



Trafikselskabet Movia
Årsrapport 2024



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Ledelsesberetning	10
<hr/>	
Bus	13
Lokalbaner	14
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	15
Flextrafik	18
Særlige poster	21
Efterfølgende begivenheder	21
3. Årsregnskab	22
<hr/>	
Regnskabsopgørelse	23
Balance	24
Noter	25
Anvendt regnskabspraksis	34
Ledelseserklæring	39
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	41
4. Fordelingsregnskab	46
<hr/>	
Regionalt tilskud og efterregulering	48
Kommunalt tilskud og efterregulering	49
Virksomhedsfinansieret busdrift	55
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	57
Ledelseserklæring	61
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2024	62
Bilag	64
<hr/>	
Bilag 1. Låneforpligtelse pr 31. december 2024	65

Tabel- og figuroversigt

Tabel 1 Movias regnskab 2024 (1.000 kr.)	13
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)	14
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)	15
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)	15
Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	18
Tabel 6 Tilskudsbehov flextrafik pr. ordning (1.000 kr.)	18
Tabel 7 Flextrafik nøgletal	19
Tabel 8 Statstilskud (1.000 kr.)	21
Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2024 (1.000 kr.)	23
Tabel 10 Balance 2024 (1.000 kr.)	24
Figur 1 Udvikling i likviditet 2024 (mio. kr.)	29
Tabel 11 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde i 2024 (1.000 kr.)	47
Tabel 12 Regulering af kommuner og regioners a conto betalinger i forhold til budget 2024 (1.000 kr.)	47
Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	48
Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)	48
Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	49
Tabel 16 Virksomhedsfinansieret busdrift (1.000 kr.)	55
Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	60
Tabel 17 Kommuner og regioners andel af gæld, Kommunekredit pr. 31. dec. 2024	66

1.

Indledning



Indledning

Efter en årrække med store udsving i passagertal og økonomi, som følge af især Covid-19 og stigende energipriser, har 2024 været et stabilt og positivt år.

Stabilt passagertal på trods af takststigning

I 2024 var der 171,8 mio. passagerer i Movias busser og lokalbaner, hvilket er 1,9 mio. passagerer flere end i 2023. De realiserede passagertal ligger en anelse under budgettet for 2024, grundet åbningen af Sydhavnsmetroen. Den høje takststigning på 10,3 pct. januar 2024 ses ikke at have haft konsekvenser for passagertallet.

Den kollektive trafik på Sjælland er tilbage på sporet efter det voldsomme passagertab under og efter Covid-19. Movia har siden 2018 fået 39 mio. færre passagerer, men hovedparten (25 – 30 mio.) er flyttet til metroen i takt med, at Cityringen, herunder Nordhavns – og Sydhavnsmetroinjerner, er taget i brug i perioden 2019 – 24. Det samlede passagertal er steget, båret af fremgang hos DSB og især Metroselskabet.

Økonomisk politik sparer 127 mio. kr. siden 2016

Movia har siden 2017 haft en økonomisk politik for de interne omkostninger, supportudgifterne. Den indebærer, at de i 2025 vil være 127 mio. kr. lavere end 2016 i faste priser, svarende til en gennemsnitlig årlig besparelse på 2½ pct. i perioden. Movias supportudgifter dækker omkostninger til kunde- og trafikservice, udviklingsprojekter og administration. I de kommende år forventes yderligere markante omkostningsreduktioner, der særligt skyldes udfasningen af det nuværende fysiske rejsekort og indførelsen af Rejsekort som app.

Velfungerende operatørmarked med god konkurrence

Hovedparten af Movias udgifter er betaling til operatørerne. Operatøromkostninger har været stabile i 2024, efter to år med høj inflation.

Movia har et velfungerende operatørmarked, hvilket er en vigtig forudsætning for at kunne levere de økonomiske resultater og den hurtige grønne omstilling. Den positive udvikling på operatørmarkedet beror bl.a. på, at Movias kontrakter har den rette fordeling af risici mellem parterne. Movia vurderer, at et vigtigt element i den nuværende forretningsmodel og det attraktive omkostningsniveau er en retvisende indeksering af Movias kontraktbetalinger til operatørerne.

Nye udbud giver besparelser i flextrafikken og for rutebusser

Movias udbud har i 2024 resulteret i meget konkurrencedygtige priser for flextrafik og rutekørsel. Årets udbud af rutekørsel har ledt til besparelser for de berørte kommuner og regioner på samlet 47,5 mio. kr. årligt, i årets priser. I flextrafikken er de tilbudte timepriser for variabel kørsel faldet med ca. 5 pct.

Flextrafik - vi arbejder med kvalitetskontrol og markedet er gode til at arbejde med

Movia udfører styrket kvalitetskontrol i flextrafik, og i 2024 blev der gennemført flere end 6.000 fysiske kvalitetskontroller af vogne og chauffører. Kontrollerne gennemføres typisk på lokationer, hvor der hyppigt køres til, herunder hospitaler med 24 konkrete kontrolpunkter. For eksempel kontrolleres bilens sikkerhedsudstyr, chaufførens uddannelsesbeviser, ydet service (fx om borgeren følges til dørs), uniformering mv. Chauffører og vognmænd er generelt positive overfor kontrollen, og der arbejdes med forbedring af kvaliteten. Dette ses bl.a. af flextrafikkundeundersøgelsen i 2024, hvor tilfredsheden med chaufførerne var steget, og hvor 97 pct. af kunderne var enige i, at vognen på deres seneste tur fremstod vedligeholdt, ren og sikker.

Movia arbejder sammen med arbejdsgiverorganisationer og fagforeninger om at udføre stikprøver hos flextrafik-operatørerne i et rådgivende kontrolpanel. Kontrollen sker for at sikre overholdelse af chaufførernes overenskomstsikrede arbejds- og lønvilkår. Der blev i 2024 udført stikprøver hos 22 vognmænd og deres 17 underleverandører. Stikprøvekontrollerne har resulteret i fund af fejl og mangler, hvoraf de fleste sager er løst ved, at operatøren kan dokumentere, at der er rettet op på de påpegede mangler.

Organisering

Et flertal af Folketingets partier har aftalt en ny sundhedsreform. Som en del af aftalen er det besluttet, at Region Hovedstaden og Region Sjælland skal lægges sammen til én østdansk region fra 1. januar 2027. Det fremgår ligeledes af aftalen, at "placeringen af regionernes opgaver vedrørende kollektiv trafik afventer anbefalingerne fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark". Det er således forventningen, at der vil ske ændringer i trafikselskabslovgivningen med virkning senest pr. 1. januar 2027. Som minimum vil de to regioner, som Movia i dag samarbejder med, blive til en region.

Movia strategi

Movia arbejder efter en treårig strategi, som gælder for årene 2022-2025. Strategien udstikker tre retninger, som dækker over Movias fokusområder. Indsatserne, der hører ind under retningerne, er udvalgt til at levere services, der passer til alle geografier i Movias område. Der er fokus på langsigtede indsatser for flere passagerer og kundetilfredshed, og fokus på at arbejde for bæredygtighed inden for social, økonomi, miljø og klima.



Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland

Ny mobilitetsplan 2024 med fokus på det strategiske net er aftalt med kommuner

I 2024 har Movia fået en ny Mobilitetsplan 2024.

Planen er udarbejdet i samarbejde med kommuner og regioner på administrativt niveau, og har været i høring i foråret 2024 i alle kommuner og regioner. Som en del af planen er de bus- og toglinjer, som indgår i det strategiske net blevet fundet. Det strategiske net prioriteres med flere afgang, bedre fremkommelighed og forbedrede forhold på stoppestederne til gavn for passagererne. Med fokus på landområder vil Movia i de kommende år arbejde for at udbrede Nærbus-konceptet, skabe overblik over mindre knudepunkter samt gennemføre et storskalaprojekt med samkørsel, når de lovgivningsmæssige rammer er på plads.

