ePung) fordeles i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog og metro inden for hovedstadsområdet omfordes i henhold til førnævnte bekendtgørelse.

Forudbetalinger for transportarbejde foretaget ved brug af rejsekort (ePung) og forudbetalinger for transportarbejde ved brug af fastprisprodukter indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Tab på debitorer modregnes i indtægterne. Tab på private kunder udgiftsføres løbende i løbet af regnskabsåret, når fordringen oversendes til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Indtægter fra inddrivelse hos Gældsstyrelsen indtægtsføres i regnskabsåret, hvor de er inddrevet. Tab på erhvervs kunder udgiftsføres, når tabet er godkendt af bestyrelsen.

Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden følger "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v."

Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.

Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes på samme konto og vises som et nettotal i resultatopgørelsen.

Afdrag på rejsekortlån udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekortlån

blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene.

Ydelser fra Rejsekort & Rejseplan A/S på ansvarlig lånekapital - udlånt fra Movia til Rejsekort & Rejseplan A/S -indtægtsføres under fællesudgifter.

Aktiver

Anlægsaktiver

Anskaffelser indregnes i aktiver, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, når aktivets værdi kan måles pålideligt, samt når aktivets værdi udgør mere end 100.000 kr. Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen.

Forbedring af et aktivs egenskaber eller forlængelse af et aktivs brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til mindre reparationer og lignende, som ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne.

Der optages grupperede aktiver i balancen i det omfang, grupperingen overstiger minimumsbeløbet for aktivering.

Immaterielle anlægsaktiver

Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris. Interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med projektets færdiggørelse.

Patenter værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Udviklingsprojekter	3 - 10 år
---------------------	-----------

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Grunde	Afskrives ikke
--------	----------------

Bygninger	15 - 50 år
-----------	------------

Indretning af lejede lokaler	10 år
------------------------------	-------

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

For egen fremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører.

For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger også renter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Derefter er rentetilskrivningen på lån udgiftsført.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske anlæg og biler	3 - 10 år
-------------------------	-----------

Rejsekort	Over perioden 2012 – 2026
-----------	------------------------------

Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2026. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid.

Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2026, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år, mens en tilgang i 2022 afskrives over 5 år.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag for salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab reguleres over egenkapitalen.

Anlæg under udførelse

Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets slutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt. Ved opførelse af bygninger vil indregningen blive foretaget på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad.

Når anlægsaktivet under udførelse er afsluttet, skal anlægget aktiveres og afskrivning påbegyndes.

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele samt ansvarlig lånekapital)

Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf.

senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet.

Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Grunde og bygninger til videresalg

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og aktivet ikke længere anvendes direkte i "produktionen". Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg.

Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Anlæg købt efter denne dato optages til anskaffelsessum tillagt forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger.

Forefindes ingen offentlig vurdering, optages aktiverne til valuar vurdering. Vurderingen foretages af eksterne valuarer.

Tilgodehavender

Tilgodehavender værdiansættes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for, at tilgodehavendet ikke kan betales. I regnskabet vil det fremgå, hvor meget der er udgiftsført som konstaterede tab, samt hvor meget, der er hensat til tab. De årlige forskydninger i hensættelse til tab reguleres med modpost på egenkapitalen.

Kontrolafgifter, der oversendes til inddrivelse via Gældsstyrelsen nedskrives til nul kroner og indgår således ikke i tilgodehavender. Indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i regnskabet.

Eventuelle væsentlige tabsrisici, der ikke kan opgøres, omtales under eventualforpligtelser.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år, indregnes som langfristede tilgodehavender.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, indregnet under omsætningsaktiver, omfatter omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser medtages til den forventede økonomiske forpligtelse.

Andre hensatte forpligtelser

Omkostninger til miljøforpligtelser og garantiforpligtelser indregnes alene, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af Movias økonomiske ressourcer.

Pensionsforpligtelser

Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd.

I år, hvor der ikke foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen, nedskrives kapitalværdien af pensionsforpligtelsen med de udbetalte pensioner fratrukket den statsligt fastsatte procent af de udbetalte tjenestemandspensionslønninger.

Regulering af tjenestemandspensionsforpligtelsen foretages over egenkapitalen.

Anlægspulje

Som gæld på balancen kan optages forudbetalinger fra kommuner/regioner til senere afholdelse af anlægsudgifter samt beløb, som bestyrelsen måtte beslutte at hensætte til senere afholdelse af anlægsudgifter. Ved afholdelse af anlægsudgifter nedskrives gælden i balancen.

Leasinggæld

Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives. Den kapitaliserede leasingforpligtelse indgår under finansielle forpligtelser.

Finansielle instrumenter

Markedsværdien af finansielle instrumenter indgår ikke i årsregnskabet, men oplyses i en note.

Langfristet gæld

Langfristet gæld omfatter poster, der forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsafslutningen.

Kortfristet gæld

Kortfristet gæld omfatter poster, der forfalder indenfor 12 måneder efter regnskabsafslutningen.

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år.

Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenestemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenestemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn. Reguleringer føres over egenkapitalen.

Skyldige omkostninger tager udgangspunkt i transaktionsprincippet og omfatter leverede varer eller ydelser, hvor faktura først fremkommer til registrering efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først sker efter regnskabsårets afstemning.

Som gæld på balancen under skyldige omkostninger kan optages disponerede uforbrugte midler fra omstillingspuljen. Der kan optages gæld i 2017-2024. 2024 er sidste år med omstillingspulje.

Ledelseserklæring

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023 for Trafikselskabet Movia.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med kravene i "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v."

Endvidere er det vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og udviklingen i Movias aktiviteter og økonomiske forhold.

