



# Trafikselskabet Movia Årsrapport 2022



# Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning</b>	<b>4</b>
<hr/>	
<b>2. Ledelsesberetning</b>	<b>11</b>
<hr/>	
Bus	13
Lokalbaner	16
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	17
Flextrafik	20
Særlige poster	25
Efterfølgende begivenheder	25
<b>3. Årsregnskab</b>	<b>26</b>
<hr/>	
Regnskabsopgørelse	27
Balance	28
Noter	29
Anvendt regnskabspraksis	38
Ledelseserklæring	43
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	45
<b>4. Fordelingsregnskab</b>	<b>49</b>
<hr/>	
Tilskud, efterregulering og statskompensation pr. forretningsområde	50
Regionalt tilskud og efterregulering	51
Kommunalt tilskud og efterregulering	52
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	60
Ledelseserklæring	64
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2022	65
<b>Bilag</b>	<b>67</b>
<hr/>	
Bilag 1. Flextrafikordningerne	68
Bilag 2 Låneforpligtelse pr 31. december 2022	70

# Tabel- og figuroversigt

Figur 1 Andel af busser fordelt på miljøydelse .....	7
Tabel 1 Movias regnskab 2022 (1.000 kr.) .....	13
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.) .....	14
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.) .....	16
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.) .....	17
Tabel 5 Tilskudsbehov variabel flextrafik (1.000 kr.) .....	20
Tabel 6 Tilskudsbehov flexrute (1.000 kr.) .....	21
Tabel 7 Flextrafik nøgletal .....	22
Tabel 8 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.) .....	23
Tabel 9 Specifikation af Covid-regning og statskompensation 2022 (1.000 kr.) .....	25
Tabel 10 Regnskabsopgørelse 2022 (1.000 kr.) .....	27
Tabel 11 Balance 2022 (1.000 kr.) .....	28
Figur 2 Udvikling i likviditet 2022 (mio. kr.) .....	33
Tabel 12 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde (1.000 kr.) .....	50
Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.) .....	51
Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.) .....	51
Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.) .....	52
Figur 3 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet .....	63
Tabel 16 Kommuner og regioners andel af gæld, Kommunekredit pr. 31. dec. 2022 .....	71



# 1. Indledning

# Indledning

Med indgangen til 2022 var Movia som resten af samfundet mærket af Covid-19, hvor restriktioner og hjemsendelser betød væsentligt færre passagerer. Under epidemien har Movias busoperatører og flexvognmænd samt Lokaltog A/S gjort en meget stor indsats under svære vilkår for at holde den samfundskritiske trafik i gang. Passagererne er – gradvist - på vej tilbage i den kollektive transport; med udgangen af 2022 havde busser og lokaltog 87 pct. af passagertallet fra før Covid-19.

## *Krig og prisstigninger*

Men genåbningen førte til belastning af de globale forsyningskæder, og krigen i Ukraine bidrog til høje energipriser, der har belastet alle i transportsektoren.

I starten af året gav det væsentlige udfordringer i flextrafikken, hvor en række vognmænd grundet forsyningsvanskeligheder ikke kunne få nye vogne til kontraktstart, hvorfor der måtte afholdes nyt udbud. De korte flexkontrakter har historisk ikke indeholdt indeksregulering for stigende priser. De markant stigende dieselpriiser grundet krigen indebar risiko for, at den samfundskritiske flexdrift ikke kunne opretholdes i fuldt omfang. Derfor måtte der gennemføres ekstraordinære tiltag for at sikre driften, herunder en særlig diesel-indeksregulering fra 1. marts 2022 på eksisterende kontrakter, som ikke var indeksregulerede som følge af krigen i Ukraine. Samlet er operatørudgifterne til flextrafikken steget med 96 mio. kr. i 2022 ift. det budgetterede. Heraf udgjorde den ekstraordinære regulering pga. dieselpriiserne knapt 14 mio.kr.

For bus- og lokaltogsdriften har de stigende energipriser og renter betydet væsentlig merbetaling til operatørerne. Det har samlet ført til meromkostninger for kommuner og regioner på 327 mio. kr. i 2022.

Det højere omkostningsniveau vil også få konsekvenser for 2023. I samarbejde med de øvrige trafikselskaber, KL og Danske Regioner er der løbende søgt politisk opbakning fra regering og Folketing til at mindske de økonomiske konsekvenser i form af forslag om fremrykning af takststigning fra januar 2024 til forsommeren 2023 og forslag om udvidet låneadgang. Den tidligere regering lagde i oktober 2022 op til, at der i 2023 ydes en mindre økonomisk kompensation til trafikselskaberne for at afbøde virkningen af de stigende priser på energi og rente mv.

## **Ny strategi for Movia**

Bestyrelsen besluttede i december en ny strategi for Movias arbejde 2023 – 25. Denne fastsætter rammerne for de prioriteringer, Movia som organisation skal orientere sig efter i den gældende periode med udgangspunkt i tre retninger:

1

Movia udvikler mobilitet  
overalt på Sjælland

2

Movia skaber  
sammenhæng for alle

3

Movia prioriterer  
bæredygtighed og innovation

### Sammenhæng på tværs

Det er centralt i Movias mobilitetsplan at styrke sammenhængen for de mange borgere, der dagligt rejser til arbejde, indkøb, uddannelse og fritidsaktiviteter. Det strategiske net af bus- og banelinjer er ryggraden i den kollektive transport på Sjælland.

#### *BRT i hovedstaden og købstæder*

BRT er højklasset bustrafik, der fortrinsvis kører trængselsfrit i egne vognbaner. Staten har afsat godt 1½ mia. kr. til medfinansiering af BRT i Movias område.

På grundlag af aftaler mellem staten, Region Hovedstaden og beliggenhedskommunerne er der igangsat en VVM-undersøgelse 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.

BRT-inspirerede tiltag styrker fremkommeligheden i købstæder, hvor bussen forsinkes til og fra stationen. Sammen med kommunerne er der udarbejdet konkrete forslag i Holbæk, Hillerød, Køge, Roskilde, Helsingør og Ringsted kommuner. De fire førstnævnte har opnået statslig medfinansiering til konkrete projekter.

#### *Gode skift*

Movia deltager i en række projekter om bedre stationer og skifteforhold over hele Sjælland, bl.a. ved Hundige station, Nykøbing Sjælland st., Kokkedal st., Favrholm st. og Farum st. Herudover bistår Movia Vejdirektoratet og Københavns Kommune med arbejdet med etablering af en busterminal for fjernbusser ved Dybbølsbro, som Movia skal drive for Københavns Kommune.

#### *Nyt ringnet til Hovedstadens Letbane*

Sammen med Region Hovedstaden og beliggenhedskommunerne arbejder Movia for at sikre den bedst mulige tilpasning af busnettet til den kommende letbane i Ring 3. Til dette arbejde bruges erfaringerne fra tilpasning af busnettet til Cityringen.

#### *Forsøg med førerløse busser*

Sammen med Region Sjælland og Region Hovedstaden har Movia gennemført forsøg med førerløse busser ved Slagelse Sygehus. Forsøget har bidraget med ny viden, men konklusionen er, at teknologien endnu ikke er klar til førerløs drift, hvilket også understøttes af erfaringerne fra andre projekter i ind- og udland.

### Opdateret selvbetjeningsløsning i flextrafik

I samarbejde med landets øvrige trafikkselskaber arbejder Movia på at styrke selvbetjeningen, så flere kan bestille deres ture selv. Kravene til identifikation med NemID og MitID har udfordret dele af kundesegmentet i flextrafikken efter opdatering af selvbetjeningsløsningerne, og Movia har fortsat tilbud om telefonbetjening af kunder, som har fravalgt selvbetjeningen.

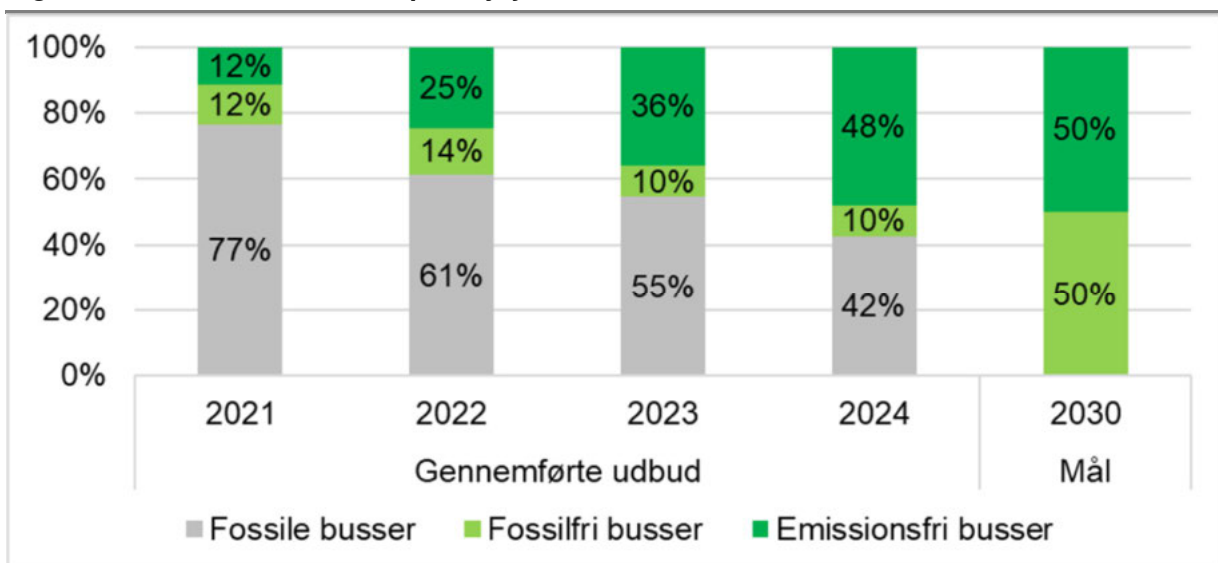
### Tilpasning af kapaciteten i flextrafik

Mens busdriften blev holdt på uændret niveau under coronapandemien, blev mange af operatørerne i flex-trafikken ramt hårdt af den pludselige nedgang i omsætning. Movia har derfor tilpasset udbudsformerne i flextrafikken for at kunne håndtere den pludselige stigning i kørselsomfang, der har været i 2022, og har på denne måde sikret, at kørslen er blevet udført.

### Grøn og bæredygtig omstilling

I mobilitetsplanen er målet, at alle busser er fossilfri i 2030, heraf at mindst halvdelen er emissionsfri (elbusser). Med udgangen af 2022 var der i alt 339 elbusser svarende til en fordobling i forhold til året før. I de kommende år vil der komme stadig flere elbusser, jf. figur 1. Al busdrift i Movia er udbudt til private operatører, ofte store, internationale virksomheder, hvilket giver Movia mulighed for at inddrage udenlandske erfaringer med indkøb og drift af elektriske busser.

**Figur 1 Andel af busser fordelt på miljøydelse**



Mobilitetsplanen stiller som mål, at flextrafikken skal være emissionsfri i 2030, hvilket bl.a. hjælpes på vej af forsøg med elbiler. Movias undersøgelser viser, at der i dag er et udvalg af elbiler i personbilssegmentet, som i forhold til pris, rækkevidde og ladehastighed er egnet til anvendelse i flextrafikken. Movia har derfor besluttet, at nye personbiler, som anvendes i flextrafikken, fra 2025 skal køre på el. Movias undersøgelser viser omvendt, at der ikke er el-minibusser (liftvogne, som medtager kørestolsbrugere), som kan anvendes i flextrafikken, uden at dette vil medføre en betydelig meromkostning. Derfor har Movia besluttet at afvente yderligere markedsmodning af denne type biler og erfaringer fra forsøgsprojekter inden, dette vognsegment omstilles. Et stormøde i begyndelsen af 2023 med deltagelse af Movias flextrafikoperatører viste, at der er stor usikkerhed hos mange operatører i forhold til at anvende elbiler, og at der er behov for, at vidensniveauet om praktik og økonomi ved anvendelse af elbiler øges.

## **Kollektiv mobilitet uden for de større byer**

### *Optimering af stoppesteder og fleksibel offentlig transport*

Der forberedes et forsøg sammen med Faxe Kommune om at skabe en ny fleksibel service. Ideen er, at mindre busser skal betjene stoppesteder på tværs af ruter, bruge de nyeste planlægningsredskaber og skal kunne bookes via en app. Der arbejdes også med at optimere stoppesteder. I 2022 er der f.eks. etableret cykelparkering ved ni landstoppesteder fordelt på tre buslinjer, bl.a. i Slimminge, Lellinge og i nærheden af Sædder, på det strategiske net i Køge Kommune samt udvikling af landstoppesteder med lavt serviceniveau i Fredensborg Kommune.

### *Samkørsel*

Movia er engageret i tre samkørselsprojekter på Vestsjælland med Holbæk, Slagelse og Kalundborg kommuner og med Nabogo. Der er desuden to samarbejder med FDM, dels i Køge Bugt korridoren i et tæt samarbejde med Køge, Faxe og Stevnss kommuner, og dels i Hillerød med kommunen og ni uddannelsesinstitutioner. Indsatsen er begrænset af de lovgivningsmæssige rammer for samkørsel og for Movias muligheder for at understøtte indsatsen, herunder etablere sikkerhed for, at man kan blive transporteret.

## **Kunder og borgere**

### *Nyt samlet rejsekort- og rejseplanssystem*

De danske trafikvirksomheder er i samarbejde begyndt at udvikle alternativet til det nuværende rejsekort, der skal samle funktionerne fra rejsekortet og rejseplanen i en samlet app-løsning. Det nye system tages i brug i etaper over de kommende år. I 2023 etableres en fælles rejsebilletapp for hele landet, hvor man kan købe enkeltbilletter og pendlerkort suppleret med rejseinformation. I 2024 suppleres den med muligheden for at tjekke ind og ud, og i 2025 forventes alle produkter i den kollektive transport at være en del af appen, ligesom der åbnes for andre mobilitetsformer. I 2027 forventes en videreudvikling med personaliseret trafikinformation.