Fremkommelighed og BRT

Movia har høstet gode erfaringer med at fokusere på busfremkommelighed omkring København og de største købstæder på Sjælland og øerne. I de næste år fremmer vi betjeningen og busfremkommeligheden mellem købstæderne med forbedringer af forholdene for passagerer og busser på de regionale linjer (R-busserne), som er en væsentlig del af det strategiske net på Sjælland og øerne.

Hvis roadpricing indføres, er det forventningen, at der vil komme flere passagerer i den kollektive transport. Busserne kan relativt hurtigt tilpasses til den øgede efterspørgsel, men det kræver rettidig omhu at planlægge, så busserne kan være klar samtidig med en eventuel indførelse af roadpricing. Derfor igangsætter Movia, som en del af Mobilitetsplan 2024, en undersøgelse af, hvordan busser kan tilpasses, hvis der træffes beslutning om at indføre roadpricing.

BRT (Bus Rapid Transit) er et højklasset busbaseret transportsystem med højt serviceniveau, der kører i egne busbaner, og stopper ved stationslignende stoppesteder. BRT styrker fremkommeligheden i områder, hvor bussen ellers forsinkes af trængsel. Folketinget har i Infrastrukturplan 2035 afsat 1,5 mia. kr. til medfinansiering af BRT i Movias område. Movia samarbejder derfor med Vejdirektoratet, Region Hovedstaden samt beliggenhedskommuner om at udarbejde en miljøkonsekvensrapport for BRT på linje 400S i Ring 4-korridoren vest for København og en forundersøgelse for BRT på linje 200S fra Avedøre til Gladsaxe. Det er dog endnu uvist, om det er muligt at etablere de rette rammebetingelser for, at de to BRT-projekter kan realiseres.

Pilotforsøg med Nærbus

Movia har sammen med Faxe kommune startet et toårigt forsøg med Nærbus i Haslev i april 2024. Nærbus er et nyt buskoncept, hvor en mindre bus kører på bestilling mellem stoppesteder. Passagerne kan bestille en tur efter behov via app, og rejsen kan betales med rejsekort eller pendlerkort. Nærbus erstatter busdriften på tre buslinjer, og i løbet af forsøget vil en udvidet aften- og weekendkørsel samt skolekørsel blive testet. Det skal afdækkes, om det er muligt at opnå besparelser eller en mere attraktiv betjening gennem kortere ventetid og mere direkte kørsel, hvor der kun køres til de stoppesteder, hvor der er kunder. Borgerne i Haslev har taget godt imod det nye Nærbus-koncept, og busserne bruges af det samme antal kunder som de tidligere store busser.

Tilpasset busnet til ny metro og letbane

Den nye metrolinje til Sydhavnen åbnede i juni 2024. Der er fra oktober 2024 gennemført en tilpasning af flere buslinjer i og omkring Sydhavnsområdet for at understøtte og supplere den nye metro bedst muligt og sikre sammenhængen i det kollektive trafiknet. Tilpasningen til Sydhavnsmetroen er indført gradvist med et væsentligt ændret busnet. Effekterne evalueres primo 2026, et år efter ændringerne er fuldt gennemført.

I forbindelse med etableringen af Hovedstadens Letbane er der de seneste år arbejdet med en tilpasning af busnettet. Formålet er at understøtte letbanen og de nye stationer ved at sikre gode forbindelser, der medvirker til, at flere borgere og virksomheder i Ringbyen kan få gavn af letbanen og samtidig undgå parallel busdrift.

I april 2024 afgav de 12 involverede kommuner og to regioner deres bestilling af tilpasninger af busnettet til letbanen. Et tæt samarbejde om en koordineret trafikbestilling betyder, at busbetjeningen fremover bidrager til at sikre et sammenhængende kollektivt transporttilbud, der samlet forventes at tiltrække mere end 1 mio. flere passagerer i busserne. Busnettet tilpasses december 2025 i flere faser i takt med, at letbanens sydlige etape åbner i efteråret 2025, og indtil letbanen er fuldt i drift i sommeren 2026.

Movia skaber sammenhæng for alle

Nyt digitalt rejsekort udrullet til alle kundetyper

I september 2024 blev rejsekort som app åbnet for alle voksne og alderspensionister. Ved årets udgang blev knap 20 pct. af rejsekortrejserne afviklet via appen. For de ca. ti pct. af rejsekortkunderne, der ikke kan eller

vil bruge en app, har Rejsekort & Rejseplan A/S gennemført udbud af en ny løsning, der minder om det eksisterende rejsekort som kort. Movia har ligesom de øvrige danske trafikvirksomheder ultimo 2024 bestilt udstyr til opsætning i alle busser og på lokaltogsperroner.

Åbning af ny busterminal i København i forsommeren 2024

I juni 2024 blev dørene slået op for fjernbusser og deres passagerer til Københavns nye busterminal ved Dybbølsbro, efter årtier med trafikfarlige forhold for fjernbuspassagerer, cyklister og øvrige trafikanter ved busholdepladserne på Ingerslevsgade.

Busterminalen er blevet til i et samarbejde med Vejdirektoratet som bygherre, Københavns Kommune som ejer og Movia som driftsansvarlig. Terminalen er med 15 perroner dimensioneret til op mod 200 daglige busankomster og -afgange, men med plads til større spidsbelastninger. Både fjernbusselskaberne og deres passagerer tog fra starten godt imod terminalen med de langt tryggere forhold og mere komfortable ventefaciliteter. Det fuldautomatiserede it-system, som giver trafikinformation til passagererne om ankomster og afgange og trafikstyring til busserne, blev sat i drift i begyndelsen af november og 1. februar 2025 blev IT-systemet med automatiseret fakturering af fjernbusselskaberne sat i drift.

Flextrafik sikrer mobilitet og tilgængelighed

De seneste år har der været en markant vækst i antallet af borgere, der benytter handicapkørselsordningen i flextrafikken. Det øgede antal af brugere skyldes i høj grad en stigende andel ældre borgere. Den høje vækst er ikke fortsat i 2024, hvor væksten generelt i flextrafikken har været på 2 pct. Der er gennemført takstjustering i april 2024, og taksterne vil fremdeles stige med takststigningsloftet ligesom den øvrige kollektive transport.

Højere pensionstrabat

I maj 2024 blev den sidste etape af takstreformen for pensionstrabatter, der blev besluttet i januar 2021, gennemført, idet rabatten for pensionister på rejsekort blev hævet fra 25 pct. til 30 pct.

Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

Movia indfrier miljømål før tid og supplerer med nye

Målsætningerne om at omstille til elektrisk busdrift er godt på vej, og målsætningerne er endnu en gang hævet i Movias Mobilitetsplan 2024.

På rutebusområdet havde Movia en målsætning om, at halvdelen af busflåden er elektrisk i 2030. Denne målsætning opnåede Movia allerede i 2024. Det vil sige seks år før planen. Dette har betydet, at de hidtidige målsætninger i Mobilitetsplan 2024 er blevet suppleret med krav om, at alle nye rutebusser, bortset fra Nærbus, er elektriske. Med de nye krav i Mobilitetsplanen 2024 forventer Movia, at mere end 90 pct. af rutebusserne er elektriske ved udgangen af 2030.

Den hurtige elektrificering har også betydet, at 2030-reduktionsmålet for partikler blev opfyldt i 2023, støjrreduktionsmålene blev opfyldt i 2024, og med den nuværende udvikling vil kvælstofoxid-reduktionen blive opnået inden for de kommende to år. CO₂-udledningen er faldet med 10 procentpoint pr. kørte kilometer i forhold til sidste år, og CO₂-udledningen er siden 2008 faldet med 70 pct. pr. kørte kilometer.