København, 8. marts 2024

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Niels E. Bjerrum

Kenneth Gøtterup

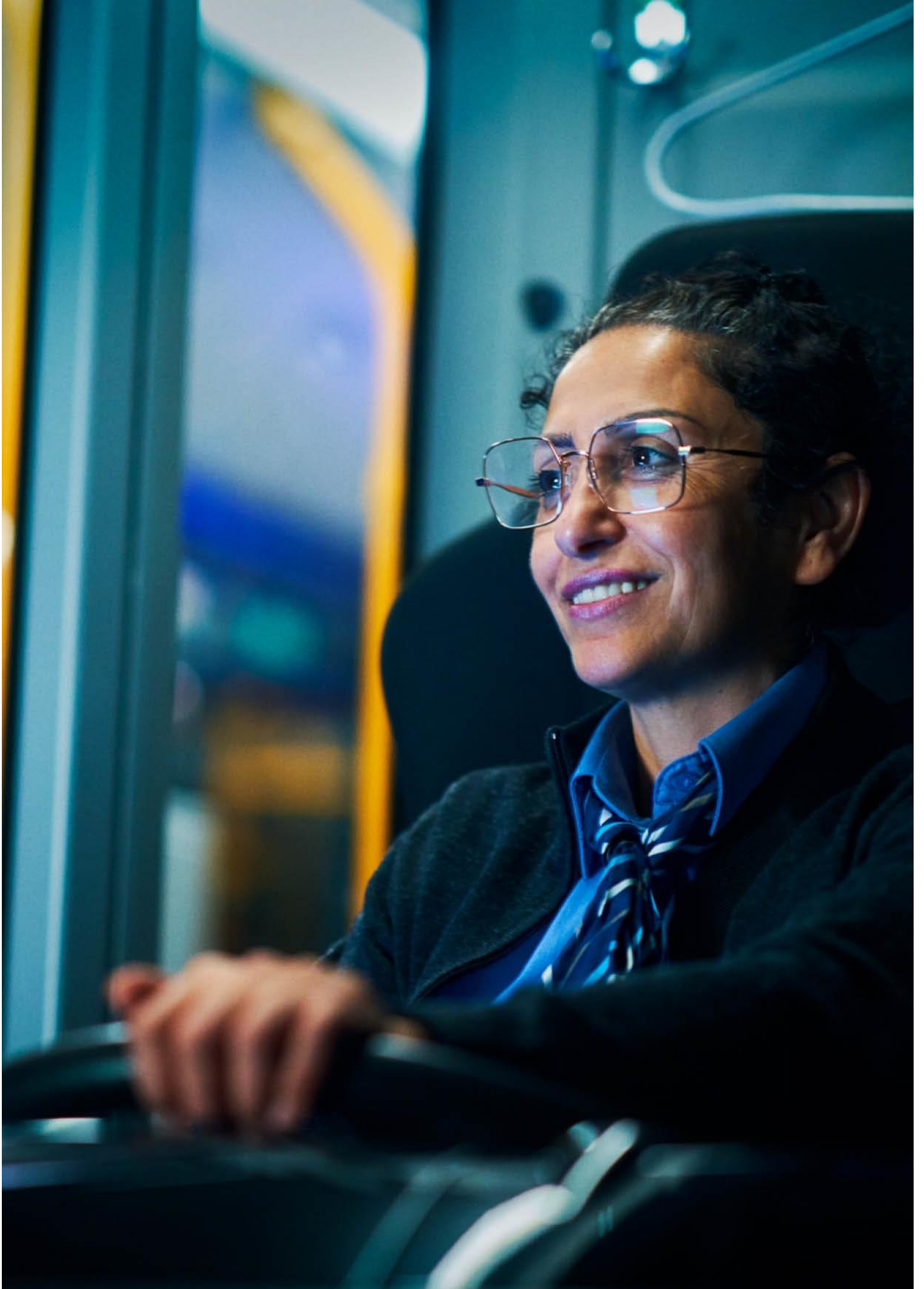
Bent Hansen

Simon Hansen

Erik Lund

Felex Pedersen

Ole Vive



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 01.01.2023 - 31.12.2023, der omfatter regnskabsopgørelse, balance og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, (side 23 - 39) med følgende hovedtal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.538 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.807 mio. kr.
- Egenkapital i alt på -237 mio. kr.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelsen om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af selskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Trafikselskabet Movia pr. 1. januar 2022 for regnskabsåret 2022. Vi blev valgt efter en udbudsprocedure i 2021/22, hvorefter vi indgik en revisionsaftale for en 4-årig-periode til og med regnskabsåret 2025, med mulighed for forlængelse til 2027.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2023. Dette forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om dette forhold.

Indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v.

Indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v. udgør i alt 1.934 mio. kr. og er en betydelig regnskabspost, der sammensættes af flere indtægtskilder, herunder eget salg og indtægter fra andre parter i bl.a. takstsamarbejder på tværs af Sjælland. Indregning af indtægter er nærmere beskrevet i årsregnskabets note 1. Indregningen af indtægter fra andre parter er behæftet med skøn, idet ledelsen

ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbigt afregnede indtægter og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber m.v., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Som følge heraf anser vi indregning af indtægter som et centralt forhold i revisionen. Ved revisionen har vi indhentet forståelse af forretningsgange for Trafikselskabet Movias indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel og stikprøvevist sammenholdt grundlaget for indregning af indtægter til eksterne kilder, herunder indbetalinger modtaget efter regnskabsårets udløb.

Vi har efterregnet og analyseret ledelsens skøn over ikke afregnede indtægter fra salg af rejsehjemmel, ligesom vi har sammenholdt reguleringer af tidligere indregnede indtægter til endelige fordelingsregnskaber m.v., når disse foreligger.

Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i skønnede poster med ledelsen og påset at væsentlige skøn og usikkerheder er omtalt i årsregnskabet.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Trafikselskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2023 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2023. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.

Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Trafikselskabets Movias evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Trafikselskabet Movia, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt standarderne for offentlig revision, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt standarderne for offentlig revision, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisions-handlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Trafikselskabet Movias interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Trafikselskabet Movia ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Vi afgiver også en udtalelse til den øverste ledelse om, at vi har opfyldt relevante etiske krav vedrørende uafhængighed, og oplyser den om alle relationer og andre forhold, der med rimelighed kan tænkes at påvirke vores uafhængighed og, hvor det er relevant, anvendte sikkerhedsforanstaltninger eller handlinger foretaget for at eliminere trusler.