Parallelt med udviklingen af den nye app skal der findes bedre løsninger til ikke-digitale brugere. Movia bistår Rejsekort & Rejseplanen A/S med dette arbejde.

### *Særlig indsats for unge*

I partnerskaber mellem kommuner, uddannelsesinstitutioner og Movia arbejdes der for bedre sammenhæng mellem uddannelse og kollektiv transport. Målet er at bidrage til, at flere unge gennemfører deres ungdomsuddannelse. En indsats er StudieFlex i Lynæs, hvor unge transporteres fra hjem til ungdomsuddannelse. Parallelt arbejdes med at skabe et bedre billetprodukt til de unge end det nuværende Ungdomskort.

Movias bestyrelse har aktivt involveret de unge og sat målene for et nyt og enklere billetprodukt. Sammen med de øvrige trafikvirksomheder er der lavet et konkret forslag til en reform, og målet er, at der i dialog med uddannelsessektoren og Folketinget besluttes en brugervenlig løsning med rabat til alle unge.

### *Movias tilgængelighedsforum*

Movia har dialog med Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen og Faglige Seniorer om Movias krav til tilgængelighed i de produkter og den service, der leveres til kunderne. Dialogen er forankret i Movias tilgængelighedsforum, hvor alle former for tilgængelighed drøftes. Emnerne spænder fra tilgængelighed til hjemmeside og selvbetjeningsløsninger over tilgængelighed til busser via elektriske ramper og indretningen af den nye fjernbusterminal.

### *Elektriske ramper*

I 2021 besluttede regionsrådet i Region Hovedstaden at stille skærpede krav til tilgængeligheden med elektriske ramper på fire af regionens buslinjer i Movias udbud A21. Movia tilbød i forlængelse heraf også alle andre kommuner og regioner, som var involveret i udbud A21, en mulighed for dette tilvalg. 18 ud af 19 kommuner valgte i 2022 at få elektriske ramper. Samtidigt udstyres yderligere et antal nye busser med elektriske ramper på busoperatørens eget initiativ. Således vil ca. 200 ud af ca. 250 nye busser i perioden 2023-2024 blive udstyret med elektriske ramper. I september 2022 fastlagde Movias bestyrelse nye standardkrav til bussernes indretning og udseende, der betyder, at elektriske ramper i nye udbudte kontrakter bliver standardudstyr på alle nye Movia-busser.

### *God trafikinformation*

Antallet af stoppesteder med digital nedtælling, såkaldte count-down moduler, er udbygget med ca. 70 stoppesteder mere. Samtidig arbejdes der med udvikling af billigere løsninger til digitalisering af stoppestederne såvel gennem udvikling af billigere skærmløsninger som gennem test af alternativ teknologi til digital trafikinformation på mobilen. Muligheden for personlig trafikinformation i DOT app'en blev implementeret i 2022.

### *Movia elsker cykler*

Region Sjælland bad i 2020 Movia om at lave et forsøg med fri cykelmedtagning i busser og lokaltog i Guldborgsund og Lolland kommuner. Dette førte til udrulning af cykelmedtagning i hele Movias geografi, og senest er cykelmedtagning forsøgsvist gjort gratis for kunderne fra 1. juli 2022.

Herudover er der arbejdet med forsøg med delecycler. Et forsøg i Horslunde på Lolland i samarbejde med en privat aktør og et andet forsøg i Odsherred Kommune som i højere grad bruger kommunens egne ressourcer.

### *Digitale passagerindmeldinger*

Movias startede i september 2022 et toårigt forsøg i alle busser og lokaltog, hvor passagererne får mulighed for at give deres mening til kende om den konkrete bus- eller togtur. Passagerernes meldinger giver Movia og operatørerne vigtig viden om, hvordan passagererne oplever den tilbudte service. Erfaringerne fra tidligere, mindre forsøg viser, at såvel operatør som Movia er i stand til at handle på indmeldingerne fra passagererne.

### *Passagererne skal tilbage efter corona*

Efter to år med corona er kunderne godt på vej tilbage i den kollektive transport på Sjælland og på øerne. Movia forventer i slutningen af 2023 at nå det indtægtsniveau, der var gældende før coronanedlukningerne. For at nå dertil har der været fokus på indsatser, der bl.a. har været rettet mod øget tryghed på rejsen, fokus på pendler- og fritidstrafik og på bæredygtighed. Movia har sammen med DSB og Metroselskabet arbejdet for at positionere den kollektive transport endnu bedre i det samlede mobilitetsmarked. Trafikselskaberne har bl.a. lanceret Pendler20 målrettet personer, som

arbejder både ude og hjemme og det landsdækkende Rejsepas, der gør det muligt at rejse frit i Danmark over sommeren i otte dage, været med til at understøtte.

## **Økonomi og trafikbestilling**

### *Nyt udbudsformat gav bedre priser*

Movia udbød i 2022 rutebuskørsel i udbud A21 med et væsentligt opdateret udbudsgrundlag, der bl.a. medførte justeringer af afregningsmodel, incitamentsmodeller og løbetider. Udbuddet medførte en stigning i timepriserne sammenlignet med det forudgående udbud A20. Stigningen kan bl.a. henføres til behov for længere busser og indførelsen af elektriske ramper i A21. Når A21 har helårseffekt, er resultatet alligevel en samlet årlig besparelse på 24,4 mio. kr. Når der opnås en årlig besparelse trods de øgede timepriser, skyldes det, at timepriserne i de ældre kontrakter, som A21 afløser, lå på et endnu højere niveau.

### *Movias sparekatalog – ordinær trafikbestilling i 2022*

På grund af de stigende udgifter til busdriften udarbejdede Movia over sommeren et sparekatalog til kommuner og regioner, som kunne være udgangspunkt for planlægning af evt. besparelser. Forslagene sigtede på besparelse på de busser, der havde færrest passagerer – dvs. udenfor det strategiske net, og på linjer med højt tilskud pr. passager.

Den ordinære trafikbestilling i oktober resulterede i enkelte kommuner, der bestilte større reduktioner i driften. Men samlet set var der tale om begrænsede reduktioner på 0,7% af driften.

12 kommuner har i januar 2023 bedt Movia om at udarbejde oplæg til besparelser, som kan besluttes i april med henblik på, at besparelserne kan gennemføres fra efteråret 2023.

# Zealand

## 2. Ledelsesberetning



2. Ledelsesberetning



# Ledelsesberetning

Årsregnskabet for 2022 viser et resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.635 mio. kr. Det er 502 mio. kr. højere end det budgetterede tilskudsbehov i Budget 2022 og vidner om at 2022 har været præget af store økonomiske udsving og usikkerheder. I regnskabsåret har der været en markant inflation på den kollektive transports drivmidler diesel, el, gas, HVO biodiesel mfl. foranlediget af den russiske invasion af Ukraine og de globale forsyningsproblemer. Dertil kommer stigende renter. Regnskabet er yderligere påvirket af mangel på vogne, reservedele og chauffører i flextrafikken, som har medvirket til yderligere omkostningsstigninger.

Den ekstraordinære prisudvikling har i løbet af året nødvendiggjort tilførsel af yderligere finansiering for at sikre Movias betalingsevne. Movias bestyrelse besluttede således i juni 2022 at opkræve 149 mio. kr. hos kommuner og regioner i tillæg til den sædvanlige løbende aconto betaling. Endvidere muliggjorde bestyrelsen i november indbetaling af den forventede efterregulering på frivillig basis, hvilket en række kommuner og en region har benyttet sig af. Den samlede ekstrabetaling i 2022 udgør 208 mio. kr. vedr. bus, bane og fællesudgifter efter årets indbetalinger. Flextrafik afregnes løbende efter forbrug, herunder indeholdt en ekstrabetaling på 92 mio. kr. Efterregulering for 2022 udgør herefter 201 mio. kr. Alle 45 kommuner og begge regioner skal betale efterregulering til Movia i januar 2024. Fordelingen af efterreguleringen på kommuner og regioner er opgjort i "Fordelingsregnskab 2022", som kan læses fra afsnit 4 og frem.

Passagerantallet og de heraf følgende indtægter har fortsat været påvirket i kølvandet på Covid, der prægede samfundet i starten af året med den tredje Covid-bølge og de afledte samfundsrestriktioner især i januar og februar. Disse var ikke kendte ved vedtagelsen af Budget 2022, hvorfor de realiserede passagertal især ved årets start var væsentligt lavere end de budgetterede. Den samlede Covid-regning i 2022 er opgjort til 210 mio. kr. og består hovedsageligt af Covid-relaterede mindreindtægter på 198 mio. kr. Ved vedtagelsen af Budget 2022 var det Movias forventning, at der som i 2020 og 2021 ville blive ydet fuld statskompensation for Covid-relaterede udgifter og mindreindtægter. Forventningen var baseret på de udmeldinger, der løbende kom fra regeringen, senest bekræftet ved finans- og transportministerens brev til KL og Danske Regioner af 15. februar 2022, hvoraf det blandt andet fremgik:

*"Vi vil derfor genbekræfte, at regeringen for 2022 er indstillet på at sikre de nødvendige ressourcer til at finansiere Covid-19-indsatsen i kommuner og regioner[...]Det gælder også for den indvirkning, som Covid-19-håndteringen måtte have på den kollektive trafik i de regionale trafiksselskaber i 2022. På linje med tidligere år vil der i den forbindelse blive set på året som helhed".*

Af den samlede Covid-regning på 210 mio. kr. er der dog kun ydet statskompensation på 111 mio. kr., hvorfor den resterende del på 99 mio. kr. er udækket af statskompensationen.

Movia har i 2022 fundet finansiering af 44 mio. kr. inden for budgettet ved at omdisponere 25 mio. kr., som var afsat til investering i nyt digitalt rejsekort, samt ved forhøjelse af kontrolafgiften og prioriteret aktiviteter i organisationen for at nedbringe tilskudsbehovet via et mindreforbrug på andre driftsudgifter.

I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Den væsentligste årsag til det øgede tilskudsbehov er, at operatørudgifterne er 454 mio. kr. eller 10 pct. højere end budgetteret. Af stigningen i operatørudgifter

vedrører 327 mio. kr. bus, 31 mio. kr. bane og 96 mio. kr. flextrafik. Yderligere kommentering af regnskabet på Movias forretningsområder bus, lokalbane og flextrafik fremgår efterfølgende. Tilskudsbehovet anført i tabel 1 er det tilskudsbehov, som kommuner og regioner skal betale til Movia efter statskompensation til Covid-relaterede udgifter og mindreindtægter. Statskompensationens fordeling på forretningsområderne fremgår af de efterfølgende afsnit og tabeller.

**Tabel 1 Movias regnskab 2022 (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel	
				R2022-B2022	Pct.
Passagerindtægter	-1.417.621	-1.733.330	<b>-1.696.200</b>	37.130	-2,1
Operatørudgifter	4.344.148	4.370.946	<b>4.825.119</b>	454.174	10,4
Andre driftsudgifter	613.561	622.842	<b>578.724</b>	-44.119	-7,1
Pensioner	27.365	29.337	<b>28.867</b>	-470	-1,6
Finansielle poster	10.052	15.300	<b>9.991</b>	-5.309	-34,7
Særlige poster					
' - Statskompensation <sup>1)</sup>	-463.957	-171.589	<b>-111.153</b>	60.436	-35,2
Tilskudsbehov efter statskompensation	3.113.549	3.133.507	<b>3.635.348</b>	501.842	16,0
Faktureret	-3.024.107	-3.133.507	<b>-3.434.017</b>	-300.510	9,6
Resultat før efterregulering	89.442	0	<b>201.332</b>	201.332	-
Efterregulering	-89.442	0	<b>-201.332</b>	-201.332	-
Resultat	0	0	<b>0</b>	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 10 i afsnit 3 Årsregnskab 2022.

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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.

## Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2022 på 2.123 mio. kr. efter statskompensation svarende til 422 mio. kr. mere end budgetteret. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er de kraftigt stigende priser på el, diesel og rente i forhold til de budgetterede priser, som var baseret på Nationalbankens prognoser fra foråret 2021. Hertil er indtægterne lavere end budgetteret, hvilket primært skyldes Covid og den deraf lavere aktivitet i samfundet særligt i starten af året. Endelig er statskompensationen 62 mio. kr. lavere end budgetteret.

Udviklingen i indtægter og udgifter på busområdet fremgår af tabel 2 og beskrives nærmere efter tabellen. En samlet specifikation af statskompensationen fremgår af tabel 9.

**Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel R2022-B2022	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.205.107	-1.487.565	<b>-1.451.563</b>	36.001	-2,4
Operatørudgifter	3.173.097	3.153.190	<b>3.480.306</b>	327.116	10,4
Andre driftsudgifter	189.899	201.860	<b>198.413</b>	-3.447	-1,7
Tilskudsbehov	2.157.889	1.867.485	<b>2.227.155</b>	359.671	19,3
Statskompensation <sup>1)</sup>	-445.637	-165.609	<b>-103.740</b>	61.868	-37,4
Tilskudsbehov efter statskompensation	1.712.252	1.701.876	<b>2.123.415</b>	421.539	24,8
Indtægt pr. passager (kr.)	-10,2	-9,8	<b>-9,9</b>	-0,1	1,1
Udgift pr. passager (kr.)	28,6	22,0	<b>25,0</b>	3,0	13,6
Udgift pr. time (kr.)	825	817	<b>893</b>	75,7	9,3
Passagerer (mio.)	117,6	152,3	<b>147,0</b>	-5,3	-3,5
Busser (antal)	1.185	1.160	<b>1.166</b>	6,0	0,5
Timer (1.000)	4.078	4.105	<b>4.119</b>	14,4	0,3

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

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

Passagerindtægterne i bustrafikken er 36 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 2 pct. Det skyldes hovedsageligt lavere aktivitet i samfundet i starten af året som følge af Covid, som har medført et passagerfald på 3,5 pct. i forhold til budgettet og en senere tilbagevenden til busserne end budgetteret. I budget 2022 var der således budgetteret med et passagerindeks på 85 i starten af året stigende til indeks 90 ved udgangen af året. Særligt i starten af året var der pga. nedlukning af samfundet færre passagerer, hvilket betød at passagerindekset i januar var på 72 pct.