I flextrafikken stiller Movia fra nu af krav om i nye kontrakter, at alle nye personbiler skal være elbiler, og at alle personbiler skal være elbiler i 2030. De større flextrafikbiler er i dag ikke mulige at omstille til el uden betydelig meromkostning, fordi de eksisterende modeller har for kort rækkevidde og for lang ladetid. Movia ar-

bejder på at fremskynde udviklingen blandt andet via forsøg med dedikerede lynladere på sygehuse og test af fire elbiler, som kan medtage kørestole.

Målsætningen for lokalbanerne er, at der indføres batteritog i takt med, at de nuværende dieseltog skal udskiftes. I 2024 indgik Lokaltog A/S kontrakt om køb af 14 batteritogsæt, som leveres i 2027-2028. Togsættene vil betjene Østbanen og Tølløsebanen i Region Sjælland. Lokaltog A/S planlægger også udbud af nye tog til Nærumbanen i Region Hovedstaden med forventet levering i 2029-2030. Udover en positiv klimaeffekt vil de nye batteritog bidrage til et bedre nærmiljø uden luftforurening og med mindre støj.

Lokalbanerne – renovering af Østbanen og ny kontrakt med Lokaltog A/S

Østbanen åbnede 9. september efter at have været under renovering siden 2023, og 30. oktober blev banen officielt indviet sammen med den nye Rødvig station. Fra køreplansskiftet i december er driften blevet øget med flere afgang og kortere rejsetider.

Movia og Lokaltog A/S indgik i efteråret 2024 en ny kontrakt for perioden 2026-2035. Kontrakten sikrer, at Lokaltog A/S fortsat kan levere høj service og rettidighed på Sjælland, Lolland og Falster.

Movias bestyrelse har i samarbejde med regionerne igangsat en undersøgelse for, om der kan skabes en bedre regional repræsentation i Lokaltog A/S' bestyrelse, samt styrket gennemsigtighed i Lokaltog A/S' forhold.

Standardisering af materiel og ramper

Movias bestyrelse har besluttet at standardisere bussernes fysiske fremtoning. Det betyder, at de nye elbusser, fra december 2024 vil have elektrisk udskydelige kørestolsramper, infotainmentskærme, klimaanlæg, og alle busser vil være helgule, uden hjørnefarver. Der er nu 300 busser, der kører med elektriske kørestolsramper.

Fra 1. juli 2024 blev det lovligt i Danmark at anvende linjenummerskilte med farver på busserne. Det har Movia længe arbejdet for. Derfor vil de påmalede hjørnefarver gradvist blive erstattet med linjenummerskilte med farvet baggrund. Busserne på linje 250S og 600S har fået blå baggrundsfarve.

Virksomhederne efterspørger tilpasset busservice

Virksomheder har mulighed for at indgå aftaler med Movia i samarbejde med kommunerne om tilpasset busdrift til gavn for deres medarbejdere. Virksomhederne betaler for den ekstra busdrift, som kan bruges af alle rejsende med gyldige billetter. Fra november 2023 finansierer Bavarian Nordic buslinjen 70E, der kører mellem Humlebæk St., Kvistgård St. og Bavarian Nordic i Helsingør hvert 30. min i myldretiderne. Fra august 2023 yder FujiFilm Diosynth Biotechnologies et delvist tilskud til Hillerød Kommune til øget drift på linje 305. I samarbejde med Ballerup kommune er linje 158 udvidet med flere afgang fra d. 1. oktober 2024, så buslinjen får 10 minutters frekvens i myldretiderne, og dermed en styrket sammenhæng til S-tog på Frederiksbundbanen ved Måløv og Kildedal S-togsstationer. I samarbejde med Hillerød kommune blev der i oktober 2024 etableret en ny linje, 60E, der giver flere afgang i myldretiden mellem Novo Nordisk' afdelinger i den sydlige del af byen og Hillerød Station.

2.

Ledelses- beretning



Ledelsesberetning

Efter en årrække med store udsving har 2024 været et stabilt år for Movias økonomi. Efter omkostningsniveauet stabiliserede sig i 2023 har det i 2024 været ca. 3 pct. under det budgetterede. Samtidig er indtægterne, i forlængelse af takststigningen på 10,3 pct. i januar 2024, omsider fulgt med de betydeligere omkostningsstigninger i 2022 og 2023.

Årsresultatet for 2024 viser et resultat med et tilskudsbehov fra kommuner, regioner og virksomheder til Movia på i alt 3.354 mio. kr., hvilket er 151 mio. kr. lavere end det budgetterede tilskudsbehov i Budget 2024, svarende til en reduktion på 4,3 pct.

For at understøtte kommuner og regioner har Movia tilbudt, at betalinger i 2023 og 2024 på op til 200 mio. kr. kunne udskydes ved mellemfinansiering af Movias kassekredit. I 2024 har kommuner og regioner bedt om at få 7 mio. kr. udskudt til senere betaling.

Movias indtægter er fra 2023 til 2024 steget med 208 mio. kr. til i alt 2.143 mio. kr., svarende til 11 pct. Hovedforklaringerne er takststigningen i januar på 10,3 pct. og en passagervækst på ca. 1 pct.

Antallet af bustimer i Movias trafik er faldet ca. 53.000 timer. Heraf tegner reduceret drift på 300S ifm. Letbanebyggeri og bustilpasning af Sydhavnsmetro sig for mere end halvdelen, mens servicen på øvrige buslinjer er faldet 24.000 timer, svarende til 0,6 pct. I samme periode er passagertallet i bus og lokalbaner steget 1,9 mio. svarende til 1 pct., hvilket er uddybet i boks 1 nedenfor.

Udgiften pr. bustime er reduceret 54 kr. eller 6 pct. i faste priser, og når de stigende indtægter medregnes, er det offentlige tilskud pr. bustime i Movia tilsvarende reduceret 87 kr. eller 17 pct. fra 2023 til 2024.

Udgiften pr. passager i flextrafik er reduceret 14 kr. eller 6 pct. fra 2023 til 2024, målt i 2024 priser som følge af mere effektive udbud og optimering af planlægningssystemet. Operatørudgiften er reduceret med 14 mio. kr.

Boks 1. Bus og lokalbaner havde 1 pct. flere passagerer i 2024 end i 2023, men der var færre passagerer i andet halvår 2024

Movias passagertal for bus og lokalbaner er i 2024 1,9 mio. eller 1 pct. over passagertallet i 2023.

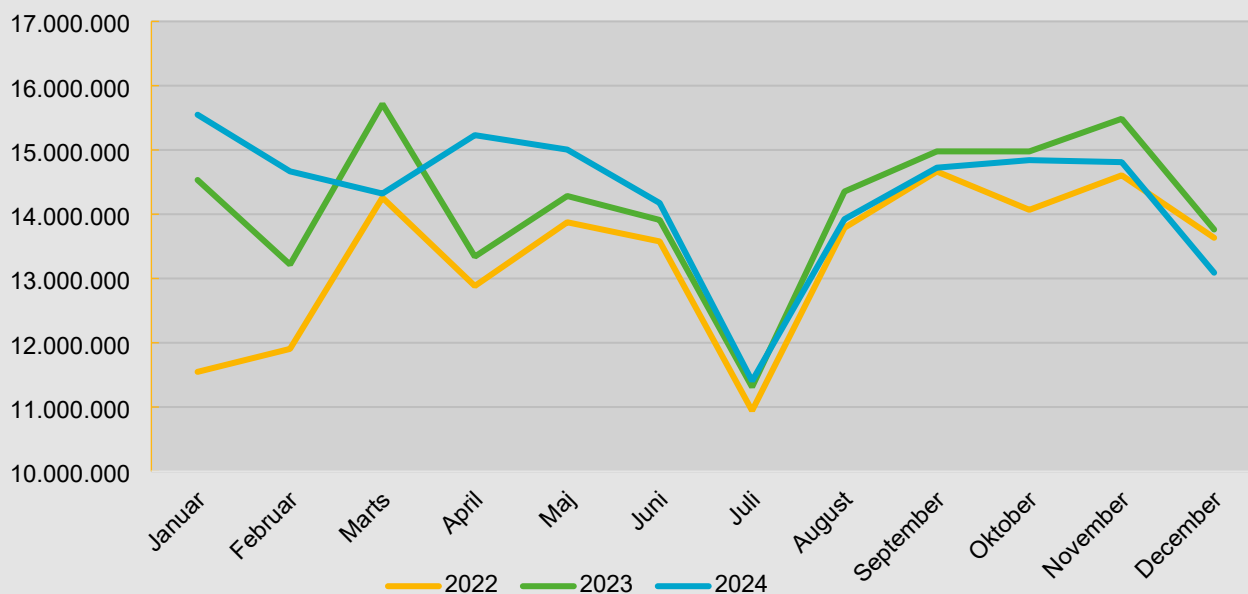
Væksten er primært sket i bustrafikken i hovedstadsområdet i første halvår, hvor der var 5,7 pct. flere passagerer end i 1. halvår 2023. I andet halvår af 2024 har passagertallet ligget 2,4 pct. lavere end andet halvår af 2023. Det lavere passagertal i andet halvår skyldes primært åbningen af Sydhavnsmetroen ultimo juni 2024. Der var i hovedstadsområdet en lille reduktion af køreplantimerne på 0,7 pct.