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er herudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsomlighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 8. marts 2024
Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand
statsautoriseret revisor
MNE NR.: mne26712

A photograph of three people sitting on a bus at night. A woman in the center is leaning forward, laughing heartily. Two men on either side of her are also laughing. The bus interior features blue seats and yellow handrails. Outside the window, blurred city lights and a red traffic light are visible.

4. Fordelings- regnskab

Fordelingsregnskab 2023

I 2023 udgør Movias tilskudsbehov 3.538 mio. kr. efter statskompensation på 82 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2023 indbetalt 3.545 mio. kr. i tilskud. Der bliver derfor udbetalt 7,7 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2023 til kommuner og regioner. Heraf betales 38,2 mio. kr. tilbage til 23 kommuner og en region, mens de resterende 22 kommuner og en region skal betale 30,6 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2025.

Tabel 11 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde (1.000 kr.)

	R2023	Statskompensation	Faktureret 2023	Efterregulering
Bus	2.048.093	-62.056	-1.962.372	-23.665
Lokalbaner	388.726	-9.572	-378.997	-157
Fællesudgifter	365.629	-13	-373.350	7.735
Flextrafik	817.612	-10.581	-830.767	23.737
Total	3.620.059	-82.223	-3.545.487	7.650

Efterregulering fordelt på ordninger er opgjort pr. region i tabel 13 og tabel 14 og pr. kommune i tabel 15.

I 2023 har 17 kommuner og regioner efter aftale fået ændret i a conto betalingerne i forhold til budgettet. Heraf har 11 kommuner og 1 region valgt at forudbetale forventet efterregulering på samlet 44 mio. kr., mens 2 kommuner har ønsket at udskyde a conto betalinger for samlet 6 mio. kr. Endelig har 3 kommuner driftsrelaterede ændringer i a conto betalinger i forhold til budgetteret pga. trafikændringer der ikke var indregnet i budgettet, eller skift af drivmiddel, som ikke var budgetlagt.

Tabel 12 Regulering af kommuner og regioners aconto betalinger

	Driftsrelaterede rettelser:	Forudbetalinger efterregulering 2023:	Reduceret a conto 2023:
København	0	22.953	0
Frederiksberg	0	3.742	0
Ballerup	0	1.219	0
Dragør	110	0	0
Glostrup	0	802	0
Herlev	-1.400	0	0
Hvidovre	0	0	-600
Fredensborg	0	588	0
Frederikssund	0	0	-5.500
Gribskov	0	1.264	0
Helsingør	120	0	0
Greve	0	597	0
Roskilde	0	1.937	0
Solrød	0	397	0
Slagelse	0	960	0
Guldborgsund	0	2.827	0
Region Sjælland	0	7.082	0
I alt:	-1.170	44.369	-6.100
Antal:	3	12	2

Regionalt tilskud og efterregulering

Regionernes tilskud er i de to nedenstående tabeller fordelt på relevante kategorier for regionerne.

Region Hovedstaden skal efterbetale 0,4 mio.kr. til Movia i januar 2025.

Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2022	R2023	Statskompensation 2023	Faktureret 2023	Efterregulering 2023
Bus	317.083	286.906	-11.659	-270.432	-4.816
Flexpatient	35.080	33.083	-390	-33.982	1.289
Lokalbaner	158.197	162.192	-4.619	-156.673	-900
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	142.034	161.975	-6	-166.022	4.053
Total	652.394	644.156	-16.674	-627.108	-375

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Region Sjælland skal modtage 4,9 mio. kr. fra Movia i januar 2025.

Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2022	R2023	Statskompensation 2023	Faktureret 2023	Efterregulering 2023
Bus	163.252	153.521	-4.767	-148.304	-450
Flexpatient	183.149	163.415	-2.004	-166.362	4.952
Lokalbaner	226.873	226.533	-4.953	-222.324	744
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	24.301	28.000	-1	-27.643	-357
Total	597.575	571.469	-11.725	-564.633	4.889

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Kommunalt tilskud og efterregulering

De 45 kommuner skal samlet have 3,1 mio.kr. tilbage i januar 2025.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles udgifter	Total
København								
Regnskab 2022	465.743	38.086	0	0	11.461	19.867	46.217	581.375
Regnskab 2023	410.082	40.948	0	0	13.922	20.152	53.179	538.283
Statskompensation 2023	-14.811	-544	0	0	-161	-261	-2	-15.779
Faktureret 2023	-407.117	-41.375	0	0	-14.353	-20.170	-54.464	-537.479
Efterregulering 2023	11.846	971	0	0	592	278	1.287	14.975
Frederiksberg								
Regnskab 2022	69.561	8.213	0	0	19	2.842	7.539	88.174
Regnskab 2023	60.427	8.654	0	0	223	2.260	8.562	80.125
Statskompensation 2023	-2.171	-116	0	0	-3	-29	-0	-2.320
Faktureret 2023	-60.791	-8.785	0	0	-225	-2.261	-8.646	-80.709
Efterregulering 2023	2.536	248	0	0	4	31	85	2.904
Albertslund								
Regnskab 2022	13.831	1.922	0	0	3.489	5.031	1.340	25.613
Regnskab 2023	12.399	2.238	0	0	4.078	5.425	1.522	25.663
Statskompensation 2023	-451	-30	0	0	-48	-70	-0	-599
Faktureret 2023	-11.425	-2.270	0	0	-4.188	-5.430	-1.587	-24.900
Efterregulering 2023	-523	61	0	0	158	75	65	-163
Ballerup								
Regnskab 2022	30.865	5.448	954	0	2.646	10.769	2.153	52.835
Regnskab 2023	30.116	5.879	963	0	2.494	12.049	2.460	53.961
Statskompensation 2023	-699	-79	-14	0	-29	-156	-0	-977
Faktureret 2023	-29.593	-5.936	-1.050	0	-2.577	-12.059	-2.500	-53.715
Efterregulering 2023	176	136	101	0	111	166	40	730
Brøndby								
Regnskab 2022	20.915	3.427	1.030	0	948	9.013	1.702	37.034
Regnskab 2023	19.502	3.531	1.088	0	1.568	8.518	1.948	36.155
Statskompensation 2023	-551	-46	-14	0	-18	-110	-0	-739
Faktureret 2023	-19.331	-3.538	-1.167	0	-1.613	-8.528	-2.007	-36.183
Efterregulering 2023	380	53	92	0	63	119	58	766
Dragør								
Regnskab 2022	7.835	1.075	68	0	16	428	692	10.113
Regnskab 2023	7.456	1.084	69	0	18	521	789	9.938
Statskompensation 2023	-193	-15	-1	0	-0	-7	-0	-216
Faktureret 2023	-7.254	-1.107	-72	0	-18	-522	-810	-9.785
Efterregulering 2023	-8	38	4	0	1	7	21	63
Gentofte								
Regnskab 2022	48.320	6.615	0	0	13	5.677	4.268	64.894
Regnskab 2023	44.797	6.837	0	0	39	4.997	4.841	61.512
Statskompensation 2023	-1.301	-92	0	0	-0	-65	-0	-1.458
Faktureret 2023	-42.046	-6.915	0	0	-40	-5.000	-5.020	-59.020
Efterregulering 2023	-1.451	169	0	0	1	68	178	-1.033