Passagerindekset steg gradvist efter nedlukningen i starten af året og var i juli og august over 90, men det har i årets sidste 4 måneder ligget mellem indeks 86 og 88.

Det bemærkes, at indtægtstab er mindre end passagerfaldet, hvilket skyldes, at det største passagerfald har været på de korte rejser, mens de længere rejser, der også giver større indtægter, er faldet mindre. Hertil rejser en større andel af passagerne på rejsekort fremfor pendlerkort, hvilket øger indtægt pr. passager.

Operatørudgifterne udgør 3.480 mio. kr., hvilket er 327 mio. kr. mere end budgetteret svarende til en stigning på 10 pct. Årsagen til udviklingen i udgifter er, at der i 2022 har været historisk høje stigninger i de indeks, der regulerer afregningen i operatørkontrakter for bustrafikken. I forhold til de budgetterede forventninger til prisudvikling, har der særligt været højere priser på el, diesel, HVO biodiesel, gas og rente.

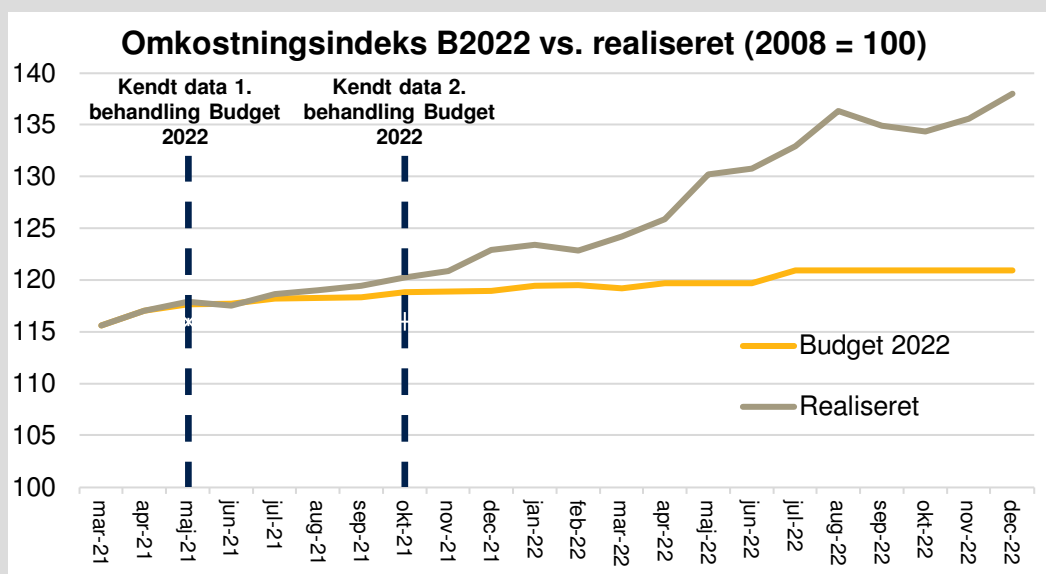
Andre driftsudgifter for bus vedrører udgifter til rejsekort, stoppesteder, billetkontrol, chaufførlokaler, busudstyr mv og udgør 198 mio. kr. i regnskab 2022, hvilket er 3,4 mio. kr. eller 1,7 pct. lavere end budgetteret. Mindreforbruget er et resultat af lavere udgifter til rejsekort samt højere lejeindtægter fra chaufførlokaler.

Statskompensation på 104 mio. kr. dækker i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning på 196 mio. kr. vedrørende busdrift, hvilket er 62 mio. kr. mindre end budgetteret. For busdriften er Covid-regningen på 196 mio. kr. sammensat af et indtægtstab i forhold til budget 2022 uden Covid på 184 mio. kr., udgifter til rengøring af busserne i første halvår på 10 mio. kr. og udgifter til ekstra rengøring

af chaufførlokaler på 2 mio. kr. I tabel 9 er Movias samlede Covid-regning og statskompensation specificeret.

### Boks 1. Indeksudvikling prognose B2022 og realiseret i R2022

Movias operatørudgifter bliver kontraktuelt reguleret med indeksudviklingen i et aftalt prisindeks. I 2022 har der været markante prisstigninger i de faktorer, som påvirker indekset, særligt drivmidler og rente, mens også i den generelle forbrugerpris. En stor del af stigningerne var ikke forventet ved vedtagelse af budgettet, som det fremgår af figuren nedenfor. Den realiserede udvikling, har været historisk høj, særligt efter den russiske invasion af Ukraine i slutningen af februar 22, hvorfra der ses en kraftig stigning.



Anm.: Budgetterede indeks er fra Movias budget 2022, baseret på Nationalbankens prognose. Realiserede indeks er opgjort af Trafikselskaberne i Danmark med data fra Danmarks Statistik.

Den realiserede stigning i omkostningsindekset har været på 12 pct. fra december 2021 til december 2022, og 17 pct. fra juni 2021 til december 2022. Af den nedenstående tabel fremgår det at der er relative store stigninger i alle delindeks, på nær løn. Det er dog særligt drivmidlerne diesel og el samt renten der stikker ud, med stigninger på hhv. 41,6 pct., 124,6 pct. og 337,6 pct. i forhold til budgettet.

#### Budgetterede og realiserede delindeks (årgennemsnit)

	B2022	R2022	Ændring (i pct.)	Vægtning (i pct.)
Løn	147,4	147,3	-0,1	62,3
Diesel	155,9	220,8	41,6	20,0
Forbrugerpriser	138,8	146,9	5,8	7,8
Maskiner	109,2	117,0	7,1	8,3
Rente (nominel)	0,4	1,7	337,6	1,6
<i>El</i>	<i>94,1</i>	<i>211,4</i>	<i>124,6</i>	<i>11,3</i>

Anm.: I elbuskontrakter reguleres med delindeks for el i stedet for diesel.

# Lokalbaner

Tilskudsbehovet til lokalbanerne er i regnskab 2022 på 378 mio. kr. efter statskompensation svarende til 38 mio. kr. mere end budgetteret. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er, som tilfældet også er for bus, de kraftigt stigende priser på energi og i renteniveau i forhold til de budgetterede niveauer. Hertil er indtægterne også lavere end budgetteret, hvilket primært skyldes Covid og den deraf lavere aktivitet i samfundet særligt i starten af året.

Udviklingen i indtægter og udgifter på baneområdet fremgår i tabel 3 og beskrives nærmere efter tabellen. En samlet specifikation af statskompensationen fremgår af tabel 9.

**Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel	
				R2022-B2022	Pct.
Passagerindtægter	-161.171	-193.629	<b>-185.743</b>	7.886	-4,1
Operatørudgifter	528.953	527.439	<b>558.454</b>	31.015	5,9
Andre driftsudgifter	11.757	11.800	<b>12.359</b>	559	4,7
Tilskudsbehov	379.539	345.610	<b>385.071</b>	39.461	11,4
Statskompensation <sup>1)</sup>	-39.171	-5.980	<b>-7.372</b>	-1.392	23,3
Tilskudsbehov efter statskompensation	340.367	339.630	<b>377.699</b>	38.069	11,2
Indtægt pr. passager (kr.)	-20,8	-19,5	<b>-19,6</b>	-0,1	0,5
Udgift pr. passager (kr.)	69,9	54,4	<b>60,4</b>	5,9	10,9
Udgift pr. time (kr.)	3.419	3.385	<b>3.640</b>	255,6	7,6
Passagerer (1.000)	7.740	9.904	<b>9.458</b>	-446	-4,5
Togkilometer (1.000)	8.035	8.077	<b>7.998</b>	-78,5	-1,0
Timer (1.000)	158	159	<b>157</b>	-2,5	-1,6

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

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

Passagerindtægterne er 8 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til et fald på 4,1 pct. Det skyldes hovedsageligt lavere aktivitet i samfundet i starten af året som følge af Covid og heraf et lavere antal rejser. I budget 2022 var der budgetteret med et passagerindeks på 95 i starten af året stigende til indeks 97 ved udgangen af året. Særligt i starten af året var der pga. nedlukning af samfundet færre passagerer, hvilket betød, at passagerindekset i januar var på 75 pct. Passagerindekset er steget gradvist efter nedlukningen og har ligget omkring eller over indeks 95 i alle måneder siden maj, dog har der været et dyk til indeks 85 i december. Set over hele året har der været et passagerindeks på 92 svarende til ca. 4,5 pct. lavere end det budgetterede indeks på 96, som stort set også svarer til indtægtstabet på 4,1 pct.

Operatørudgifter udgør 558 mio. kr., hvilket er 31 mio. kr. mere end budgetteret svarende til en stigning på 5,9 pct. Årsagen til udviklingen i udgifter er de historisk høje stigninger i de prisindeks, der regulerer afregningen i operatørkontrakterne med Lokaltog A/S. I forhold til budgettet, hvor Nationalbankens prognose for udviklingen i priserne var indarbejdet, har der særligt været højere priser på diesel og renteutvikling.

Andre driftsudgifter udgør 12 mio. kr. og består på lokalbaneområdet af rejsekortafgifter, der fordeles efter indtægt, mellem bus og lokalbane.

Statskompensation på 7 mio. kr. dækker i 2022, 53 pct. af den opgjorte Covid-regning på 14 mio. kr. vedrørende lokalbaner. Den opgjorte Covid-regning på 14 mio. kr. fremgår af tabel 9 hvor Movias samlede Covid-regning og statskompensation, er specificeret. Statskompensationen på 7 mio. kr. er 1 mio. kr. højere end det budgetterede behov. For lokalbanerne udgør tabte indtægter på 14 mio. kr. langt hovedparten af Covid-regningen.

## Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Fællesudgifter til bus og bane omfatter andre driftsudgifter, som er udgifter til markedsføring, it-systemer, bygningsdrift, administrative udgifter mv samt pensioner og finansielle poster. Det samlede tilskudsbehov til fællesudgifter er efter statskompensation i alt 320 mio. kr., hvilket er 47,2 mio. kr. lavere end budgetteret.

**Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel	
				R2022-B2022	Pct.
Andre driftsudgifter	327.831	322.294	<b>280.893</b>	-41.401	-12,8
Pensioner	27.365	29.337	<b>28.867</b>	-470	-1,6
Finansielle poster	10.052	15.300	<b>9.991</b>	-5.309	-34,7
Tilskudsbehov	365.248	366.931	<b>319.751</b>	-47.180	-12,9
Statskompensation <sup>1)</sup>	-1.281	0	<b>-40</b>	-40	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	363.967	366.931	<b>319.711</b>	-47.220	-12,9

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

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

På andre driftsudgifter under fællesudgifter er der et mindreforbrug på 41,4 mio. kr., der er en del af Movias tiltag til at nedbringe kommunernes og regionernes tilskudsbehov i 2022. Dette kan dels henføres til beslutningen om at lånefinansiere Movias andel af den kommende digitalisering af rejsekort, der i har frigjort 25 mio. kr. i 2022. Endvidere er der realiseret et mindreforbrug på 16,4 mio. kr. i 2022, der overordnet kan henføres til et forøget niveau af vakancer ifm. personaleomsætning samt reduceret og prioriteret aktivitet i organisationen, herunder indkøb af varer og tjenesteydelser.

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2022 realiseret til 28,9 mio. kr., hvilket er 1,6 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. Afdrag på rejsekortlån opgøres derfor i regnskabet som en netto-post.

De finansielle poster er i 2022 5,3 mio. kr. lavere end budgetteret. De væsentligste forklaringer er:

- Indtægter fra rykkergebyrer på kontrolafgifter er 2,8 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes, at der er udskrevet flere kontrolafgifter som følge af helårseffekt af insourcing af billetkontrollen i 2021 samt øget effektivitet i kontrolafgiftsteamet.
- Afdrag på rejsekortlån er netto 1,8 mio. kr. lavere end budgettet, fordi Movia omlagde rejsekortlån i Kommunekredit i 2020, hvilket har givet en besparelse på Movias afdrag og renteudgifter. Nettoudgift til rejsekortlån er fastholdt på 25 mio. kr. i budgettet for at fastholde målsætningen om en stabil udgiftspost.
- Renteindtægter fra SKATs opkrævning af ikke-betalte kontrolafgifter er 1,3 mio. kr. højere end budgetteret.



# Flextrafik

Tilskudsbehovet er samlet set 89,5 mio. kr. højere end budgetteret (se tabel 10). Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er, at operatørudgifter er 96 mio. kr. højere end budget – dels pga. de kraftigt stigende priser på diesel og rente i forhold til de budgetterede priser og dels som følge af knaphed på chauffører og dermed vognkapacitet. For at sikre forsyningen har Movia med succes gennemført nyt udbud og – så længe der er krig i Ukraine - diesel-indeksregulering af eksisterende uregulerede kontrakter.

Der er stor forskel på udviklingen i den variable flextrafik og flexrute som derfor vises opdelt i tabel 5 og tabel 6. Flexrutekørsel blev under coronapandemien sidestillet med Movias almindelige rutekørsel med fortsat fuld kontraktlig betaling trods manglende kørsel, mens operatørerne i den variable flextrafik i stort omfang mistede deres indtægt fra dag til dag. Der henvises til bilag 1 vedr. kort præsentation af kørselsordningerne i flextrafik.