I Movias vestlige område endte bussernes passagertal med en beskedent tilbagegang på 70.000 passagerer, svarende til -0,8 pct. hvilket bl.a. skal ses i forhold til en reduktion i køreplantimerne på 4,8 pct.

I Movias sydlige område var buspassagertallet stabilt svarende til niveauet for 2023, mens buskøreplantimerne blev reduceret med 2,4 pct.

Banerne i Region Sjælland havde et lille passagerfald på 26.000 passagerer, svarende til -0,6 pct., mens antallet af køreplantimer steg 1,7 pct.

Passagerer i bus og lokalbaner



I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Indtægterne er på 2.143 mio. kr. og er 11,5 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 0,5 pct. Operatørudgifterne på tværs af Movias forretningsområder udgør 4.795 mio. kr. mod budgetteret 4.951 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 157 mio. kr. eller 3,2 procent. Udgifterne til bus er 80 mio. kr. lavere pga. lavere prisudvikling end budgetteret, og til flextrafik, der er 76 mio. kr. lavere på grund af lavere priser.

Supportudgifterne er på tværs af fællesudgifter samt henholdsvis bus, bane og flex samlet knap 5 mio. kr. lavere end budgetteret. De fælles supportudgifter er 17,7 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket primært kan henføres til midlertidigt mindreforbrug på løn samt mindreomkostninger til udviklingsprojekter. Modsat har Movia på bus supportudgifter afholdt omkostninger på i alt 12 mio. kr. plus moms på 3 mio. kr. til første rate af betaling af fysisk udstyr til det nye rejsekort. Denne udgift indgik ikke oprindeligt i Budget 2024.

Movia modtog i 2023 statskompensation vedrørende stigende inflation i form af forsyningstilskud på 64,5 mio. kr. I 2024 modtog Movia 2,4 mio. kr. i efterregulering. Dette bidrager til finansiering af tilskudsbehovet og er fordelt på bus, bane og flex, jf. tabel 8.

På finansielle poster er der en positiv afvigelse på 4,8 mio. kr., der primært skyldes at den budgetterede renteudgift er blevet til en renteindtægt, som følge af en positiv likviditetsmæssig udvikling.

Der er afholdt en anlægsudgift på 5,7 mio. kr. vedr. fase 2 af Favrholm station, der indgår i efterreguleringen for 2024 til Region Hovedstaden.

Movia betaler netto 79 mio. kr. i efterregulering i forbindelse med årsregnskab 2024 til kommuner, regioner og virksomheder. Heraf betales 82,3 mio. kr. tilbage til 38 kommuner og 2 regioner, mens 7 kommuner skal betale 3,4 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen med kommuner og regioner vil blive afregnet i januar 2026. Hertil betales i april 2025 0,4 mio. kr. tilbage til virksomhederne bag de 3 virksomhedsfinansierede buslinjer.

Tabel 1 Movias regnskab 2024 (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel R2024-B2024	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.934.612	-2.154.255	-2.142.769	11.486	-0,5
Operatørudgifter	4.898.910	4.951.273	4.794.720	-156.552	-3,2
Supportudgifter	607.647	662.414	657.844	-4.570	-0,7
Pensioner	30.193	33.689	33.751	62	0,2
Finansielle poster	17.921	11.700	6.934	-4.766	-40,7
Anlæg – bane	0	0	5.700	5.700	-
Særlige poster					
- Statskompensation ¹⁾	-82.223	0	-2.363	-2.363	-
Tilskudsbehov	3.537.836	3.504.820	3.353.817	-151.003	-4,3
Faktureret	-3.545.487	-3.504.820	-3.433.178	71.642	-2,0
Resultat før efterregulering	-7.650	0	-79.361	-79.361	-
Efterregulering	7.650	0	79.361	79.361	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Anm.: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 9 i afsnit 3 Årsregnskab 2024.

¹⁾ Statskompensation udgør i 2024 2,4 mio. kr. vedr. endelig regulering af forsyningstilskud for 2023 mellem trafikselskaberne i Danmark.

Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2024 på 1.761 mio. kr., hvilket er 68 mio. kr. lavere end budgetteret. Hovedårsagen til det lavere tilskudsbehov er, at operatørudgifterne er 80 mio. kr. lavere, svarende til 2 pct., hvilket overvejende skyldes en lavere prisudvikling end budgetteret. Passagerindtægterne er på niveau med budgetteret. Supportudgifter vedr. bus er 13 mio. kr. højere end budgetteret primært pga. 1. rate af betaling af fysisk udstyr til det nye rejsekort på 15 mio. kr.

Udviklingen i indtægter og udgifter på busområdet fremgår af tabel 2 og beskrives nærmere efter tabellen.

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Passagerindtægter	-1.663.998	-1.849.942	-1.850.141	-199	0,0
Operatørudgifter	3.512.433	3.480.721	3.400.265	-80.456	-2,3
Supportudgifter	199.658	197.408	210.391	12.983	6,6
Tilskudsbehov	2.048.093	1.828.187	1.760.515	-67.672	-3,7
Indtægt pr. passager (kr.)	-10,4	-11,3	-11,4	-0,1	1,0
Udgift pr. passager (kr.)	23,2	22,5	22,3	-0,2	-0,9
Udgift pr. time (kr.)	902	909	889	-20,4	-2,2
Passagerer (mio.)	160,1	163,8	162,1	-1,6	-1,0
Busser (antal)	1.155	1.128	1.136	7,8	0,7
Timer (1.000)	4.114	4.045	4.061	16,7	0,4

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

Passagerindtægterne i bustrafikken er 0,2 mio. kr. højere end budgetteret svarende til en afvigelse på 0 pct. Det realiserede passagertal i 2024 er 1 pct. lavere end budgetteret, mens indtægten pr. passager er tilsvarende højere. De største relative passagerfald ses på de linjer, som er berørt af bustilpasningen til Metro til Sydhavnen, som åbnede i sommeren 2024.

Operatørudgifterne udgør 3.400 mio. kr., hvilket er 80 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til en reduktion på 2,3 pct. Hovedårsagen til udviklingen i udgifter ift. budget er, at de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne, har været lidt lavere end budgetteret. Det er særligt elpriserne og løn har været på et lavere niveau end i prognosen, der lå til grund for budget 2024.