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gladsaxe								
Regnskab 2022	44.346	5.358	2.316	2	44	9.767	4.227	66.061
Regnskab 2023	40.333	5.603	2.392	1	196	9.877	4.914	63.317
Statskompensation 2023	-1.262	-74	-30	-0	-2	-128	-0	-1.498
Faktureret 2023	-40.756	-5.634	-2.573	-1	-200	-9.883	-5.016	-64.063
Efterregulering 2023	1.686	104	211	0	6	135	102	2.244
Glostrup								
Regnskab 2022	16.524	1.518	0	0	1.146	5.289	1.540	26.017
Regnskab 2023	15.259	1.870	0	0	1.130	5.276	1.748	25.282
Statskompensation 2023	-439	-25	0	0	-13	-68	-0	-545
Faktureret 2023	-14.969	-1.912	0	0	-1.171	-5.281	-1.778	-25.111
Efterregulering 2023	149	67	0	0	54	74	30	374
Herlev								
Regnskab 2022	22.055	2.721	0	0	42	4.007	1.926	30.750
Regnskab 2023	21.232	2.832	0	0	54	4.351	2.311	30.780
Statskompensation 2023	-632	-38	0	0	-1	-56	-0	-727
Faktureret 2023	-18.221	-2.872	0	0	-55	-4.354	-2.254	-27.756
Efterregulering 2023	-2.380	78	0	0	2	60	-57	-2.297
Hvidovre								
Regnskab 2022	33.013	4.564	0	0	1.285	7.883	3.362	50.107
Regnskab 2023	30.862	4.869	0	0	1.208	7.950	3.990	48.878
Statskompensation 2023	-991	-65	0	0	-13	-102	-0	-1.172
Faktureret 2023	-27.207	-4.935	0	0	-1.255	-7.958	-4.032	-45.387
Efterregulering 2023	-2.663	131	0	0	60	111	42	-2.319
Høje-Taastrup								
Regnskab 2022	26.340	4.139	1.021	0	72	6.919	2.180	40.671
Regnskab 2023	25.878	4.375	1.027	0	187	7.112	2.487	41.067
Statskompensation 2023	-635	-60	-15	0	-2	-93	-0	-804
Faktureret 2023	-25.333	-4.439	-1.112	0	-191	-7.115	-2.552	-40.742
Efterregulering 2023	90	123	99	0	6	96	65	479
Ishøj								
Regnskab 2022	6.226	2.046	189	0	21	3.588	392	12.462
Regnskab 2023	6.303	2.168	173	0	53	3.430	444	12.570
Statskompensation 2023	-173	-30	-3	0	-1	-45	-0	-251
Faktureret 2023	-5.892	-2.205	-191	0	-54	-3.432	-475	-12.249
Efterregulering 2023	-238	67	21	0	2	47	31	-70
Egedal								
Regnskab 2022	23.712	2.521	813	2	151	13.671	1.637	42.508
Regnskab 2023	22.548	2.985	806	21	217	14.548	1.866	42.991
Statskompensation 2023	-527	-41	-12	-0	-3	-189	-0	-772
Faktureret 2023	-21.300	-3.019	-868	-22	-223	-14.559	-1.915	-41.906
Efterregulering 2023	-721	75	74	2	8	200	49	-313