**Tabel 5 Tilskudsbehov variabel flextrafik (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel B2022-R2022	
					Pct.
Passagerindtægter	-51.343	-52.136	-58.894	-6.758	13,0
Operatørudgifter	399.410	429.914	521.536	91.622	21,3
Andre driftsudgifter	80.158	82.706	83.041	335	0,4
Tilskudsbehov	428.225	460.484	545.683	85.199	18,5
Modregning statskompensation	26.473	0	0	0	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	454.699	460.484	545.683	85.199	18,5

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

Passagerindtægter er 6,8 mio. kr. svarende til 13,0 pct. højere end budgetteret. Der er passagerindtægter på ordningerne flexhandicap, flextur og Plustur. Passagertallet på disse ordninger er steget med 14 pct. fra 2021 og ligger 1 pct. over det budgetterede. Særligt i flexhandicap har der været stor stigning i passagertallet også højere end den budgetterede stigning. Årsagen til at passagerindtægterne er realiseret højere end budget er derudover, at der var forventet et fald i indtægten pr. passager pga. kortere rejser. Indtægten pr. passager er realiseret på niveau med 2021. På trods af de højere passagerindtægter i forhold til budget er tilskudsbehovet til den variable flextrafik 19 pct. højere end budgetteret.

Operatørudgifter er 91,6 mio. kr. svarende til 21 pct. højere end budgetteret. Operatørudgifterne i den variable flextrafik varierer både med udviklingen i passagertallet og udviklingen i omkostning pr. passager. Passagertallet er 8 pct. lavere end budget og således ikke forklaring på stigningen i operatørudgifterne. Omkostning pr. passager er 28 pct. højere end budget. Stigningen i omkostninger skyldes primært, at mangel på vogne, reservedele og chauffører har givet udfordringer for operatørerne med at levere den nødvendige kapacitet, Det er dog lykkedes for Movia at levere den efterspurgte kørsel, hvilket ikke har været tilfældet i hele landet. Årsagen er bl.a. at der blev gennemført et nyt ekstra udbud af garantibiler i foråret 2022 og at bestyrelsen besluttede at indføre en indekserregulering af de uregulerede kontrakter fra 1. marts 2022. Begge tiltag har øget omkostningerne i flextrafikken yderligere ud over den generelle omkostningsstigning, der er sket i 2022.

Tidligere har ikke alle Movias kontrakter med operatørerne i flextrafik været indeksreguleret i de ordinære kontraktperioder. Det har været begrundet i de korte kontraktperioder på 1-2 år og har fungeret godt i en tid med lav inflation. Stigningen i brændstofpriser har – på grund af forsyningssikkerheden - gjort det nødvendigt at indføre en særlig diesel-indeksregulering fra 1. marts 2022 på eksisterende kontrakter. Movia vurderer iht. forsyningsvirksomhedsdirektivet at have lov til at foretage denne ændring i eksisterende kontrakter pga. krigen i Ukraine. Diesel-indeksreguleringen skal stoppe, når krigen i Ukraine stopper.

Den ekstraordinære regulering udfases 1. marts 2023, hvorefter alle flextrafikkontrakter vil blive indeksreguleret i henhold til Trafikselskabernes omkostningsindeks. Diesel-indeksreguleringen har givet en ekstraudgift på i gennemsnit 4 pct. i perioden marts-december 2022.

Andre driftsudgifter er primært drift af IT (i Flexdanmark), trafikstyring og kundecenter samt investeringer i udvikling af ny optimeringsplatform (NOP). Andre driftsudgifter er realiseret som budgetteret.

**Table 6 Tilskudsbehov flexrute (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	R2022	Forskel	
				B2022-R2022	Pct.
Operatørudgifter	242.689	260.403	264.823	4.420	1,7
Andre driftsudgifter	3.916	4.183	4.018	-165	-3,9
Tilskudsbehov	246.605	264.586	268.841	4.255	1,6
Modregning statskompensation	-4.342	0	0	0	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	242.264	264.586	268.841	4.255	1,6

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

Tilskudsbehov til flexrute er realiseret stort set som budget. På trods af de generelle prisstigninger er omkostningen pr. passager i flexrute stort set uændret. Det skyldes, at den dyreste kørsel til specialinstitutioner fylder mindre i det samlede udbud, og dels at prisen på kørsel til mange institutioner er faldet i forbindelse med gennemførelse af nyt udbud.

**Tabel 7 Flextrafik nøgletal**

	R2021	B2022	R2022	Forskel R2022-B2022	
<b>Antal passagerer (1.000)</b>					Pct.
Flexrute	1.556	1.620	<b>1.681</b>	60	3,7
Flexpatient	557	661	<b>560</b>	-102	-15,4
Flexhandicap	657	699	<b>732</b>	33	4,7
Flextur	328	403	<b>389</b>	-14	-3,4
Flexkommune	292	372	<b>296</b>	-77	-20,6
Plustur	11	20	<b>13</b>	-7	-36,7
Flexvariabel	1.845	2.156	<b>1.989</b>	-166	-7,7
Flextrafik i alt	3.401	3.776	<b>3.670</b>	-106	-2,8
<b>Operatørudgift pr. passager (kr.)</b>					
Flexrute	156	161	<b>158</b>	-3	-2,0
Flexpatient	286	256	<b>357</b>	102	39,7
Flexhandicap	217	208	<b>267</b>	59	28,6
Flextur	139	131	<b>165</b>	34	26,1
Flexkommune	172	162	<b>202</b>	41	25,3
Plustur	117	132	<b>148</b>	16	12,4
Flexvariabel	216	199	<b>262</b>	63	31,5
Flextrafik i alt	189	183	<b>214</b>	31	17,2
<b>Nøgletal flextrafik i alt</b>					
Indtægt pr. passager (kr.)	-51,6	-46,5	<b>-51,9</b>	-5,5	11,8
Tilskudsbehov pr. passager (kr.)	198,4	192,0	<b>221,9</b>	29,9	15,6
Andre driftsudg. pr. passager, flexrute (kr.)	2,5	2,6	<b>2,4</b>	-0,2	-7,4
Andre driftsudg. pr. passager, flexvariabel (kr.)	43,7	38,4	<b>41,7</b>	3,4	8,8

Anm.: Indtægt pr. passager er beregnet for flexhandicap og flextur (inkl. plustur), som er ordninger med brugerbetaling.

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

Det samlede passagertal for flextrafik er steget med 8 pct. fra 2021 og passagerindeks i 2022 er 93 for variabel flextrafik og 108 for flexrute målt i forhold til 2019 før Covid.

Flexrute har lave administrative udgifter (andre driftsudgifter), da planlægning og daglig styring indgår som en del af operatørudgifterne. I flexpatient, flexhandicap, flextur, flexkommune og Plustur indgår disse elementer som andre driftsudgifter.

Budgetafvigelser på andre driftsudgifter pr. passager skyldes budgetafvigelser i antal passagerer.

I nedenstående tabel 8 er tilskudsbehov vist pr. ordning i flextrafik.

**Tabel 8 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)**

	R2021	B2022	<b>R2022</b>	Forskel R2022-B2022	Pct.
Flexrute	246.605	264.586	<b>268.841</b>	4.255	1,6
Flexpatient	178.889	188.565	<b>218.228</b>	29.663	15,7
Flexhandicap	142.922	142.300	<b>192.601</b>	50.301	35,3
Flextur	44.258	55.395	<b>63.056</b>	7.661	13,8
Flexkommune	60.653	71.334	<b>69.706</b>	-1.628	-2,3
Plustur	1.503	2.890	<b>2.091</b>	-799	-27,7
Flextrafik i alt	674.830	725.070	<b>814.524</b>	89.454	12,3
Modregning statskompensation	22.132	0	<b>0</b>	0	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	696.962	725.070	<b>814.524</b>	89.454	12,3

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




Carlsøvej

**300S**  
Gl. Holte (Øverøvej)

**30E**  
DTU, Røvehøjvej

**190**  
Holte St.  
(Vej esøvej)

 **movia**

**190**  
Zone SL, Holtevej

**300S**  
Zone SL, Øverøvej

**Carlsøvej**  
Zone SL, Øverøvej

## Særlige poster

I aftalerne fra den 8. og 10. juni 2022 om kommunernes og regionernes økonomi for 2023 er KL, Danske Regioner og regeringen enige om udbetaling af Covid-kompensation på samlet 150 mio. kr. til de regionale trafikselskaber baseret på den estimerede Covid-meromkostning for januar og februar 2022. Dette er udmøntet i akt 346 af 7. september 2022. Af de 150 mio. kr. tilgår 64 mio. kr. Movia. Den 20. september 2022 besluttede regeringen en yderligere kompensation til de regionale trafikselskaber på 125 mio. kr. Dette er udmøntet i akt 33 af 21. december 2022. Trafikselskaberne i Danmark har aftalt en fordeling, hvor 47 mio. kr. heraf tilfalder Movia. Samlet modtager Movia derfor 111 mio. kr. i statskompensation.

Movias Covid-regning i 2022 er på 210 mio. kr. og består hovedsageligt af 198 mio. kr. i mistede passagerindtægter og 12 mio. kr. i øgede udgifter, som skyldes ekstra rengøring af busserne samt øget rengøring af chaufførlokaler.

Der var i budget 2022 forudsat fuld statskompensation vedr. Covid-relaterede udgifter. Med aftalerne om statskompensation på 111 mio. kr. dækkes 53 pct. af Covid-regningen. Statskompensationen er opført i regnskabet som en særlig post.

I tabel 9 nedenfor er statskompensationen for 2022 opdelt på bus, bane og fællesudgifter og typen af indtægt/udgift.

**Tabel 9 Specifikation af Covid-regning og statskompensation 2022 (1.000 kr.)**

	B2022 Covid- regning	R2022 Covid- regning	R2022 Covid-stats- kompensation <sup>1)</sup>	R2022 Ufinansieret Covid-regning
<b>Bus</b>				
Lavere passagerindtægter, Covid	-148.295	-184.296	<b>-97.642</b>	<b>-86.654</b>
Ekstra rengøring af busser	-15.160	-9.586	<b>-5.079</b>	<b>-4.507</b>
Ekstra rengøring af chaufførlokaler	-2.154	-1.924	<b>-1.019</b>	<b>-905</b>
<b>Bus i alt</b>	<b>-165.609</b>	<b>-195.806</b>	<b>-103.740</b>	<b>-92.066</b>
<b>Lokalbaner</b>				
Lavere passagerindtægter, Covid	-5.980	-13.866	<b>-7.346</b>	<b>-6.520</b>
Værnemidler	0	-48	<b>-26</b>	<b>-23</b>
<b>Lokalbaner i alt</b>	<b>-5.980</b>	<b>-13.914</b>	<b>-7.372</b>	<b>-6.542</b>
<b>Fællesudgifter</b>				
Kommunikation mv.	0	-76	<b>-40</b>	<b>-36</b>
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>-76</b>	<b>-40</b>	<b>-36</b>
<b>Statskompensation i alt</b>	<b>-171.589</b>	<b>-209.797</b>	<b>-111.153</b>	<b>-98.644</b>

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

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

## Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2022.



# Årsregnskab 2022

## Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2022 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper og er revideret og opstillet ud fra Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv., og danner grundlag for Movias efterregulering til kommuner og regioner for regnskabsåret 2022.

**Tabel 10 Regnskabsopgørelse 2022 (1.000 kr.)**

Noter	R2021	B2022	R2022	Forskel R2022-B2022	
Bus					Pct.
1 Indtægter	-1.205.107	-1.487.565	<b>-1.451.563</b>	36.001	-2,4
Operatørudgifter	3.173.097	3.153.190	<b>3.480.306</b>	327.116	10,4
Andre driftsudgifter	189.899	201.860	<b>198.413</b>	-3.447	-1,7
Bus i alt	2.157.889	1.867.485	<b>2.227.155</b>	359.671	19,3
Lokalbaner					
1 Indtægter	-161.171	-193.629	<b>-185.743</b>	7.886	-4,1
Operatørudgifter	528.953	527.439	<b>558.454</b>	31.015	5,9
Andre driftsudgifter	11.757	11.800	<b>12.359</b>	559	4,7
2 Anlæg - Lokalbaner	0	0	<b>0</b>	0	-
Lokalbaner i alt	379.539	345.610	<b>385.071</b>	39.461	11,4
Fællesudgifter					
3 Andre driftsudgifter	327.831	322.294	<b>280.893</b>	-41.401	-12,8
Pensioner	27.365	29.337	<b>28.867</b>	-470	-1,6
Finansielle poster	10.052	15.300	<b>9.991</b>	-5.309	-34,7
Fællesudgifter i alt	365.248	366.931	<b>319.751</b>	-47.180	-12,9
Flextrafik					
Indtægter	-51.343	-52.136	<b>-58.894</b>	-6.758	13,0
Operatørudgifter	642.099	690.317	<b>786.359</b>	96.042	13,9
Andre driftsudgifter	84.074	86.888	<b>87.058</b>	170	0,2
Flextrafik i alt	674.830	725.070	<b>814.524</b>	89.454	12,3
4 Særlige poster <sup>1)</sup>	-463.957	-171.589	<b>-111.153</b>	60.436	-35,2
Tilskudsbehov efter statskompensation	3.113.549	3.133.507	<b>3.635.348</b>	501.842	16,0
Faktureret	-3.024.107	-3.133.507	<b>-3.434.017</b>	-300.510	9,6
Resultat før efterregulering	89.442	0	<b>201.332</b>	201.332	-
Efterregulering	-89.442	0	<b>-201.332</b>	-201.332	-
Resultat	0	0	<b>0</b>	0	-

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

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

# Balance

Tabel 11 Balance 2022 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	5.741	2.395
	Grunde og Bygninger	54.631	54.625
	Tekniske anlæg og biler	113.324	91.109
	Anlæg under udførelse	1.551	1.261
5	<b>Anlægsaktiver</b>	<b>175.246</b>	<b>149.390</b>
6	Aktier og kapitalandele	632.229	641.148
7	Ansvarlig lånekapital	63.827	138.180
	Deposita vedr. indgående lejemål	2.484	2.520
	Langfristede tilgodehavender	698.539	781.848
8	Andre tilgodehavender	432.739	196.882
9	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	274.835	445.130
	Periodeafgrænsningsposter	22.332	37.238
	Kortfristede tilgodehavender	729.906	679.250
	Banker	0	0
	Kontante beholdninger	0	0
10	Likvide aktiver	0	0
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>1.603.691</b>	<b>1.610.488</b>
	<b>Passiver</b>		
	Balancekonto	-670.014	-404.523
	Skattefinansierede aktiver	175.246	149.390
11	Egenkapital	-494.768	-255.133
12	Pensionsforpligtelser	1.068.204	828.145
	Anlægspulje	1.027	614
	Hensatte forpligtelser	1.069.230	828.759
13	Kommunekredit	137.294	80.218
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	0	96.500
	Deposita	2.293	2.352
	Langfristet gæld	139.587	179.070
13	Kortfristet del af langfristet gæld	40.118	43.976
	Indenlandske kreditorer	359.530	365.905
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	116.671	136.079
	Skyldig rejsehjemmel	96.348	99.723
	Skyldige feriepenge	17.597	18.867
10	Kassekredit	86.312	111.116
	Skyldige omkostninger	173.065	82.125
	Kortfristet gæld	889.642	857.791
	<b>Passiver i alt</b>	<b>1.603.691</b>	<b>1.610.488</b>
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, idet administrationen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for løbende foreløbigt afregnede indtægter, og i det er der 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 2019 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2020-2022.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (det tidligere Bus- & Togsamarbejde) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2021.