Supportudgifter for bus vedrører udgifter til rejsekort, stoppesteder, billetkontrol, chaufførlokaler, busudstyr mv og udgør 210 mio. kr. i regnskab 2024, hvilket er i alt 13 mio. kr. eller 6,6 pct. højere end budgetteret. Merforbruget kan primært henføres til betaling af første rate til fysisk udstyr til det nye rejsekort. Der har været en besparelse på grund af et mindre salg af mobilbilletter end forventet.

Lokalbaner

Tilskudsbehovet til lokalbanerne er i regnskab 2024 på 402 mio. kr. svarende til en stigning på 9 mio. kr. ift. budget. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov skyldes primært anlægsudgiften på 5,7 mio. kr. til Favrholt station, kombineret med 4 mio. kr. lavere passagerindtægter på grund af færre passagerer end budgetteret. Operatørudgifterne er på niveau med budgetteret. Supportudgifterne er 0,6 mio. kr. lavere end budgetteret.

Der er afholdt en anlægsudgift på 5,7 mio. kr. vedr. fase 2 af Favrholt station, der indgår i efterreguleringen for 2024 til Region Hovedstaden.

Udviklingen i indtægter og udgifter på baneområdet fremgår i tabel 3 og beskrives nærmere efter tabellen.

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Passagerindtægter	-206.196	-223.498	-219.544	3.955	-1,8
Operatørudgifter	582.964	605.032	604.945	-87	0,0
Supportudgifter	11.958	11.800	11.216	-584	-5,0
Anlæg – bane	0	0	5.700	5.700	-
Tilskudsbehov	388.726	393.333	402.317	8.984	2,3
Indtægt pr. passager (kr.)	-21,1	-22,7	-22,8	-0,1	0,4
Udgift pr. passager (kr.)	60,8	62,7	64,0	1,3	2,1
Udgift pr. time (kr.)	3.840	3.864	3.908	44	1,1
Passagerer (1.000)	9.786	9.840	9.623	-217	-2,2
Togkilometer (1.000)	7.987	8.142	8.076	-66	-0,8
Timer (1.000)	155	159,63	158	-2	-1,2

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

Passagerindtægterne er 4 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til et fald på 2 pct. Det skyldes en forlænget renovering på Østbanen, generelt færre passagerer på Hornbækbanen og Gribskovbanen end forventet samt renoveringsarbejde på Hornbækbanen.

Operatørudgifterne udgør 605 mio. kr., hvilket er på niveau med budget.

Supportudgifterne udgør 11 mio. kr. og består af lokalbaneområdets andel af Movias rejsekortafgifter.

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Fællesudgifterne udgør 381 mio. kr. mod budgetteret 403 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 22,4 mio. kr. eller 5,6 procent. Udviklingen beskrives efter tabel 4.

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Supportudgifter	317.515	357.648	339.919	-17.729	-5,0
Pensioner	30.193	33.689	33.751	62	0,2
Finansielle poster	17.921	11.700	6.934	-4.766	-40,7
Tilskudsbehov	365.629	403.036	380.604	-22.432	-5,6

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

Supportudgifter under fællesudgifter giver et mindreforbrug på 17,7 mio. kr. som bl.a. kan henføres til vakan- cer ifm. personaleomsætning og fokusering af udviklingsressourcerne i 2024 på udvikling og idriftsættelse af Nærbus samt igangsætning til nyt rejsekort.

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2024 realiseret til 33,8 mio. kr. hvilket svarer til det budgetterede.

Finansielle poster består af renter, gebyrer og afdrag på lån.

Indestående på bankkonti har i 2024 været højere end forventet. Samtidig har Movias kassekredit været udnyttet mindre end budgetteret. Der er netto realiseret renteindtægt på likvide konti på 0,4 mio. kr. Der var budgetteret med en renteudgift på 4,3 mio. kr. Afvigelsen på renter på likvide konti er den væsentligste forklaring på, at de finansielle udgifter er i alt 4,8 mio. kr. lavere end budgetteret.

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 2024 har Movia modtaget årlige afdrag på ansvarlige lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S, som modregnes i regnskabet af de afdrag, der betales af Movia til Kommunekredit. Ydelse på disse "gamle" rejsekortlån opgøres derfor i regnskabet som en netto-post. Netto-ydelsen på gamle rejsekortlån var 23,1 mio. kr. i 2024. Der var budgetteret med en nettoydelse på 25 mio. kr. Differencen skyldes en ikke-budgetteret renteindtægt på ansvarlige lån samt en lavere rentesats end budgetteret.

I 2023 og 2024 har Movia ydet ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan A/S til udvikling af Nyt Digitalt Rejsekort. Dette lån er som tidligere lån til rejsekort finansieret ved optagelse af lån i Kommunekredit. Det ansvarlige lån og lånet i Kommunekredit føres på balancen. Renteindtægter og renteudgifter indgår under finansielle poster. Renteindtægten fra ansvarlige lån er højere end renteudgiften til de modsvarende lån i Kommunekredit. Der er en netto-renteindtægt på 1 mio. kr. i 2024.

Renteindtægter og rykkergebyrer for kontrolafgifter er 2,8 mio. kr. lavere end budgetteret, men på niveau med 2023.



Borgerdiget

165
Herlev St.

167
Herlev St.
via Tvedvangen -
Hjortespringvej



Hvornår kommer næste bus?



165 Herlev St.

Linje	Retning	Arriverer	Afholder
165	Herlev St.	10:00	10:05
165	Herlev St.	10:15	10:20
165	Herlev St.	10:30	10:35
165	Herlev St.	10:45	10:50
165	Herlev St.	11:00	11:05

167 Herlev St. (via Tvedvangen - Hjortespringvej)

Linje	Retning	Arriverer	Afholder
167	Herlev St.	10:00	10:05
167	Herlev St.	10:15	10:20
167	Herlev St.	10:30	10:35
167	Herlev St.	10:45	10:50
167	Herlev St.	11:00	11:05

165 Herlev St.

Linje	Retning	Arriverer	Afholder
165	Herlev St.	10:00	10:05
165	Herlev St.	10:15	10:20
165	Herlev St.	10:30	10:35
165	Herlev St.	10:45	10:50
165	Herlev St.	11:00	11:05

167 Herlev St.

Linje	Retning	Arriverer	Afholder
167	Herlev St.	10:00	10:05
167	Herlev St.	10:15	10:20
167	Herlev St.	10:30	10:35
167	Herlev St.	10:45	10:50
167	Herlev St.	11:00	11:05



Flextrafik

Flextrafik omfatter seks kørselsordninger: flexrute, flexpatient, flexhandicap, flexkommune, flexstur og plustur. Flexrute har karakter af aftalte rutekørsler, fx for skolebørn med særlige behov. De øvrige kørselsordninger i flextrafik består af variable, behovsstyrede kørsler fra adresse til adresse, fx for handicappede borgere. Det særlige kendetegn ved disse kørsler er, at der sker en koordinering på tværs af ordningerne, med en optimeret udnyttelse af vognparken til følge.

Tilskudsbehovet til flextrafik er 68 mio. kr. lavere end budget 2024, svarende til et fald på 8 pct. Den væsentligste årsag til det lavere omkostningsniveau er, at administrationen har arbejdet systematisk med at optimere driften og planlægningssystemets effektivitet, samt at bestyrelsen har besluttet en ændret og forenklet udbudsform. Operatørerne byder ind med én pris per vogntype og dermed kan den samme fysiske vogn kun have én pris i hele kontraktperioden. Det har formentlig betydet, at operatørerne har været meget grundige med at tilbyde den rette pris ved tilbudsgivningen, og dermed gjort udbuddene mere effektive. Samtidig har Movias optimering af planlægningssystemet sikret bedre koordinering og mere samkørsel.

Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Passagerindtægter	-64.418	-80.815	-73.085	7.730	-9,6
Operatørudgifter	803.514	865.520	789.511	-76.009	-8,8
Supportudgifter	78.516	95.558	96.318	760	0,8
Tilskudsbehov	817.612	880.263	812.744	-67.519	-7,7

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

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

	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Flexrute	277.999	287.409	294.387	6.978	2,4
Flexpatient	196.497	216.022	190.467	-25.555	-11,8
Flexhandicap	207.352	229.276	200.480	-28.796	-12,6
Flexstur	58.805	60.242	50.621	-9.620	-16,0
Flexkommune	74.802	85.325	75.114	-10.211	-12,0
Plustur	2.156	1.990	1.674	-316	-15,9
Flextrafik i alt	817.612	880.263	812.744	-67.519	-7,7

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

Passagerindtægterne

Passagertallet i flextrafik er steget en smule i forhold til 2023, men den i budgettet forventede stigning er udeblevet. Passagertallet er knap 2 procent under budget.

I flextrafik er der alene passagerindtægter i ordningerne flexhandicap, flexstur og plustur. Bestyrelsen besluttede i 2023, at taksterne i Movias handicapkørsel fra april 2024 skulle stige for første gang siden 2011. Bestyrelsen besluttede desuden, at taksterne på de tre ordninger fremover skal følge takstudviklingen i den øvrige kollektive trafik. Det vurderes, at takstændringen i flexhandicap i 2024 kan have bidraget til at stigningen i passagertallet har været mindre end forventet.

I flextur og plustur er passagerfaldet lidt større end budgetteret, hvilket skyldes at effekterne af takstændringerne har været større end forudset. Mange kommuner valgte at hæve prisen markant på flextur i januar 2024.

Samlet for alle ordninger er der realiseret indtægter 10 pct. lavere end budget.

I flexpatient og flexkommune er passagertallet lavere end budget. Det er regioner og kommuner som visiterer til kørslen i disse ordninger, og antallet af passagerer afspejler derfor kommunernes og regionernes vurdering af behovet for visiteret flextrafik.

Operatørudgifter

Besparelsen opnået ved udbud med driftsstart 1. marts 2024 omfatter ikke flexrute. Operatørudgifterne i flexrute er 2 pct. højere end budget. Det skyldes primært en lidt højere udgift pr. passager påvirket af operatørpriser, rejselængde og busudnyttelse. Der er marginalt færre passagerer end budget.

Supportudgifter

Supportudgifter er realiseret tæt på budget. Supportudgifterne omfatter i 2024 5,9 mio. kr. til forberedelse af udbud af nyt system til IT-understøttelse af flextrafikken.

Tabel 7 Flextrafik nøgletal

	R2023	B2024	R2024	Forskel R2024-B2024	
Antal passagerer (1.000)					Pct.
Flexrute	1.666	1.693	1.681	-12	-0,7
Flexpatient	550	564	553	-11	-1,9
Flexhandicap	809	866	843	-24	-2,7
Flextur	374	354	341	-13	-3,7
Flexkommune	301	310	302	-8	-2,6
Plustur	14	12	11	-1	-6,1
Flextrafik variabel	2.048	2.106	2.050	-56	-2,7
Flextrafik i alt	3.714	3.799	3.731	-68	-1,8
Operatørudgift pr. passager (kr.)					
Flexrute	164	167	173	6	3,4
Flexpatient	330	350	310	-40	-11,5
Flexhandicap	265	282	244	-38	-13,4
Flextur	173	181	164	-17	-9,4
Flexkommune	221	241	213	-28	-11,7
Plustur	152	155	138	-17	-11,2
Flextrafik variabel	259	277	244	-33	-12,0
Flextrafik i alt	216	228	212	-16	-7,1
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-53,8	-65,6	-61,2	4,4	-6,7
Tilskudsbehov pr. passager (kr.)	220,1	231,7	217,8	-13,9	-6,0
Supportudgift pr. passager, flexrute (kr.)	2,5	2,7	2,4	-0,3	-10,8
Supportudgift pr. passager, flexvariabel (kr.)	36,3	43,2	45,0	1,8	4,2

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

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



Særlige poster

I 2024 modtog Movia 2,4 mio. kr. som endelig regulering af forsyningstilskuddet for 2023. De 2,4 mio. kr. er fordelt til hhv. bus, bane og flextrafik samt kommuner og regioner med samme fordeling som det oprindelige forsyningstilskud i 2023.

Tabel 8 Statstilskud (1.000 kr.)

	R2023	B2024	R2024	Forskel R2024-B2024	Pct.
Bus	-62.056	0	-1.694	-1.694	-
Lokalbaner	-9.572	0	-281	-281	-
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	-13	0	0	0	-
Flextrafik	-10.581	0	-388	-388	-
Statstilskud	-82.223	0	-2.363	-2.363	-

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

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2024.

3. Årsregnskab



Årsregnskab 2024

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2024 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper og er revideret og opstillet ud fra ”bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv.” i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Årsregnskabet danner grundlag for Movias efterregulering til kommuner, regioner og virksomheder for regnskabsåret 2024.

Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2024 (1.000 kr.)

Noter	R2023	B2024	R2024	Forskel	
				R2024-B2024	Pct.
Bus					
1 Indtægter	-1.663.998	-1.849.942	-1.850.141	-199	0,0
Operatørudgifter	3.512.433	3.480.721	3.400.265	-80.456	-2,3
Supportudgifter	199.658	197.408	210.391	12.983	6,6
Bus i alt	2.048.093	1.828.187	1.760.515	-67.672	-3,7
Lokalbaner					
1 Indtægter	-206.196	-223.498	-219.544	3.955	-1,8
Operatørudgifter	582.964	605.032	604.945	-87	0,0
Supportudgifter	11.958	11.800	11.216	-584	-5,0
2 Anlæg – Lokalbaner	0	0	5.700	5.700	-
Lokalbaner i alt	388.726	393.333	402.317	8.984	2,3
Fællesudgifter					
3 Supportudgifter	317.515	357.648	339.919	-17.729	-5,0
Pensioner	30.193	33.689	33.751	62	0,2
Finansielle poster	17.921	11.700	6.934	-4.766	-40,7
Fællesudgifter i alt	365.629	403.036	380.604	-22.432	-5,6
Flextrafik					
Indtægter	-64.418	-80.815	-73.085	7.730	-9,6
Operatørudgifter	803.514	865.520	789.511	-76.009	-8,8
Supportudgifter	78.516	95.558	96.318	760	0,8
Flextrafik i alt	817.612	880.263	812.744	-67.519	-7,7
4 Særlige poster	-82.223	0	-2.363	-2.363	0,0
Tilskudsbehov efter Statskompensation	3.537.836	3.504.820	3.353.817	-151.003	-4,3
Faktureret	-3.545.487	-3.504.820	-3.433.178	71.642	-2,0
Resultat før efterregulering	-7.650	0	-79.361	-79.361	-
Efterregulering	7.650	0	79.361	79.361	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Balance

Tabel 10 Balance 2024 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	5.563	4.474
	Grunde og Bygninger	52.737	52.046
	Tekniske anlæg og biler	68.944	48.752
	Anlæg under udførelse	1.374	16.344
5	Anlægsaktiver	128.618	121.616
6	Aktier og kapitalandele	634.499	618.990
7	Ansvarlig lånekapital	390.468	575.714
	Deposita vedr. indgående lejemål	3.202	2.815
	Langfristede tilgodehavender	1.028.169	1.197.519
8	Andre tilgodehavender	214.324	291.616
9	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	400.752	205.368
	Periodeafgrænsningsposter	35.033	31.567
	Kortfristede tilgodehavender	650.109	528.551
	Banker	0	151.520
	Kontante beholdninger	0	0
10	Likvide aktiver	0	151.520
	Aktiver i alt	1.806.896	1.999.206
	Passiver		
	Balancekonto	-366.451	-332.980
	Skattefinansierede aktiver	128.618	121.616
11	Egenkapital	-237.833	-211.364
12	Pensionsforpligtelser	801.399	771.297
	Anlægspulje	493	493
	Hensatte forpligtelser	801.892	771.790
13	Kommunekredit	69.520	75.000
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	339.077	518.614
	Deposita	2.595	2.910
	Langfristet gæld	411.192	596.524
13	Kortfristet del af langfristet gæld	37.698	23.920
	Indenlandske kreditorer	261.589	332.049
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	215.091	229.825
	Skyldig rejsehjemmel	105.160	104.417
	Skyldige feriepenge	20.831	23.166
10	Kassekredit	135.041	0
	Skyldige omkostninger	56.235	128.879
	Kortfristet gæld	831.646	842.256
	Passiver i alt	1.806.896	1.999.206
15	Eventualforpligtelser og -rettigheder		
16	Finansiel sikring		
17	Modtagne garantier		
18	Leje/operationelle leasingaftaler		

Noter

Note 1 Indregning af indtægter

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

Indtægter fra udført transportarbejde i Hovedstadsområdet er opgjort på baggrund af endelige fordelingsregnskaber til og med 2021 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2022-2024.