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Table 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles udgifter	Total
Lyngby-Taarbæk								
Regnskab 2022	39.469	3.547	1.039	0	87	3.907	3.008	51.057
Regnskab 2023	37.622	3.836	925	0	44	3.087	3.411	48.925
Statskompensation 2023	-1.115	-52	-14	0	-1	-40	-0	-1.221
Faktureret 2023	-32.629	-3.883	-999	0	-45	-3.089	-3.524	-44.168
Efterregulering 2023	-3.878	99	87	0	2	42	113	-3.536
Rødovre								
Regnskab 2022	36.661	3.660	0	0	64	5.803	3.508	49.696
Regnskab 2023	33.089	3.923	0	0	251	6.059	3.960	47.283
Statskompensation 2023	-1.015	-53	0	0	-3	-79	-0	-1.149
Faktureret 2023	-32.522	-3.982	0	0	-259	-6.064	-4.091	-46.917
Efterregulering 2023	448	111	0	0	11	83	131	784
Rudersdal								
Regnskab 2022	44.705	3.942	1.731	1	78	5.886	2.919	59.262
Regnskab 2023	40.667	4.344	1.664	1	19	6.064	3.334	56.094
Statskompensation 2023	-917	-59	-25	-0	-0	-79	-0	-1.080
Faktureret 2023	-39.665	-4.399	-1.796	-1	-20	-6.068	-3.418	-55.366
Efterregulering 2023	-84	114	157	0	1	83	83	353
Tårnby								
Regnskab 2022	29.491	3.537	0	1	85	4.600	2.727	40.440
Regnskab 2023	24.635	3.353	0	1	646	4.308	3.039	35.982
Statskompensation 2023	-790	-45	0	-0	-8	-56	-0	-900
Faktureret 2023	-24.306	-3.420	0	-1	-650	-4.311	-3.113	-35.801
Efterregulering 2023	461	113	0	0	12	59	74	719
Vallensbæk								
Regnskab 2022	4.880	522	193	0	35	1.386	340	7.356
Regnskab 2023	4.406	685	162	0	27	1.114	387	6.782
Statskompensation 2023	-123	-9	-2	0	-0	-14	-0	-149
Faktureret 2023	-4.427	-696	-177	0	-28	-1.115	-399	-6.842
Efterregulering 2023	143	21	17	0	1	15	11	209
Furesø								
Regnskab 2022	25.357	3.461	1.222	1	35	5.935	1.495	37.505
Regnskab 2023	23.346	3.517	1.111	1	34	5.649	1.773	35.431
Statskompensation 2023	-517	-48	-16	-0	-0	-73	-0	-655
Faktureret 2023	-21.575	-3.563	-1.216	-1	-35	-5.653	-1.796	-33.839
Efterregulering 2023	-1.253	95	121	0	1	77	23	-937
Allerød								
Regnskab 2022	19.893	1.482	689	0	813	6.828	1.323	31.028
Regnskab 2023	15.629	1.511	777	0	698	7.108	1.493	27.215
Statskompensation 2023	-388	-21	-11	0	-8	-93	-0	-521
Faktureret 2023	-14.822	-1.529	-847	0	-717	-7.112	-1.547	-26.573
Efterregulering 2023	-419	38	81	0	27	97	54	-122

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Fredensborg								
Regnskab 2022	22.687	3.311	1.926	34	2.283	12.854	1.685	44.780
Regnskab 2023	21.309	3.445	1.991	15	1.912	13.838	1.918	44.427
Statskompensation 2023	-571	-47	-29	-0	-23	-179	-0	-849
Faktureret 2023	-21.587	-3.490	-2.156	-15	-1.960	-13.849	-1.970	-45.028
Efterregulering 2023	849	93	193	1	70	190	52	1.450
Frederikssund								
Regnskab 2022	31.251	2.415	1.661	112	1.244	18.818	1.852	57.353
Regnskab 2023	28.782	2.645	1.779	69	1.307	20.319	2.097	56.998
Statskompensation 2023	-551	-37	-26	-1	-16	-264	-0	-894
Faktureret 2023	-21.350	-2.679	-1.885	-72	-1.333	-20.334	-2.136	-49.789
Efterregulering 2023	-6.881	71	132	4	42	279	39	-6.315
Halsnæs								
Regnskab 2022	11.183	1.996	609	0	901	8.234	883	23.807
Regnskab 2023	10.518	2.270	571	0	1.311	8.111	976	23.756
Statskompensation 2023	-162	-32	-9	0	-16	-105	-0	-325
Faktureret 2023	-11.222	-2.314	-605	0	-1.337	-8.116	-1.006	-24.601
Efterregulering 2023	866	77	43	0	42	111	30	1.169
Gribskov								
Regnskab 2022	24.764	2.584	1.319	0	5.952	5.915	1.416	41.950
Regnskab 2023	22.422	2.823	1.240	0	6.681	6.473	1.562	41.202
Statskompensation 2023	-509	-40	-19	0	-79	-84	-0	-731
Faktureret 2023	-21.618	-2.887	-1.307	0	-6.855	-6.477	-1.603	-40.747
Efterregulering 2023	-295	104	86	0	253	88	41	277
Helsingør								
Regnskab 2022	51.223	3.916	2.180	0	1.127	19.803	3.972	82.221
Regnskab 2023	48.136	4.278	1.927	16	957	21.620	4.536	81.470
Statskompensation 2023	-1.440	-59	-29	-0	-11	-280	-0	-1.819
Faktureret 2023	-45.443	-4.336	-2.081	-16	-984	-21.637	-4.645	-79.142
Efterregulering 2023	-1.254	117	182	1	38	297	109	-509
Hillerød								
Regnskab 2022	39.399	2.935	1.412	17	2.976	17.257	3.087	67.082
Regnskab 2023	37.383	3.307	1.425	22	3.393	18.182	3.558	67.270
Statskompensation 2023	-956	-45	-21	-0	-40	-236	-0	-1.299
Faktureret 2023	-36.598	-3.348	-1.514	-23	-3.481	-18.194	-3.605	-66.763
Efterregulering 2023	171	86	110	1	128	249	47	792
Hørsholm								
Regnskab 2022	17.456	2.182	907	3	232	3.145	1.331	25.255
Regnskab 2023	16.625	2.282	829	2	107	3.259	1.462	24.566
Statskompensation 2023	-382	-31	-12	-0	-1	-42	-0	-468
Faktureret 2023	-16.270	-2.300	-890	-2	-110	-3.261	-1.516	-24.349
Efterregulering 2023	27	49	73	0	4	45	54	252