Trafikstyrelsen har i 2021 erstattet bekendtgørelse 1369 med bekendtgørelse 804 af 04/05/2021 - gældende fra 01/01/2021 til 31/12/2021 - som indebærer en afskaffelse af dobbeltfaktorerne i indtægtsdelingen i hovedstadsområdet. Bekendtgørelse 1369 er blevet midlertidigt forlænget via bekendtgørelse 2378 af 10/12/2021 frem til 30/06/2022, og efterfølgende yderligere forlænget via bekendtgørelse 1027 af 14/06/2022 til 31/12/2022.

Bekendtgørelse 804, inkl. forlængelser erstattes fra 2023 af bekendtgørelse 1545 af 19/12/2022. Bekendtgørelse 1545 gældende fra 01/01/2023 beskriver overgang til indtægtsdeling baseret på en kildefordeling.

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.

## **Note 2 Anlægstilskud lokalbaner**

Nettoudgiften til anlægstilskud er nul. Der er i 2022 modtaget tilskud fra regionerne, der modsvarer det ydede anlægstilskud til lokaltog på 51,2 mio. kr. Dette vedrører primært fornyelsesplanen i Region Hovedstaden.

## **Note 3 Andre driftsudgifter**

Løn til den administrerende direktør udgør i 2022 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 bestyrelsen. I 2022 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.)**

	R2021	R2022 Covid-regning	R2022 Statskompensation
Lavere indtægter bus og bane	-444.365	-198.162	<b>-104.989</b>
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	-41.724	-11.634	<b>-6.164</b>
Lavere indtægter flextrafik	-1.658	0	<b>0</b>
Lavere udgifter flextrafik	23.790	0	<b>0</b>
Covid-statskompensation	-463.957	-209.797	<b>-111.153</b>

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud. Da statskompensationen fortrinsvis tilgår Movia, er de fleste punkter i ovenstående tabel således med negativt fortegn.

Særlige poster i regnskab 2022 er indtægter fra statskompensation til mindreindtægter og merudgifter i 2022 som følge af Covid. Statskompensationen for 2022 er udmøntet i akt 346 af 7 september 2022 og akt 33 af 21. december 2022, Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den beregnede Covid-regning.

Opgørelsen af Covid-regningen i årsregnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsinstruks af 16. december 2021 fra Trafikstyrelsen. Opgørelsen med konsekvenserne af Covid og revisorerklæring hertil indsendes til godkendelse hos Trafikstyrelsen, når årsregnskab 2022 er aflagt.

Den samlede statskompensation i regnskab 2022 er opgjort til 111,2 mio. kr. Covid-regningen som følge af færre bus- og banepassagerindtægter er på 198,2 mio. kr., mens Covid-relaterede nettoudgifter udgør 11,6 mio. kr., som vedrører bl.a. ekstra rengøring. For flextrafik er der ikke opgjort Covid-relaterede mindreindtægter eller merudgifter. Idet trafiksselskabernes samlede opgørelse af mindreindtægter og merudgifter sfa. Covid overstiger statskompensationen, forventes det ikke, at der efter årsregnskabets afslutning vil forekomme ændringer i statskompensationen.

**Note 5 Anlægsoversigt 2022 (1.000 kr.)**

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	46.817	11.713	314.041	76.647	1.551	470.176
Tilgang i året	0	0	0	365	416	2.130	2.911
Afgang i året	0	0	0	-459	-4.693	-2.420	-7.572
Overførsler	0	1.871	0	0	0	0	1.871
Kostpris 31. december	19.408	48.688	11.713	313.947	72.369	1.261	467.386
Akkumulerede Ned- og afskrivninger							
1. januar	0	17.364	5.942	200.717	70.906	0	294.930
Årets afskrivninger	0	962	915	22.580	3.761	0	28.218
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	-459	-4.693	0	-5.152
Ned- og afskrivninger 31. december	0	18.326	6.857	222.838	69.974	0	317.996
<b>Regnskabsmæssig-værdi 31. december</b>	<b>19.408</b>	<b>30.362</b>	<b>4.855</b>	<b>91.109</b>	<b>2.395</b>	<b>1.261</b>	<b>149.390</b>

**Note 6 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2022 (1.000 kr.)**

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S	28,9	89.944	4.403	<b>94.347</b>
Lokaltog A/S	75,7	541.985	4.516	<b>546.502</b>
DOT I/S	33,3	300	0	<b>300</b>
I alt		632.229	8.919	<b>641.148</b>

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er øget med 8,9 mio. kr. som følge af årets resultat 2021 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2022.

Movia er yderligere engageret i foreningen FlexDanmark, hvor Movias finansieringsandel i 2022 var på 33 pct.

**Note 7 Ansvarlig lånekapital 2022 (1.000 kr.)**

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S	63.827	439	-32.586	<b>31.680</b>
Lokaltog A/S	0	106.500	0	<b>106.500</b>
I alt	63.827	106.939	-32.586	<b>138.180</b>

Movia har i perioden 2005 til 2009 indskudt ansvarlig lånekapital i selskabet Rejsekort & Rejseplan A/S (tidligere Rejsekort A/S).

I 2022 er der tilskrevet 0,4 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 32,6 mio. kr. Ultimo 2022 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S på 31,7 mio. kr.

I 2022 har Movia indskudt ansvarlig lånekapital i Lokaltog A/S for 106,5 mio. kr. Beløbet er modsvaret af forudbetaling fra regionerne til Movia. Forudbetalingen og indskud af ansvarlig lånekapital sikrer, at der er likviditet i Lokaltog A/S til at udføre større anlægsarbejder på Østbanen og Favrholm station.

**Note 8 Andre tilgodehavender**

Andre tilgodehavender er i 2022 faldet med 235,8 mio. kr. Faldet skyldes primært, at et tilgodehavende hos DSB og Metro fra 2021, som følge af afregning af indtægtsdelingsregnskaber, er blevet indfriet samt at afregning af skyldig statskompensation for 2021 i januar 2022.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2022 på 74,6 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivningerne kan henføres til afskrivninger af kontrolafgifter. Kontrolafgifter afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. note 1. I 2022 er modtaget 21,8 mio. kr. i tilbagebetaling fra Gældsstyrelsen. Disse er modregnet i afskrivningerne under indtægterne.

Udover kontrolafgiftsafskrivninger er der afskrivninger på debitorer på sager under 20.000 kr. på 0,6 mio. kr., som kan henføres til rejsehjemmelsdebitorer. Primo januar 2022 var 0,3 mio. kr. hensat til tab på debitorer. Dette beløb er i 2022 nedjusteret til 0,2 mio. kr. ultimo 2022.

**Note 9 Tilgodehavender vedr. ejere og tilknyttede selskaber 2022 (1.000 kr.)**

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	173.956	165.849	<b>339.806</b>
Regioner	99.366	4.193	<b>103.559</b>
Tilknyttede selskaber	1.513	253	<b>1.765</b>
I alt	274.835	170.295	<b>445.130</b>

Stigningen i 2022 på 170,3 mio. kr. i tilgodehavender som vist i note 9 skyldes primært en stigning i tilgodehavende efterregulering hos kommuner og regioner. I 2022 er den tilgodehavende efterregulering steget med 179,9 mio. kr. Primo 2022 betalte regionerne et tilgodehavende anlægstilskud vedrørende 2021, hvilket har bevirket, at ændringen i tilgodehavender er steget mindre end stigningen i skyldig efterregulering.

**Note 10 Likvide beholdninger og kassekredit (1.000 kr.)**

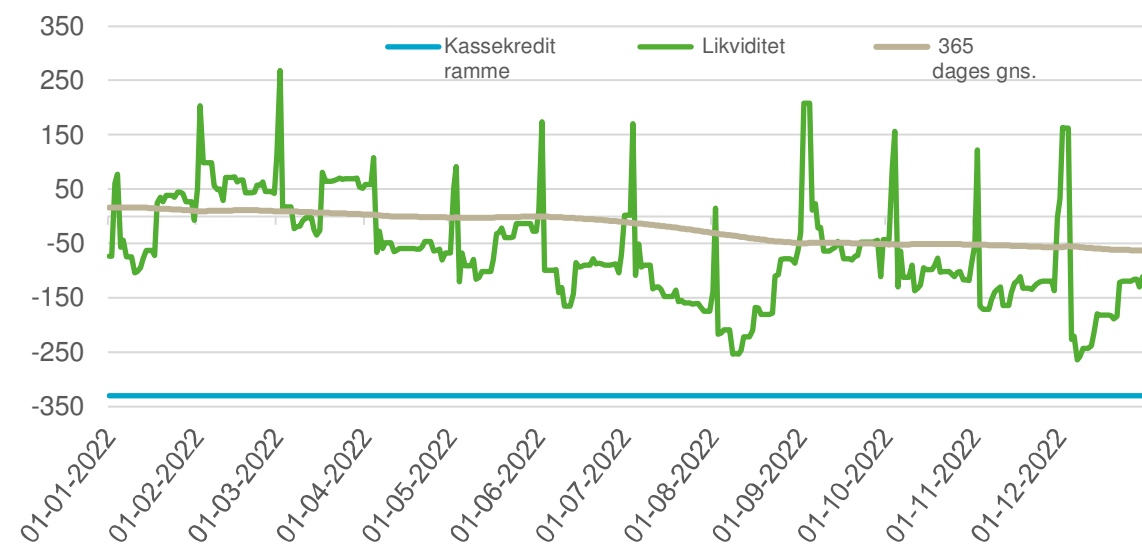
	R2021	R2022
Likvide beholdning 1. januar	71.965	<b>-86.312</b>
<b>Ændring i likvide beholdning:</b>		
+/- Årets efterregulering	-89.442	<b>-201.332</b>
+/- Årets afregnede efterregulering	18.177	<b>-28.254</b>
+/- Årets statskompensation	-463.957	<b>-111.153</b>
+/- Årets afregnede statskompensation	508.289	<b>150.357</b>
+/- Øvrige finansforskydninger	-131.345	<b>165.578</b>
<b>Likvide beholdning 31. december</b>	<b>-86.312</b>	<b>-111.116</b>

Movias likvide beholdning er fra 1. januar 2022 til 31. december 2022 faldet med samlet 24,8 mio. kr., hvilket primært skyldes efterreguleringen på 201 mio. kr., samt ændringer i øvrige finansforskydninger. Øvrige finansforskydninger dækker bl.a. over større forskydninger i afregningen af indtægtsdelingen.

Den likvide beholdning er faldet fra -86 mio. kr. primo året til -111 mio. kr. ultimo 2022. Den gennemsnitlige likvidbeholdning målt over 365 dage udgjorde 31. december.2022 -63 mio. kr. Likvidbeholdningen lever således ikke op til målsætningen i den finansielle politik, som er en gennemsnitlig likvidbeholdning på 150 mio. kr. Bestyrelsen er løbende blevet informeret om udviklingen i likvidbeholdningen.

Udviklingen i likviditet baseret på daglige- og gennemsnitssaldi i 2022 kan illustreres som i figur 2:

**Figur 2 Udvikling i likviditet 2022 (mio. kr.)**



Movias kassekredit udgør 330 mio. kr., svarende til 125 kr. pr. borger i Movias område, hvilket er det maksimalt mulige. Bestyrelsen har besluttet at forhøje kassekreditten fra 100 mio. kr. til 330 mio. kr. Forhøjelsen er gældende til 1. februar 2024, hvorefter kassekreditten igen vil udgøre 100 mio. kr.

**Note 11 Udvikling i egenkapitalen i 2022 (1.000 kr.)**

1. januar	-494.768
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-23.066
Til- og afgang af anlægsaktiver	-2.790
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-23.142
Afdrag lån	53.218
Regulering af hensættelser	235.415
<b>31. december</b>	<b>-255.132</b>

Egenkapitalen er i 2022 steget med 239,6 mio. kr., således at den negative egenkapital på -494,8 mio. kr. pr. 1. januar 2022 bliver til -255,1 mio. kr. pr. 31. december 2022.