Indtægter fra udført transportarbejde i Vest- og Sydsjælland (det tidligere Bus- & Togsamarbejde) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2023.

Trafikstyrelsen, som er sektormyndighed, er fortsat i proces med at udvikle en kildefordelingsmodel til fordeling af indtægter for udført transportarbejde i hovedstadsområdet. Forventningen er, at modellen udkommer trinvis i to versioner, en "overgangsmodel" og den endelige kildefordelingsmodel. Overgangsmodellen kildefordeler indtægter genereret ved brug af Rejsekort som kort, mens øvrige rejsehjemmeltyper fordeles med proxy-fordelingsnøgler. Indtægtsfordelingen, som leverer input til Movias årsregnskab 2024, anvender overgangsmodellen. Skiftet fra hidtidig indtægtsfordelingsmodel til overgangsmodellen har ingen økonomisk betydning for Movias indtægt, da eventuelle økonomiske forskelle som følge af modelskiftet bliver neutraliseret.

Siden 2019 har der været stabil oversendelse af fordringer til Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen, afskrives fordringen. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivninger modregnes i indtægterne. De efterfølgende af Gældsstyrelsen inddrevne og tidligere afskrevne fordringer indgår på ny som indtægter. Med udgangen af 2024 har Movia modtaget samlet set 36% i tilbagebetaling af de oversendte kontrolafgiftsfordringer fra Gældsstyrelsen.

Note 2 Regionernes anlægstilskud til lokalbaner (1.000 kr.)

Region Hovedstaden	95.450
Fornyelsesplan 2020-2026	85.600
Favrholm Station - etape 1	9.661
Lyngby lokalstation	188
Region Sjælland	374.896
Østbanen	335.089
Sporrenovering	23.000
Ny Rødvig Station	14.207
Ladeinfrastruktur	2.600
Anlægstilskud i alt	470.346

I note 2 er regionernes anlægstilskud til lokalbaner specificeret.

Anlægstilskud er præsenteret i regnskabet som Movias nettotilskud. Movias nettoudgift til anlægstilskud er som udgangspunkt nul, idet Movias tilskud til Lokaltog udlignes af modtagne tilskud til Movia. Movia modtager tilskud fra regionerne og BaneDanmark som videreformidles til Lokaltog. I 2024 er også modtaget tilskud fra Stevns Kommune til anlæg af Ny Rødvig station.

I 2024 er der i Movias regnskab en nettoudgift på 5,7 mio. kr. vedrørende Favrholm station fase 2. Movia har udbetalt tilskuddet til Lokaltog i 2024 og modtager tilskuddet fra Region Hovedstaden i efterregulering.

Af Region Sjællands tilskud til Østbanen på 335,1 mio. kr. er 217,2 mio. kr. udbetalt til Lokaltog A/S som ansvarlige lån. Det ansvarlige lån er specificeret i note 7.

Note 3 Supportudgifter

Løn til den administrerende direktør udgør i 2024 2,3 mio. kr. inkl. pension. Løn til den administrerende direktør er fastsat af løn og pensionsnævnet i Kommunernes Landsforening i 0.18- 30.01 Aftale om aflønning af chefer mellem KL og faglige organisationer.

Movia udbetaler faste honorarer til medlemmerne af Movias bestyrelse. I 2024 er der udbetalt i alt 0,9 mio. kr. i honorarer til bestyrelsen. De årlige honorarsatser blev godkendt af Statsforvaltningen i 2007 i forbindelse med Movias etablering. Honorarsatserne reguleres med de for tjenestemænd i staten gældende satser.

Note 4 Særlige poster, statskompensation (1.000 kr.)

Særlige poster i regnskab 2024 er efterregulering af statskompensation mellem trafikselskaberne i form af forsyningstilskud for 2023. Efterreguleringen af forsyningstilskuddet på 2,4 mio. kr. er fordelt mellem kommuner, regioner og ordninger på baggrund af operatørudgifter i årsregnskab 2023.

Note 5 Anlægsoversigt 2024 (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.688	11.713	314.170	76.840	1.374	472.193
Tilgang i året	0	0	1.207	2.273	1.405	14.970	19.856
Afgang i året	0	0	0	0	0	0	0
Overførsler	0	0	0	0	0	0	0
Kostpris 31. december	19.408	48.688	12.920	316.443	78.246	16.344	492.049
Akkumulerede Ned- og afskrivninger							
1. januar	0	19.299	7.772	245.225	71.278	0	343.575
Årets afskrivninger	0	973	925	22.466	2.494	0	26.858
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Ned- og afskrivninger 31. december	0	20.272	8.698	267.691	73.772	0	370.433
Regnskabsmæssigværdi 31. december	19.408	28.416	4.223	48.752	4.474	16.344	121.616

Note 6 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2024 (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S	28,9	91.777	-18.158	73.619
Lokaltog A/S	75,8	542.422	2.649	545.071
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		634.499	-15.509	618.990

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er reduceret med 15,6 mio. kr. som følge af årets resultat 2023 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2024.

Movia er yderligere engageret i foreningen Flexdanmark, hvor Movias finansieringsandel i 2024 var på 39 pct.

Note 7 Ansvarlig lånekapital 2024 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S (2005 - 2009)	13.405	314	-13.719	0
Rejsekort & Rejseplan A/S, (2023 - 2024)	27.987	29.114	0	57.101
Lokaltog A/S, Østbanen	349.077	241.094	-71.557	518.614
I alt	390.468	270.523	-85.276	575.714

Movia har i perioden 2005 til 2009 indskudt ansvarlig lånekapital i selskabet Rejsekort & Rejseplan A/S (tidligere Rejsekort A/S). I 2024 er der tilskrevet 0,3 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 13,7 mio. kr. Ultimo 2024 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S fuldt afdraget.

I 2023 er der indskudt 27,0 mio. kr. i ansvarlig lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S til udviklingen af Nyt Digitalt Rejsekort. I 2024 er der yderligere indskudt 27,0 mio. kr. og lavet en rentetilskrivning på 2,1 mio. kr. Den ansvarlige lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S er på 57,1 mio. kr. ultimo 2024.

I 2022 og 2023 har Movia indskudt ansvarlig lånekapital i Lokaltog A/S for at sikre, at der er likviditet i Lokaltog A/S til at udføre anlægsarbejder på Østbanen og Favrholm station. Movia har i 2024 indskudt yderligere 217,2 mio. kr. i ansvarlig lånekapital til Lokaltog A/S. Lånekapitalen er regnskabsmæssigt modsvaret af forudbetaling fra regionerne til Movia. I 2024 er der tilskrevet renter for 23,9 mio. kr. og Lokaltog A/S har afdraget 71,5 mio. kr. på den ansvarlige lånekapital. Ultimo 2024 er den samlede ansvarlige lånekapital til Lokaltog A/S på 518,6 mio. kr.