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Table 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles udgifter	Total
Lejre								
Regnskab 2022	21.822	2.243	1.259	47	1.482	1.412	1.911	30.176
Regnskab 2023	18.633	2.395	1.347	62	1.799	1.540	2.064	27.839
Statskompensation 2023	-419	-33	-20	-1	-21	-20	-0	-514
Faktureret 2023	-17.462	-2.415	-1.459	-65	-1.845	-1.541	-2.096	-26.882
Efterregulering 2023	-752	54	132	4	67	21	32	-443
Greve								
Regnskab 2022	16.785	4.236	0	0	0	1.842	1.591	24.454
Regnskab 2023	16.624	4.260	0	0	0	1.624	1.848	24.356
Statskompensation 2023	-379	-59	0	0	0	-21	-0	-459
Faktureret 2023	-16.199	-4.316	0	0	0	-1.624	-1.879	-24.018
Efterregulering 2023	-46	115	0	0	0	22	31	122
Roskilde								
Regnskab 2022	64.514	6.957	4.141	40	0	753	5.688	82.092
Regnskab 2023	64.572	7.696	3.549	44	0	865	6.592	83.318
Statskompensation 2023	-1.362	-105	-50	-1	-0	-11	-0	-1.529
Faktureret 2023	-62.101	-7.784	-3.819	-46	0	-865	-6.698	-81.314
Efterregulering 2023	-1.109	193	320	3	-0	12	106	-475
Køge								
Regnskab 2022	55.545	4.896	1.951	62	0	2.748	5.181	70.383
Regnskab 2023	54.312	5.083	2.003	71	0	2.947	6.028	70.445
Statskompensation 2023	-1.372	-70	-29	-1	0	-38	-0	-1.510
Faktureret 2023	-52.872	-5.142	-2.146	-75	0	-2.948	-6.093	-69.276
Efterregulering 2023	-68	129	171	5	0	40	65	342
Solrød								
Regnskab 2022	6.100	1.036	681	6	0	97	658	8.578
Regnskab 2023	6.241	1.082	697	13	0	294	773	9.099
Statskompensation 2023	-135	-15	-9	-0	0	-4	-0	-163
Faktureret 2023	-6.095	-1.099	-748	-13	0	-294	-770	-9.020
Efterregulering 2023	-11	31	61	1	0	4	-3	83
Stevns								
Regnskab 2022	15.828	1.638	975	52	2.007	76	1.220	21.797
Regnskab 2023	14.405	1.812	896	101	2.453	156	1.382	21.205
Statskompensation 2023	-275	-26	-13	-1	-29	-2	-0	-346
Faktureret 2023	-14.850	-1.837	-977	-106	-2.517	-156	-1.440	-21.884
Efterregulering 2023	720	50	94	6	93	2	59	1.024
Kalundborg								
Regnskab 2022	38.306	3.767	2.449	267	1.632	2	3.181	49.604
Regnskab 2023	37.482	4.394	2.309	245	1.980	14	3.570	49.995
Statskompensation 2023	-763	-62	-34	-3	-23	-0	-0	-886
Faktureret 2023	-35.866	-4.423	-2.482	-256	-2.033	-14	-3.721	-48.795
Efterregulering 2023	-853	91	207	13	76	0	151	-313

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Sorø								
Regnskab 2022	18.295	1.759	1.363	76	1.648	8.879	1.500	33.520
Regnskab 2023	18.299	2.283	1.090	61	1.351	8.049	1.755	32.889
Statskompensation 2023	-403	-32	-17	-1	-16	-104	-0	-574
Faktureret 2023	-16.901	-2.328	-1.174	-63	-1.382	-8.056	-1.837	-31.741
Efterregulering 2023	-994	77	101	2	47	111	82	-574
Odsherred								
Regnskab 2022	21.761	2.583	2.429	0	1.851	9.143	1.702	39.468
Regnskab 2023	21.990	2.980	2.544	0	1.170	10.514	1.976	41.174
Statskompensation 2023	-379	-42	-35	0	-14	-137	-0	-607
Faktureret 2023	-21.127	-3.046	-2.718	0	-1.200	-10.521	-2.014	-40.625
Efterregulering 2023	-484	108	209	0	44	144	38	59
Næstved								
Regnskab 2022	46.309	7.044	2.666	193	0	8.935	3.814	68.962
Regnskab 2023	44.773	7.660	2.691	221	0	10.556	4.571	70.473
Statskompensation 2023	-1.368	-107	-40	-3	0	-137	-0	-1.656
Faktureret 2023	-37.235	-7.838	-2.923	-231	0	-10.564	-4.652	-63.441
Efterregulering 2023	-6.170	285	272	13	0	145	81	-5.375
Slagelse								
Regnskab 2022	47.400	7.316	3.641	108	1.284	302	4.052	64.104
Regnskab 2023	44.362	8.487	2.800	112	1.241	391	4.368	61.760
Statskompensation 2023	-935	-113	-44	-1	-14	-5	-0	-1.112
Faktureret 2023	-40.720	-8.446	-3.012	-117	-1.277	-391	-4.589	-58.551
Efterregulering 2023	-2.707	72	256	7	49	5	221	-2.097
Faxe								
Regnskab 2022	9.648	3.203	2.567	177	2.131	362	825	18.912
Regnskab 2023	8.784	3.229	2.235	175	1.982	371	960	17.736
Statskompensation 2023	-179	-46	-34	-2	-23	-5	-0	-288
Faktureret 2023	-8.043	-3.300	-2.450	-184	-2.041	-371	-939	-17.327
Efterregulering 2023	-562	117	249	11	81	5	-21	-121
Holbæk								
Regnskab 2022	33.458	4.874	3.340	426	4.942	980	3.069	51.089
Regnskab 2023	33.151	5.323	3.633	399	4.922	869	3.559	51.855
Statskompensation 2023	-852	-76	-52	-5	-58	-11	-0	-1.055
Faktureret 2023	-31.417	-5.391	-3.890	-417	-5.032	-869	-3.700	-50.715
Efterregulering 2023	-882	143	310	23	167	12	141	-86
Ringsted								
Regnskab 2022	25.488	1.752	2.224	64	4.209	7.909	2.235	43.880
Regnskab 2023	24.001	1.696	2.097	56	3.880	7.564	2.596	41.888
Statskompensation 2023	-524	-24	-28	-1	-44	-98	-0	-719
Faktureret 2023	-22.406	-1.751	-2.268	-58	-4.005	-7.570	-2.600	-40.658
Efterregulering 2023	-1.071	80	200	3	170	104	4	-510