Den væsentligste årsag til Movias negative egenkapital er pensionsforpligtelsen i forhold til tjenestemænd. Pensionsforpligtelsen genberegnes efter reglerne minimum hvert 5. år og er blevet genberegnet i 2022. Forpligtelsen er blevet nedjusteret med 240,1 mio. kr. i 2022. 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 2022 yderligere påvirket af negative afskrivninger på anlægsaktiver for -23,1 mio. kr. samt til- og afgang af anlægsaktiver for -2,8 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2022, hvor der har været større afgang end tilgang, jf. note 5.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 23,1 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 2022 afdraget i alt 53,2 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

#### Note 12 Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet i 2022 og udgjorde pr. 31. december 2022 til 828 mio. kr. i henhold til budget- og regnskabssystem for kommuner og regioner.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

#### Note 13 Kommunekredit (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	52.400	49.900	33.300	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	70.000	6.364	0	21-12-2022	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	31.070	26.165	19.623	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	64.138	54.011	40.508	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	40.973	30.763	18-12-2025	-
Lån i alt	270.608	177.412	124.194		
Forfald i 2023			43.976		
Forfald efter 2023			80.218		

Alle Movias lån er variabelt forrentet og optaget hos Kommunekredit. 4 af de 5 lån svarende til 75 pct. af restgælden er rentesikret med en SWAP aftale til fast rente. Minimum 50% af Movias lån skal være med fast rente.

Der er afdraget ekstraordinært 13,1 mio. kr. på lån i Kommunekredit i 2022.

Gæld til Kommunekredit udgør 124,2 mio. kr. Heraf forfalder 44 mio. kr. til betaling i 2023.

#### Note 14 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2022 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
<i>Kortfristet</i>			
Kommuner	53.012	31.397	84.410
Regioner	16.834	-6.833	10.001
Tilknyttede selskaber	46.825	-5.156	41.669
Kortfristet i alt	116.671	19.408	136.079
<i>Langfristet</i>			
Regioner	0	96.500	96.500
Langfristet i alt	0	96.500	96.500
I alt	116.671	115.908	232.579

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er steget med 115,9 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2022. Gælden pr. 1. januar 2022 indeholdt forudbetaling af a conto-bidraget for 2022 fra en række kommuner/regioner, som først var forfalden i januar 2022. Den 31. december 2022 var forudbetalingen af det kommende års a conto-bidrag oppe på et højere niveau for kommunerne. Hertil kommer, at der i 2022 er afregnet med kommuner og regioner fra årsregnskab 2020. Den skyldige efterregulering er faldet med 49,7 mio. kr. som følge af afregningen.

I 2022 er der desuden modtaget betaling fra regionerne på 106,5 mio. kr. 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 på Østbanen og Favrholm station.

Af den samlede forudbetaling forfalder 10 mio. kr. i 2023.

#### Note 15 Garantiforpligtelser (1.000 kr.)

	Restbeløb	Udløb	Vedrørende
Handelsbanken	274.237	02-01-2034	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	34.806	30-09-2036	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
<b>I alt</b>	<b>309.043</b>		

#### Note 16 Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flexkørsel er organiseret i foreningen FlexDanmark, som Movia er medlem af. Movia har over for foreningen garanteret en andel af feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Pr. 31. december 2022 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 1,2 mio. kr.
- Movia har aktuelt en tvist mod en leverandør, som relaterer sig til leverandørens væsentlige misligholdelse og uberettigede ophævelse af en rammeaftale. Forligsdrøftelser pågår. Det forventes ikke, at sagen vil påvirke Movias regnskab væsentlig fremover.
- Movia har en verserende sag i Ligebehandlingsnævnet. Sagen er principiel. Procesrisikoen vurderes som meget lav.

#### Note 17 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån	52.400	33.300	1,1%	1.359	10-12-2012	29-12-2026
Rejsekortlån	31.070	19.623	3,5%	-150	05-07-2011	06-10-2025
Rejsekortlån	64.138	40.508	1,6%	1.014	18-06-2014	24-10-2025
<b>Total</b>	<b>147.608</b>	<b>93.432</b>		<b>2.223</b>		

Movia har indgået ovenstående aftaler om renteswap med Nordea med det formål at omlægge variable rentebetalingen 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 2022 af ovenstående renteswaps er 2,2 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	1.698	1.478
Busdrifts kontrakter	156.300	159.500
Flextrafik kontrakter	28.524	29.539
I alt	186.522	190.517

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 41,5 mio. kr. ultimo 2022 (2021: 46,6 mio. kr.), der primært er relateret til lokaleleje til 2025 og biler samt el-ladestandere. De årlige omkostninger udgør 17,6 mio. kr. (2021: 16,9 mio. kr.).



# Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2022 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 2022 som opgjort i Akt 346 af 7. september 2022 og Akt 33 af 21. december 2022 og i overensstemmelse med den mellem Trafikselskaberne i Danmark aftalte fordeling.

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. 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 omfordeles i henhold til førnævnte bekendtgørelse. Omsætningen for kundernes optankninger og køb af rejsekort oppebæres ligeledes landsdækkende af de forskellige trafikvirksomheder.

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

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 salgskostninger 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 nominal 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 2022 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, 10. marts 2023

---

Dorthe Nøhr Pedersen  
Administrerende direktør

---

Kirsten Jensen  
Formand

---

Gert Jørgensen  
Næstformand

---

Yildiz Akdogan

---

Kenneth Gøtterup

---

Bent Hansen

---

Simon Hansen

---

Felex Pedersen

---

Christoffer Buster Reinhardt

---

Ole Vive



# Den uafhængige revisors revisionspåtegning

## Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 01.01.2022 - 31.12.2022, der omfatter regnskabsopgørelse, balance og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, (side 27 - 41) med følgende hovedtal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.635 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.610 mio. kr.
- Egenkapital i alt på -255 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 samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af Trafikselskabet Movia i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

### 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 2022. 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 1.697 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**

Trafikskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2022 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2022. 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 Trafikskabets 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 Trafikskabet 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 revisionshandlingerne 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.

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 dette er relevant, tilhørende sikkerhedsforanstaltninger.

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.

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**

#### **Yderligere oplysninger krævet i henhold til bekendtgørelse om kommunal og regional revision**

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til bestyrelsen.

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 i 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.

### **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 10. marts 2023

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand

statsautoriseret revisor

MNE NR.: mne26712



## **4. Fordelings- regnskab 2022**

# Fordelingsregnskab 2022

I 2022 udgør kommuner og regioners tilskudsbehov 3.635 mio. kr. efter Covid-statskompensation på 111 mio. kr. ud af den samlede Covid-regning på 210 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2022 indbetalt 3.434 mio. kr. i tilskud. Der bliver derfor opkrævet 201,3 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2022 fra kommuner og regioner. Alle 45 kommuner og begge regioner skal betale til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2024.

## Tilskud, efterregulering og statskompensation pr. forretningsområde

**Tabel 12 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde (1.000 kr.)**

	R2022	Statskompensation <sup>1)</sup>	Faktureret 2022	Efterregulering
Bus	2.227.155	-103.740	-1.883.929	239.486
Lokalbaner	385.071	-7.372	-365.703	11.995
Fællesudgifter	319.751	-40	-366.931	-47.220
Flextrafik	814.524	0	-817.453	-2.929
<b>Total</b>	<b>3.746.501</b>	<b>-111.153</b>	<b>-3.434.017</b>	<b>201.332</b>

1) Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

# Regionalt tilskud og efterregulering

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

Region Hovedstaden skal efterbetale 27,9 mio.kr. til Movia i januar 2024.

**Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)**

	R2021	R2022	Statskompensation 2022 <sup>1)</sup>	Faktureret 2022	Efterregulering 2022
Bus	322.672	317.083	-23.422	-256.290	-37.371
Flexpatient	28.454	35.080	0	-35.173	93
Lokalbaner	156.338	158.197	-4.010	-143.380	-10.808
Fællesudgifter	161.326	142.034	-17	-162.161	20.144
Tilskud i alt	668.790	652.394	-27.449	-597.004	-27.941

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

Region Sjælland skal efterbetale 9,7 mio. kr. til Movia i januar 2024.

**Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)**

	R2021	R2022	Statskompensation 2022 <sup>1)</sup>	Faktureret 2022	Efterregulering 2022
Bus	160.435	163.252	-8.501	-142.210	-12.542
Flexpatient	150.436	183.149	0	-183.512	363
Lokalbaner	223.201	226.873	-3.362	-222.323	-1.188
Fællesudgifter	27.587	24.301	-3	-27.982	3.684
Tilskud i alt	561.658	597.575	-11.866	-576.026	-9.683

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

# Kommunalt tilskud og efterregulering

De 45 kommuner skal samlet efterbetale 163,7 mio.kr. til Movia i januar 2024.

**Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)**

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles-udgifter	Total
<b>København</b>								
Regnskab 2021	449.456	28.680	0	0	9.586	19.495	53.168	560.385
Regnskab 2022	465.743	38.086	0	0	11.461	19.867	46.217	581.375
Statskompensation 2022	-27.438	0	0	0	0	0	-6	-27.444
Faktureret 2022	-386.938	-37.787	0	0	-11.477	-19.895	-53.424	-509.522
Efterregulering 2022	-51.367	-300	-0	0	16	28	7.213	-44.409
<b>Frederiksberg</b>								
Regnskab 2021	71.235	6.089	0	0	1	2.719	8.673	88.718
Regnskab 2022	69.561	8.213	0	0	19	2.842	7.539	88.174
Statskompensation 2022	-3.785	0	0	0	0	0	-1	-3.786
Faktureret 2022	-57.623	-8.185	0	0	-19	-2.845	-8.547	-77.218
Efterregulering 2022	-8.153	-28	0	0	-0	3	1.009	-7.169
<b>Albertslund</b>								
Regnskab 2021	13.827	1.479	0	0	3.395	4.671	1.584	24.956
Regnskab 2022	13.831	1.922	0	0	3.489	5.031	1.340	25.613
Statskompensation 2022	-996	0	0	0	0	0	-0	-996
Faktureret 2022	-10.363	-1.911	0	0	-3.489	-5.040	-1.570	-22.373
Efterregulering 2022	-2.472	-11	0	0	0	8	230	-2.245
<b>Ballerup</b>								
Regnskab 2021	29.533	4.157	679	0	1.770	10.155	2.511	48.804
Regnskab 2022	30.865	5.448	954	0	2.646	10.769	2.153	52.835
Statskompensation 2022	-831	0	0	0	0	0	-0	-831
Faktureret 2022	-27.815	-5.412	-1.008	0	-2.647	-10.784	-2.501	-50.167
Efterregulering 2022	-2.219	-36	54	0	1	15	348	-1.837
<b>Brøndby</b>								
Regnskab 2021	20.180	2.531	743	0	1.035	8.638	1.994	35.122
Regnskab 2022	20.915	3.427	1.030	0	948	9.013	1.702	37.034
Statskompensation 2022	-961	0	0	0	0	0	-0	-961
Faktureret 2022	-17.734	-3.367	-1.074	0	-946	-9.028	-2.002	-34.151
Efterregulering 2022	-2.221	-59	44	0	-2	15	301	-1.922
<b>Dragør</b>								
Regnskab 2021	7.855	774	20	0	41	391	798	9.879
Regnskab 2022	7.835	1.075	68	0	16	428	692	10.113
Statskompensation 2022	-250	0	0	0	0	0	-0	-250
Faktureret 2022	-6.853	-1.081	-66	0	-15	-428	-792	-9.235
Efterregulering 2022	-733	6	-1	0	-0	1	100	-628
<b>Gentofte</b>								
Regnskab 2021	48.995	4.540	0	0	19	5.801	5.004	64.359
Regnskab 2022	48.320	6.615	0	0	13	5.677	4.268	64.894
Statskompensation 2022	-2.222	0	0	0	0	0	-1	-2.223
Faktureret 2022	-40.364	-6.577	0	0	-13	-5.683	-4.986	-57.623
Efterregulering 2022	-5.734	-38	0	0	-0	6	718	-5.048

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Gladsaxe</b>								
Regnskab 2021	46.450	3.896	1.449	3	69	8.601	5.013	65.481
Regnskab 2022	44.346	5.358	2.316	2	44	9.767	4.227	66.061
Statskompensation 2022	-1.893	0	0	0	0	0	-1	-1.894
Faktureret 2022	-35.349	-5.297	-2.413	-2	-43	-9.778	-5.017	-57.899
Efterregulering 2022	-7.105	-61	97	-0	-1	11	790	-6.269
<b>Glostrup</b>								
Regnskab 2021	15.700	1.186	0	0	1.054	4.833	1.774	24.546
Regnskab 2022	16.524	1.518	0	0	1.146	5.289	1.540	26.017
Statskompensation 2022	-728	0	0	0	0	0	-0	-729
Faktureret 2022	-13.079	-1.526	0	0	-1.144	-5.299	-1.756	-22.804
Efterregulering 2022	-2.716	9	0	0	-2	10	216	-2.484
<b>Herlev</b>								
Regnskab 2021	19.928	1.827	0	0	29	3.638	2.263	27.686
Regnskab 2022	22.055	2.721	0	0	42	4.007	1.926	30.750
Statskompensation 2022	-960	0	0	0	0	0	-0	-961
Faktureret 2022	-15.905	-2.701	0	0	-41	-4.012	-2.254	-24.913
Efterregulering 2022	-5.189	-20	0	0	-1	5	329	-4.876
<b>Hvidovre</b>								
Regnskab 2021	32.128	3.648	0	0	1.047	8.227	3.555	48.605
Regnskab 2022	33.013	4.564	0	0	1.285	7.883	3.362	50.107
Statskompensation 2022	-1.451	0	0	0	0	0	-0	-1.451
Faktureret 2022	-29.520	-4.532	0	0	-1.282	-7.897	-3.833	-47.064
Efterregulering 2022	-2.042	-32	0	0	-3	14	472	-1.592
<b>Høje-Taastrup</b>								
Regnskab 2021	25.666	2.983	706	0	110	6.394	2.508	38.367
Regnskab 2022	26.340	4.139	1.021	0	72	6.919	2.180	40.671
Statskompensation 2022	-283	0	0	0	0	0	-0	-283
Faktureret 2022	-23.729	-4.121	-1.074	0	-71	-6.925	-2.514	-38.434
Efterregulering 2022	-2.328	-18	53	0	-1	6	334	-1.955
<b>Ishøj</b>								
Regnskab 2021	6.290	1.500	216	0	17	3.608	468	12.099
Regnskab 2022	6.226	2.046	189	0	21	3.588	392	12.462
Statskompensation 2022	-265	0	0	0	0	0	-0	-265
Faktureret 2022	-5.423	-2.043	-202	0	-21	-3.592	-470	-11.750
Efterregulering 2022	-538	-3	12	0	-1	4	78	-447
<b>Egedal</b>								
Regnskab 2021	22.032	1.687	536	3	98	13.500	1.910	39.767
Regnskab 2022	23.712	2.521	813	2	151	13.671	1.637	42.508
Statskompensation 2022	-700	0	0	0	0	0	-0	-700
Faktureret 2022	-20.123	-2.521	-855	-2	-148	-13.692	-1.901	-39.242
Efterregulering 2022	-2.889	0	42	-0	-3	20	264	-2.565