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Table 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland								
Regnskab 2022	42.726	4.617	2.581	401	5.052	39	2.829	58.245
Regnskab 2023	39.597	4.474	2.459	448	5.745	49	3.252	56.024
Statskompensation 2023	-760	-62	-36	-6	-69	-1	-0	-934
Faktureret 2023	-36.443	-4.515	-2.572	-464	-5.870	-49	-3.345	-53.258
Efterregulering 2023	-2.393	102	150	21	194	1	93	-1.833
Vordingborg								
Regnskab 2022	26.255	3.890	3.884	0	4.324	226	2.594	41.172
Regnskab 2023	18.182	4.276	2.028	0	3.863	393	2.714	31.456
Statskompensation 2023	-477	-61	-30	0	-46	-5	-0	-620
Faktureret 2023	-20.383	-4.353	-2.151	0	-3.963	-393	-2.770	-34.013
Efterregulering 2023	2.678	138	153	0	145	5	56	3.176
Guldborgsund								
Regnskab 2022	28.879	3.642	5.628	0	1.880	14	2.645	42.688
Regnskab 2023	30.496	4.131	5.506	0	1.641	150	3.077	45.001
Statskompensation 2023	-773	-58	-79	0	-19	-2	-0	-931
Faktureret 2023	-28.248	-4.204	-5.890	0	-1.687	-150	-3.120	-43.300
Efterregulering 2023	-1.475	131	463	0	65	2	43	-770
Total kommuner								
Regnskab 2022	1.746.821	192.601	63.056	2.091	69.706	268.841	153.415	2.496.532
Regnskab 2023	1.607.666	207.352	58.805	2.156	74.802	277.999	175.654	2.404.434
Statskompensation 2023	-45.630	-2.824	-852	-27	-877	-3.607	-7	-53.824
Faktureret 2023	-1.543.637	-209.955	-63.186	-2.249	-76.823	-278.209	-179.686	-2.353.746
Efterregulering 2023	-18.399	5.427	5.233	121	2.898	3.817	4.039	3.136

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.



Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner og regioner. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner og regioner.

Regnskabsprincipper for bus

Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner/regioner.

Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer.

I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på de årlige rejsehjemmelundersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus- eller lokalbanelinje. Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, og skolekort ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr. Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussers og

lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen for diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer.

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke

efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgler, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

Udgift	Fordelingsnøgle
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter
Rejsekort, drift	Busindtægter
Provision	Busindtægter
Rejsehjemmel	Busindtægter

Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner/regioner efter følgende principper:

Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune.

Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:

- 80 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer
- 20 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det

beregnete nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for flextrafik

Kørselsindtægter i flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne flexhandicap og flextur. Abonnementsindtægter i flexhandicap fordeles på kommuner efter antal medlemmer.

Driftsudgifter i flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller:

Driftsudgifter i flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune.

For variabel flextrafik (flexhandicap, flextur, flexkommune og flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på de involverede kommuner/regioner. For flexhandicap, flexkommune og flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For flextur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter.

For en mindre del af udgifter vedrørende variabel flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel flextrafik.

Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.

Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne flexhandicap og flextur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret.

Øvrige administrative udgifter fordeles på kommuner og regioner i forhold til antallet af passagerer i ordningen.

Regnskabsprincipper for baneområdet

Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanelinjerne indtægter efter samme metode som buslinjerne; dog tildeles indtægter for pendlerkort, skolekort og pensionistkort i.h.t. en billetundersøgelse, idet der ikke er krav om validering af de nævnte billettyper udstedt på rejsekort ved brug i lokalbanetog.

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbanelinjen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:

1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og

kommunerne beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommunerne beliggende i Region Sjællands område.

2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen.
3. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Se også figur 2

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

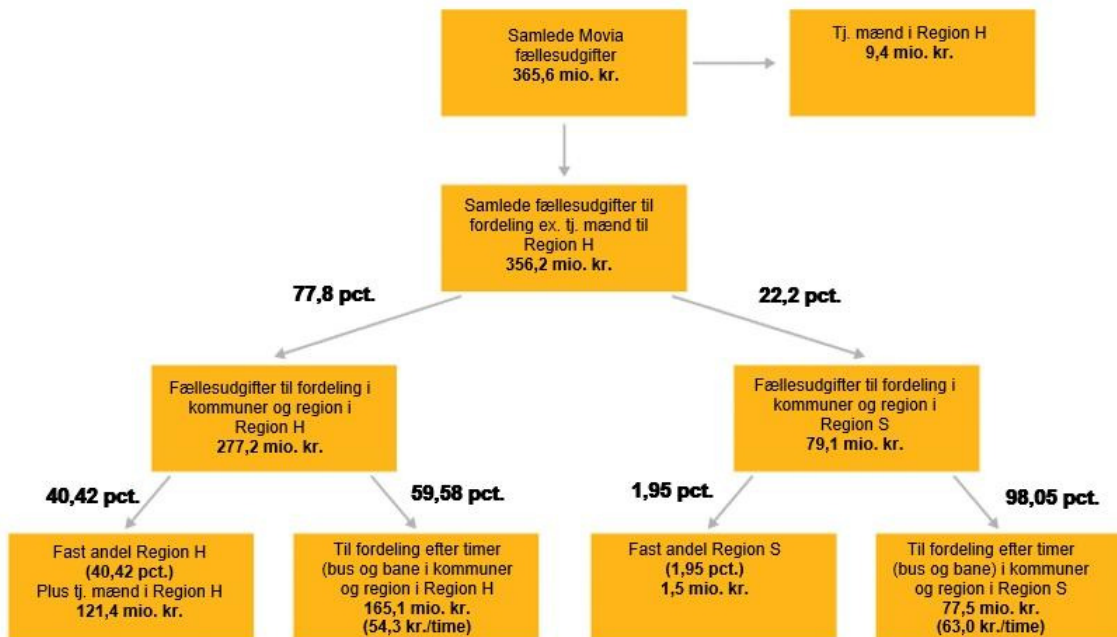
Regnskabsprincipper for statskompensation vedr. covid.

Den statskompensation for covid udgifter, som Movia modtager direkte fra Trafikstyrelsen, fordeles så vidt muligt på kommuner/regioner med samme fordeling som de beregnede covid relaterede udgifter. Det betyder, at f.eks. kompensation for manglende indtægter fordeles på kommuner/regioner på samme måde som fordelingen af manglende indtægter relateret til covid.

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport

Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og flextrafik-ordninger i Regnskab 2023

Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelseserklæring

Fordelingsregnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i den udgiftsbaserede regnskabsopgørelse. Fordelingsregnskabet fordeler Movias nettoudgifter på kommuner og regioner.

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt fordelingsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 57 - 60.

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2023, opgørelse af regionernes tilskud for 2023 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2023.

København, 8. marts 2024

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Niels E. Bjerrum

Kenneth Gøtterup

Bent Hansen

Simon Hansen

Erik Lund

Felex Pedersen

Ole Vive

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2023

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Vi har efter aftale med Trafikselskabet Movia undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2023 (perioden 1. januar – 31. december 2023) side 46 - 63, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 57 - 60.

Vores konklusion udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2023 med tilhørende erklæringer er alene udarbejdet med det formål at fordele Trafikselskabet Movias nettoudgifter(tilskudsbehov) til bus-, tog- og Flextrafik blandt kommuner og regioner på Sjælland i overensstemmelse med de aftalte retningslinjer herfor. Som følge heraf er fordelingsregnskabet uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar for Fordelingsregnskab 2023

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2023 i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde Fordelingsregnskab 2023 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er på grundlag af vores arbejde at udtrykke en konklusion om Fordelingsregnskab 2023.

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med ISAE 3000, Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå en begrænset sikkerhed for vores konklusion. Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab anvender International Standard on Quality Management 1, ISQM 1, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code), der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, professionel kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd, samt etiske krav gældende i Danmark.

Vores undersøgelser har været begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til virksomhedens ledelse og medarbejdere om grundlaget for Fordelingsregnskab 2023 samt analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af Fordelingsregnskaber for 2023.

Vi har afstemt grundlaget for fordeling af nettoudgifter til Trafikselskabet Movias underliggende bogføring og regnskabsgrundlag.

Vi har opnået en forståelse for de af Trafikselskabet Movia udførte kontroller af grundlaget for fordeling af indtægter og udgifter på buslinjer m.v. På stikprøvebasis har vi efterprøvet og verificeret udførte kontroller til underliggende produktionssystemer og øvrige eksterne kilder.

Vi har på stikprøvebasis efterregnet fordelingen af indtægter og udgifter (nettoudgift) på buslinjer m.v. baseret på underliggende fordelingsnøgler, bogføring og regnskabsgrundlag.

Vi har på stikprøvebasis efterregnet fordelingen af den opgjorte nettoudgift på buslinjer m.v. til kommuner og regioner for at påse at denne er i overensstemmelse med "Anvendt regnskabspraksis-fordelingsregnskab"

Det er vores opfattelse, at de udførte undersøgelser er tilstrækkelige for vores konklusion. Omfanget af de handlinger, vi har udført ved vores undersøgelser, er mindre end ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for vores konklusion, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Konklusion

På grundlag af vores undersøgelser og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Fordelingsregnskabet 2023, side xx-xx, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 8. marts 2024
Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand
statsautoriseret revisor
MNE NR.: mne26712

5. Bilag



Bilag

Bilag 1. Låneforpligtelse pr 31. december 2023

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2023 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån hos Kommunekredit pr. 31. december 2023.

I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er findes der ejerandele, som anvendes ved beregning af kommunernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men kan snarere karakteriseres som en særlig lovbestemt offentlig enhed, der er beslægtet med et kommunalt fællesskab, som dog er omfattet af styrelseslovens § 60. I loven er kun beskrevet fordeling af finansiering af driftsposter, ikke gældsposter. For at opgøre en kommunes eller regions andel af Movias lån må derfor anvendes en anden metode end ejerandel. Kommuner og regioner hæfter solidarisk for de lån, som Movia optager. Som udgangspunkt er det den enkelte kommune/region, der i samråd med egen revisor må afgøre, hvordan man vil opgøre kommunens/regionens låneforpligtelse i forhold til Movias lån.

Gælden til Kommunekredit udgør pr. 31. december 2023 107,2 mio. kr., jf. note 13.

Baseret på bustimerne som fordelingsnøgle har Movia beregnet nedenstående fordeling af gælden til Kommunekredit, som kommuner og regioner kan anvende som udgangspunkt for deres egen regnskabsmæssige behandling af andel af Movias låneforpligtelse pr. 31. december 2023.

Tabel 16 Kommuner og regioners andel af gæld, Kommunekredit pr. 31. dec. 2023

København	24.576.274
Frederiksberg	3.956.653
Albertslund	703.433
Ballerup	1.137.076
Brøndby	900.479
Dragør	364.630
Gentofte	2.237.465
Gladsaxe	2.271.012
Glostrup	807.602
Herlev	1.068.232
Hvidovre	1.844.161
Høje-Taastrup	1.149.398
Ishøj	205.199
Egedal	862.284
Lyngby-Taarbæk	1.576.427
Rødovre	1.830.121
Rudersdal	1.540.986
Tårnby	1.404.343
Vallensbæk	179.080
Furesø	819.439
Allerød	689.956
Fredensborg	886.378
Frederikssund	969.118
Halsnæs	451.090
Gribskov	721.899
Helsingør	2.096.404
Hillerød	1.644.361
Hørsholm	675.599
Lejre	822.652
Greve	736.577
Køge	2.402.645
Roskilde	2.627.357
Solrød	308.189
Stevns	550.652
Kalundborg	1.422.786
Sorø	699.480
Odsherred	787.594
Næstved	1.821.931
Slagelse	1.740.911
Faxe	382.477
Holbæk	1.418.341
Ringsted	1.034.545
Lolland	1.296.291
Vordingborg	1.081.681
Guldborgsund	1.226.411
Region Hovedstaden	18.743.198
Region Sjælland	10.545.386
Kommuner og regioner total	107.218.204

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Tel +45 36 13 14 00

CVR nr. 29 89 65 69