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Lyngby-Taarbæk</b>								
Regnskab 2021	39.990	2.630	726	0	55	4.157	3.479	51.037
Regnskab 2022	39.469	3.547	1.039	0	87	3.907	3.008	51.057
Statskompensation 2022	-2.227	0	0	0	0	0	-0	-2.227
Faktureret 2022	-32.162	-3.538	-1.080	0	-85	-3.911	-3.396	-44.173
Efterregulering 2022	-5.081	-9	42	0	-1	4	389	-4.657
<b>Rødovre</b>								
Regnskab 2021	35.031	2.697	0	0	63	5.976	4.042	47.809
Regnskab 2022	36.661	3.660	0	0	64	5.803	3.508	49.696
Statskompensation 2022	-1.865	0	0	0	0	0	-0	-1.865
Faktureret 2022	-30.515	-3.647	0	0	-63	-5.810	-4.050	-44.086
Efterregulering 2022	-4.281	-13	0	0	-2	8	543	-3.745
<b>Rudersdal</b>								
Regnskab 2021	42.579	3.004	1.233	0	113	5.598	3.480	56.007
Regnskab 2022	44.705	3.942	1.731	1	78	5.886	2.919	59.262
Statskompensation 2022	-764	0	0	0	0	0	-0	-764
Faktureret 2022	-42.436	-3.934	-1.821	-1	-77	-5.892	-3.316	-57.477
Efterregulering 2022	-1.505	-8	90	-0	-2	6	397	-1.020
<b>Tårnby</b>								
Regnskab 2021	27.466	2.505	0	1	89	4.450	3.153	37.666
Regnskab 2022	29.491	3.537	0	1	85	4.600	2.727	40.440
Statskompensation 2022	-1.206	0	0	0	0	0	-0	-1.207
Faktureret 2022	-25.509	-3.524	0	-1	-83	-4.604	-3.129	-36.850
Efterregulering 2022	-2.775	-13	0	-0	-2	4	402	-2.384
<b>Vallensbæk</b>								
Regnskab 2021	4.852	319	129	0	18	1.262	394	6.974
Regnskab 2022	4.880	522	193	0	35	1.386	340	7.356
Statskompensation 2022	-170	0	0	0	0	0	-0	-170
Faktureret 2022	-4.210	-525	-203	0	-34	-1.387	-393	-6.753
Efterregulering 2022	-500	3	10	0	-1	2	53	-432
<b>Furesø</b>								
Regnskab 2021	23.648	2.468	879	1	43	5.352	1.716	34.108
Regnskab 2022	25.357	3.461	1.222	1	35	5.935	1.495	37.505
Statskompensation 2022	-655	0	0	0	0	0	-0	-655
Faktureret 2022	-22.501	-3.458	-1.303	-1	-34	-5.941	-1.699	-34.936
Efterregulering 2022	-2.201	-3	82	-0	-1	6	204	-1.914
<b>Allerød</b>								
Regnskab 2021	19.160	971	442	0	493	6.056	1.532	28.653
Regnskab 2022	19.893	1.482	689	0	813	6.828	1.323	31.028
Statskompensation 2022	-496	0	0	0	0	0	-0	-496
Faktureret 2022	-17.972	-1.470	-731	0	-809	-6.835	-1.517	-29.335
Efterregulering 2022	-1.425	-13	42	0	-4	7	195	-1.197

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Fredensborg</b>								
Regnskab 2021	20.869	2.456	1.398	10	1.842	11.757	1.889	40.220
Regnskab 2022	22.687	3.311	1.926	34	2.283	12.854	1.685	44.780
Statskompensation 2022	-859	0	0	0	0	0	-0	-859
Faktureret 2022	-19.259	-3.302	-2.033	-33	-2.281	-12.872	-1.945	-41.724
Efterregulering 2022	-2.569	-9	106	-1	-2	18	260	-2.197
<b>Frederikssund</b>								
Regnskab 2021	28.905	1.821	1.140	79	1.172	16.625	2.034	51.776
Regnskab 2022	31.251	2.415	1.661	112	1.244	18.818	1.852	57.353
Statskompensation 2022	-236	0	0	0	0	0	-0	-236
Faktureret 2022	-28.979	-2.423	-1.720	-110	-1.233	-18.844	-2.131	-55.440
Efterregulering 2022	-2.036	8	59	-2	-12	26	280	-1.677
<b>Halsnæs</b>								
Regnskab 2021	10.947	1.337	447	0	738	7.699	1.005	22.173
Regnskab 2022	11.183	1.996	609	0	901	8.234	883	23.807
Statskompensation 2022	564	0	0	0	0	0	-0	563
Faktureret 2022	-11.347	-2.025	-623	0	-893	-8.244	-994	-24.127
Efterregulering 2022	-400	29	15	0	-8	10	111	-243
<b>Gribskov</b>								
Regnskab 2021	23.270	1.845	784	0	5.016	5.445	1.629	37.989
Regnskab 2022	24.764	2.584	1.319	0	5.952	5.915	1.416	41.950
Statskompensation 2022	-660	0	0	0	0	0	-0	-660
Faktureret 2022	-23.267	-2.604	-1.363	0	-5.952	-5.921	-1.630	-40.737
Efterregulering 2022	-837	20	44	0	0	6	214	-553
<b>Helsingør</b>								
Regnskab 2021	45.074	2.557	1.645	0	1.123	18.092	4.020	72.510
Regnskab 2022	51.223	3.916	2.180	0	1.127	19.803	3.972	82.221
Statskompensation 2022	-2.985	0	0	0	0	0	-1	-2.986
Faktureret 2022	-42.791	-3.919	-2.274	0	-1.124	-19.828	-4.543	-74.481
Efterregulering 2022	-5.446	3	94	0	-3	26	571	-4.754
<b>Hillerød</b>								
Regnskab 2021	38.775	2.358	919	0	2.324	15.222	3.560	63.159
Regnskab 2022	39.399	2.935	1.412	17	2.976	17.257	3.087	67.082
Statskompensation 2022	-1.088	0	0	0	0	0	-0	-1.088
Faktureret 2022	-34.688	-2.940	-1.460	-16	-2.975	-17.278	-3.572	-62.929
Efterregulering 2022	-3.623	5	48	-0	-0	21	486	-3.064
<b>Hørsholm</b>								
Regnskab 2021	16.500	1.753	662	1	136	3.519	1.491	24.062
Regnskab 2022	17.456	2.182	907	3	232	3.145	1.331	25.255
Statskompensation 2022	-430	0	0	0	0	0	-0	-430
Faktureret 2022	-15.484	-2.169	-947	-3	-226	-3.150	-1.480	-23.459
Efterregulering 2022	-1.542	-13	40	-0	-6	5	150	-1.366

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Lejre</b>								
Regnskab 2021	21.049	1.825	935	71	1.157	1.216	2.232	28.484
Regnskab 2022	21.822	2.243	1.259	47	1.482	1.412	1.911	30.176
Statskompensation 2022	-464	0	0	0	0	0	-0	-464
Faktureret 2022	-19.569	-2.232	-1.323	-46	-1.477	-1.413	-2.223	-28.284
Efterregulering 2022	-1.789	-11	64	-1	-5	1	312	-1.428
<b>Greve</b>								
Regnskab 2021	15.560	3.128	0	0	0	1.384	1.813	21.885
Regnskab 2022	16.785	4.236	0	0	0	1.842	1.591	24.454
Statskompensation 2022	-573	0	0	0	0	0	-0	-573
Faktureret 2022	-15.216	-4.193	0	0	0	-1.844	-1.833	-23.086
Efterregulering 2022	-995	-43	0	0	0	2	242	-794
<b>Roskilde</b>								
Regnskab 2021	61.723	4.977	3.178	27	2	713	6.503	77.122
Regnskab 2022	64.514	6.957	4.141	40	0	753	5.688	82.092
Statskompensation 2022	-992	0	0	0	0	0	-1	-993
Faktureret 2022	-56.183	-6.904	-4.322	-39	0	-754	-6.519	-74.721
Efterregulering 2022	-7.339	-53	181	-1	-0	1	832	-6.379
<b>Køge</b>								
Regnskab 2021	55.515	3.615	1.367	39	0	2.830	6.010	69.375
Regnskab 2022	55.545	4.896	1.951	62	0	2.748	5.181	70.383
Statskompensation 2022	-1.998	0	0	0	0	0	-1	-1.998
Faktureret 2022	-48.239	-4.876	-2.041	-61	0	-2.750	-6.004	-63.971
Efterregulering 2022	-5.308	-20	89	-1	0	2	824	-4.413
<b>Solrød</b>								
Regnskab 2021	5.841	791	531	0	1	99	742	8.006
Regnskab 2022	6.100	1.036	681	6	0	97	658	8.578
Statskompensation 2022	-124	0	0	0	0	0	-0	-124
Faktureret 2022	-5.401	-1.036	-715	-6	0	-97	-737	-7.991
Efterregulering 2022	-575	-0	34	-0	0	0	78	-462
<b>Stevns</b>								
Regnskab 2021	15.367	1.050	570	59	1.658	72	1.399	20.175
Regnskab 2022	15.828	1.638	975	52	2.007	76	1.220	21.797
Statskompensation 2022	-249	0	0	0	0	0	-0	-249
Faktureret 2022	-13.993	-1.638	-1.034	-51	-2.007	-76	-1.401	-20.200
Efterregulering 2022	-1.586	-0	59	-1	-0	-0	182	-1.347
<b>Kalundborg</b>								
Regnskab 2021	34.544	2.868	1.621	195	1.862	0	3.675	44.764
Regnskab 2022	38.306	3.767	2.449	267	1.632	2	3.181	49.604
Statskompensation 2022	-1.138	0	0	0	0	0	-0	-1.139
Faktureret 2022	-33.804	-3.752	-2.564	-268	-1.634	-2	-3.663	-45.686
Efterregulering 2022	-3.364	-15	115	1	2	0	482	-2.779

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Sorø</b>								
Regnskab 2021	16.792	1.107	870	60	1.343	8.606	1.687	30.464
Regnskab 2022	18.295	1.759	1.363	76	1.648	8.879	1.500	33.520
Statskompensation 2022	-713	0	0	0	0	0	-0	-713
Faktureret 2022	-16.514	-1.783	-1.432	-74	-1.647	-8.890	-1.756	-32.097
Efterregulering 2022	-1.068	24	69	-2	-0	12	257	-709
<b>Odsherred</b>								
Regnskab 2021	19.557	1.903	1.730	0	1.661	8.228	1.955	35.033
Regnskab 2022	21.761	2.583	2.429	0	1.851	9.143	1.702	39.468
Statskompensation 2022	-339	0	0	0	0	0	-0	-339
Faktureret 2022	-20.453	-2.602	-2.546	0	-1.848	-9.155	-1.956	-38.559
Efterregulering 2022	-969	19	117	0	-3	12	255	-570
<b>Næstved</b>								
Regnskab 2021	47.717	5.698	1.829	141	2	2.640	4.443	62.469
Regnskab 2022	46.309	7.044	2.666	193	0	8.935	3.814	68.962
Statskompensation 2022	-3.392	0	0	0	0	0	-0	-3.393
Faktureret 2022	-34.486	-7.106	-2.817	-192	0	-8.948	-4.361	-57.910
Efterregulering 2022	-8.431	62	151	-1	-0	13	547	-7.659
<b>Slagelse</b>								
Regnskab 2021	42.095	5.800	2.600	106	1.383	170	4.704	56.859
Regnskab 2022	47.400	7.316	3.641	108	1.284	302	4.052	64.104
Statskompensation 2022	-764	0	0	0	0	0	-1	-765
Faktureret 2022	-39.619	-7.173	-3.822	-106	-1.281	-303	-4.551	-56.856
Efterregulering 2022	-7.017	-144	182	-2	-3	1	500	-6.484
<b>Faxe</b>								
Regnskab 2021	11.629	2.344	1.762	129	1.890	297	1.040	19.091
Regnskab 2022	9.648	3.203	2.567	177	2.131	362	825	18.912
Statskompensation 2022	-149	0	0	0	0	0	-0	-149
Faktureret 2022	-8.648	-3.208	-2.727	-176	-2.131	-362	-927	-18.178
Efterregulering 2022	-850	5	160	-1	0	0	101	-585
<b>Holbæk</b>								
Regnskab 2021	29.990	3.405	2.437	245	4.744	915	3.521	45.258
Regnskab 2022	33.458	4.874	3.340	426	4.942	980	3.069	51.089
Statskompensation 2022	-1.433	0	0	0	0	0	-0	-1.433
Faktureret 2022	-30.247	-4.886	-3.477	-428	-4.927	-981	-3.544	-48.490
Efterregulering 2022	-1.779	12	137	3	-15	1	475	-1.166
<b>Ringsted</b>								
Regnskab 2021	21.021	1.461	1.699	40	3.987	7.466	2.570	38.243
Regnskab 2022	25.488	1.752	2.224	64	4.209	7.909	2.235	43.880
Statskompensation 2022	-576	0	0	0	0	0	-0	-576
Faktureret 2022	-21.279	-1.768	-2.357	-63	-4.207	-7.920	-2.555	-40.149
Efterregulering 2022	-3.633	15	133	-1	-1	11	320	-3.156

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- Tur	Plus- tur	Flex- Kommun e	Flex- rute	Fælles- udgifter	Total
<b>Lolland</b>								
Regnskab 2021	37.837	3.639	1.827	291	5.367	38	3.317	52.317
Regnskab 2022	42.726	4.617	2.581	401	5.052	39	2.829	58.245
Statskompensation 2022	-1.054	0	0	0	0	0	-0	-1.054
Faktureret 2022	-36.070	-4.594	-2.637	-402	-5.028	-39	-3.258	-52.029
Efterregulering 2022	-5.603	-23	56	2	-25	0	430	-5.162
<b>Vordingborg</b>								
Regnskab 2021	25.403	2.648	2.799	0	3.170	51	3.044	37.116
Regnskab 2022	26.255	3.890	3.884	0	4.324	226	2.594	41.172
Statskompensation 2022	-545	0	0	0	0	0	-0	-545
Faktureret 2022	-20.382	-3.902	-4.059	0	-4.329	-227	-3.077	-35.976
Efterregulering 2022	-5.328	12	175	0	6	1	484	-4.652
<b>Guldborgsund</b>								
Regnskab 2021	26.803	2.963	3.750	0	928	-0	3.034	37.478
Regnskab 2022	28.879	3.642	5.628	0	1.880	14	2.645	42.688
Statskompensation 2022	-1.476	0	0	0	0	0	-0	-1.476
Faktureret 2022	-23.390	-3.672	-5.881	0	-1.883	-14	-3.059	-37.899
Efterregulering 2022	-4.013	30	253	0	3	0	415	-3.313
<b>Total kommuner</b>								
Regnskab 2021	1.674.782	142.922	44.258	1.503	60.653	246.605	176.335	2.347.058
Regnskab 2022	1.746.821	192.601	63.056	2.091	69.706	268.841	153.415	2.496.532
Statskompensation 2022	-71.818	0	0	0	0	0	-20	-71.838
Faktureret 2022	-1.485.430	-191.864	-66.006	-2.084	-69.625	-269.191	-176.788	-2.260.987
Efterregulering 2022	-189.573	-737	2.949	-7	-81	350	23.393	-163.708

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.

Anm.: Statskompensationen udgør i 2022 53 pct. af den opgjorte Covid-regning. Se tabel 9.



# 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 på 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 fordelingsnøgle, 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 udgifter betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer
- 20 pct. af buslinjens udgifter 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 beregnede 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 Lokalbansen 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.

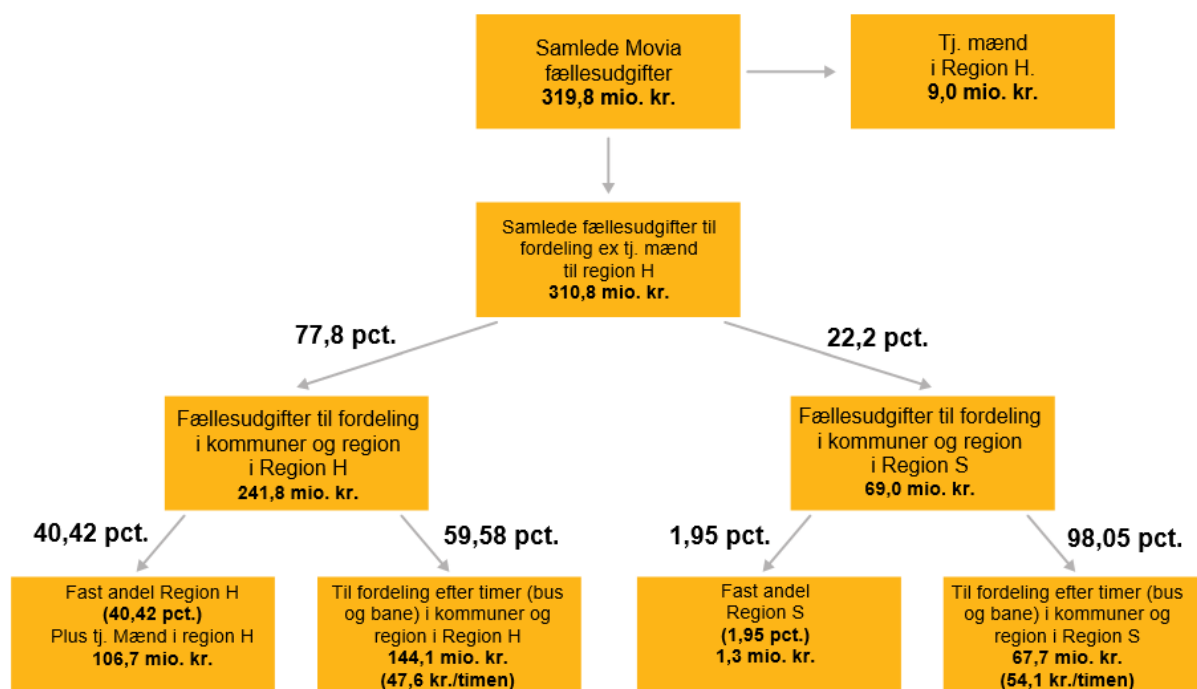
Se også figur 3.

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

#### Regnskabsprincipper for statskompensation vedr. Covid-19.

Den statskompensation for Covid-19 udgifter, som Movia modtager direkte fra Trafikstyrelsen, fordeles så vidt muligt på kommuner/regioner med samme fordeling som de beregnede Covid-19 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-19.

**Figur 3 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 2022 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 60 - 63.

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2022, opgørelse af regionernes tilskud for 2022 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2022.

København, 10. marts 2023

---

Dorthe Nøhr Pedersen  
Administrerende direktør

---

Kirsten Jensen  
Formand

---

Gert Jørgensen  
Næstformand

---

Yildiz Akdogan

---

Kenneth Gøtterup

---

Bent Hansen

---

Simon Hansen

---

Felex Pedersen

---

Christoffer Buster Reinhardt

---

Ole Vive

# Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2022

## **Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia**

Vi har efter aftale med Trafikselskabet Movia undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2022 (perioden 1. januar – 31. december 2022) side 49 - 66, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 60 - 63.

Vores konklusion udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2022 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 2022**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2021 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 2022 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 2022.

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 revisorers 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 2022 samt analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af Fordelingsregnskaber for 2022.

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 2022, side 49 - 66, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 10. marts 2023  
Deloitte  
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab  
CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand  
statsautoriseret revisor  
MNE NR.: mne26712

# Bilag



# Bilag

## Bilag 1. Flextrafikordningerne

Kommuner og regioner kan indgå aftale med Movia om, at Movia varetager deres visiterede kørsel via flextrafik-ordninger. Kommuner beslutter endvidere, om de tilbyder flextur og plustur som supplement til den øvrige åbne kollektive transport. Movia skal, jf. lov om trafikkselskaber, udføre handicapkørsel for kommunerne. Det er en kommunal opgave at visitere borgere til handicapkørselsordningen.

I flextrafikken afregnes hver måned de realiserede nettodriftsomkostninger (operatørudgifter minus passagerindtægter) med kommuner og regioner sammen med en acontobetaling for andre driftsudgifter. Det betyder, at efterreguleringen for flextrafik er begrænset. I 2022 er der dog en efterregulering på 3 mio. kr. Det skyldes, at der har været ekstraordinære kvalitetsbrister, som operatørerne har indbetalt til Movia i forbindelse med manglende opfyldelse af kontrakterne.

## Boks 2. Kørselsordningerne i flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv transport. Kørselsordningerne kan enten være lukkede og dermed kun for visiterede borgere, eller de kan være åbne for alle. Kørslen kan planlægges som variabel kørsel, hvor der køres efter borgerens konkrete bestilling, eller som rutekørsel, hvor der køres efter en køreplan.

I flextrafik findes følgende 6 produkter:

**Flexhandicap** er kørsel for svært bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede borgere. Borgerne visiteres af bopælskommunen til 104 ture årligt og betaler selv en lille andel af kørsels prisen samt et årligt abonnement.

**Flextur** er et supplement til den traditionelle kollektive transport. Alle kan benytte ordningen mod egenbetaling. Grundtaksten for flextur følger prisen for en enkeltbillet med bus/tog til 3 zoner og dækker kørsel op til 10 km. Herudover betales der pr. kørt kilometer. Kommunerne kan vælge at lade taksten for ture internt i kommunen svare til en 2-zoners billet i stedet for den generelle grundtakst.

**Plustur** øger rækkevidden af bus og tog. Plustur fremsøges via rejseplanen og tilbydes, hvis der ikke er en god mulighed for at rejse med bus eller tog hele vejen. Alle kan benytte ordningen mod egenbetaling, og der er en fast brugerbetaling på 21 kr. uafhængigt af rejselængden. Børn under 16 år kan rejse til halv pris. Taksterne følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner, fratrukket 10 pct. onlinerabat.

**Flexkommune** er kørsel af borgere, der f.eks. skal til læge eller speciallæge og ikke har mulighed for at benytte traditionel kollektiv transport. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.

**Flexpatient** er en kørselsordning for borgere, der skal til behandling eller undersøgelse på sygehuset og ikke kan benytte traditionel kollektiv transport. Regionerne kan vælge om Movia eller de selv skal stå for patientbefordringen. Borgerne visiteres til kørsel af regionen.

**Flexrute** kan være kørsel af fysisk og psykisk handicappede til dag- og aftentilbud samt kørsel af specialskoleelever til og fra hjem, skole eller SFO. Flexrute kan også anvendes af kommunerne til kørsel til fx genoptræning og dagcentre.

Kommunerne kan frit vælge, om de vil lade deres kørselsbehov dække af flextur, plustur, flexkommune eller flexrute.

## Bilag 2 Låneforpligtelse pr 31. december 2022

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2022 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån hos Kommunekredit pr. 31. december 2022.

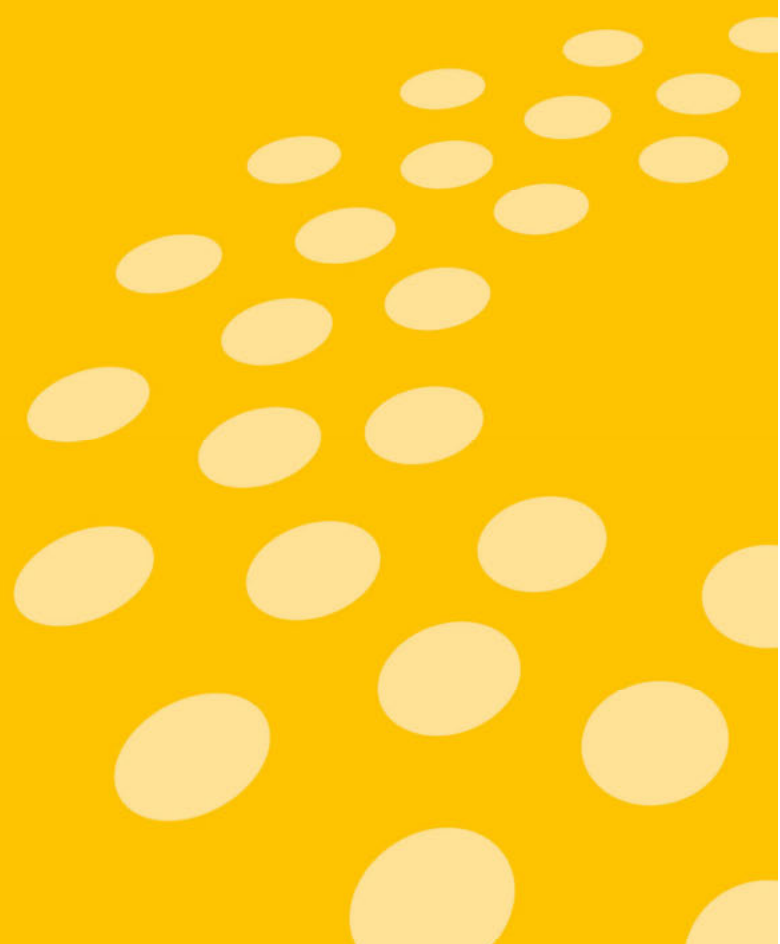
I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er findes der ejerandele, som anvendes ved beregning af kommunernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men kan snarere karakteriseres som en særlig lovbestemt offentlig 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 2022 124,2 mio. kr.

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 2022.

**Table 16 Municipalities and regions' share of debt, Municipal credit pr. 31. dec. 2022**

København	28.201.124
Frederiksberg	4.599.940
Albertslund	817.547
Ballerup	1.313.956
Brøndby	1.038.261
Dragør	422.340
Gentofte	2.604.555
Gladsaxe	2.579.321
Glostrup	939.553
Herlev	1.174.915
Hvidovre	2.051.382
Høje-Taastrup	1.330.264
Ishøj	238.943
Egedal	998.833
Lyngby-Taarbæk	1.835.519
Rødovre	2.140.532
Rudersdal	1.781.336
Tårnby	1.664.219
Vallensbæk	207.543
Furesø	912.524
Allerød	807.102
Fredensborg	1.028.017
Frederikssund	1.129.908
Halsnæs	539.082
Gribskov	863.994
Helsingør	2.423.888
Hillerød	1.883.483
Hørsholm	811.911
Løjre	1.025.117
Greve	853.448
Køge	2.779.161
Roskilde	3.051.150
Solrød	353.238
Stevns	654.383
Kalundborg	1.706.337
Sorø	804.598
Odsherred	912.744
Næstved	2.046.220
Slagelse	2.173.812
Faxe	442.807
Holbæk	1.646.344
Ringsted	1.198.840
Lolland	1.517.350
Vordingborg	1.391.371
Guldborgsund	1.418.701
Region Hovedstaden	21.564.594
Region Sjælland	12.314.204
<b>Kommuner og regioner total</b>	<b>124.194.415</b>



**Trafikselskabet Movia**

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Tel +45 36 13 14 00

CVR nr. 29 89 65 69