Note 8 Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2024 steget med 77 mio. kr. Stigningen skyldes primært et tilgodehavende på udført transportarbejde hos Movias samarbejdspartnere.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2024 på 87,9 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivningerne kan henføres til afskrivninger af kontrolafgifter. Skyldige fordringer afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. note 1. I 2024 er modtaget 25,3 mio. kr. i tilbagebetaling fra Gældsstyrelsen. Disse er modregnet i afskrivningerne under indtægter.

Udover kontrolafgiftsafskrivningerne er der afskrivninger på debitorer på sager under 20.000 kr. på 0,5 mio. kr., som kan henføres til rejsehjemmelsdebitorer. Primo januar 2024 var 0,5 mio. kr. hensat til tab på debitorer. Dette beløb er opjusteret til 1,6 mio. kr. ultimo 2024.

Note 9 Tilgodehavender vedr. ejere og tilknyttede selskaber 2024 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	305.186	-152.537	152.650
Regioner	82.754	-44.878	37.876
Tilknyttede selskaber	12.812	2.031	14.842
I alt	400.752	-195.384	205.368

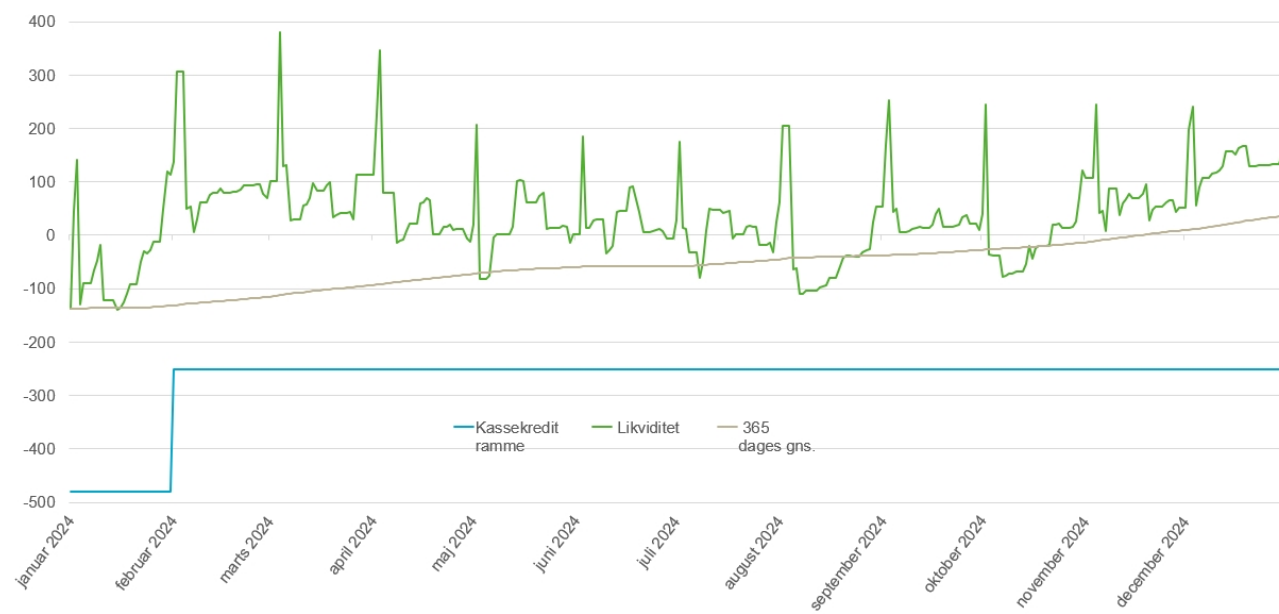
Primo 2024 har kommuner og regioner indbetalt skyldigt efterregulering fra 2022, hvilket giver et fald i Movias tilgodehavender hos kommuner og regioner. Faldet er modsvaret af tilgodehavende indtægtsafregning for december hos Rejsekort og Rejseplan A/S.

Note 10 Likvide beholdninger og kassekredit (1.000 kr.)

	R2023	R2024
Likvide beholdning 1. januar	-111.116	-135.041
Ændring i likvide beholdning:		
+/- Årets efterregulering	7.650	79.361
+/- Årets afregnede efterregulering	89.442	201.332
+/- Øvrige finansforskydninger	-121.018	5.868
Likvide beholdning 31. december	-135.041	151.520

Bestyrelsen besluttede i december 2023 at Movia skal leve op til kassekreditreglen for kommuner, som betyder, at gennemsnitslikviditeten over de seneste 12 måneder skal være positiv. Movias likvide beholdning er steget fra -135 mio. kr. primo året til +151 mio. kr. ultimo 2024. Den gennemsnitlige likvidbeholdning målt over 12 måneder er blevet positiv mod slutningen af 2024 og udgjorde ultimo året 37 mio. kr. jf. figur 1 herunder.

Figur 1 Udvikling i likviditet 2024 (mio. kr.)



Movias kassekredit blev i februar 2024 reduceret fra 480 mio. kr. til 250 mio. kr. da der i højere grad er balance mellem a conto-betalinger og realiserede udgifter, og derfor ikke behov for den ekstra likviditetsreserve.

Note 11 Udvikling i egenkapitalen i 2024 (1.000 kr.)

1. januar	-237.832
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-25.651
Til- og afgang af anlægsaktiver	18.649
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-30.337
Afdrag lån	35.298
Regulering af hensættelser	28.509
31. december	-211.364

Egenkapitalen er i 2024 steget med 26,5 mio. kr., så den negative egenkapital på -237,8 mio. kr. pr. 1. januar 2024 nu udgør -211,4 mio. kr. pr. 31. december 2024.

Den væsentligste årsag til Movias negative egenkapital er pensionsforpligtelsen i forhold til tjenestemænd. Pensionsforpligtelsen genberegnes efter reglerne minimum hvert 5. år og blev genberegnet i 2022. Forpligtelsen er nedjusteret med 30,1 mio. kr. i 2024. 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 2024 yderligere påvirket af negative afskrivninger på anlægsaktiver for -25,7 mio. kr. samt tilgange af anlægsaktiver for 18,7 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2024, jf. note 5.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 30,3 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 2024 afdraget i alt 35,3 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

Note 12 Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet i 2022 og udgjorde pr. 31. december 2024 771 mio. kr.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år og skal senest genberegnes til Regnskab 2027.

Note 13 Kommunekredit (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	52.400	19.600	12.200	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	31.070	13.082	6.541	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	64.138	27.005	13.503	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	20.530	12.676	18-12-2025	-
Rejsekortlån - variabelt	13.500	13.500	13.500	30-12-2032	-
Rejsekortlån - fast	13.500	13.500	13.500	29-12-2028	-
Rejsekortlån - variabelt	27.000	0	27.000	15-06-2034	-
I alt	297.608	107.218	98.920		
Forfald i 2025			23.920		
Forfald efter 2025			75.000		

Gæld til Kommunekredit udgør 98,9 mio. kr. Heraf forfalder 23,9 mio. kr. til betaling i 2025.

Alle Movias lån er optaget hos Kommunekredit. Af de 7 lån er ét fast forrentet. 6 lån er variabelt forrentet, heraf er 3 lån rentesikret med en SWAP-aftale til fast rente. Samlet er 46 pct. af restgælden fastforrentet eller rentesikret.

Note 14 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2024 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
<i>Kortfristet</i>			
Kommuner	157.560	-14.720	142.840
Regioner	14.889	3.810	18.700
Tilknyttede selskaber	42.641	25.645	68.286
Kortfristet i alt	215.090	14.735	229.826
<i>Langfristet</i>			
Regioner	339.077	179.537	518.614
Langfristet i alt	339.077	179.537	518.614
I alt	554.167	194.272	748.439

Gælden til kommuner og regioner er faldet fra 1. januar 2024 til 31. december 2024 som følge af afregningen af skyldig efterregulering fra 2022 og opgørelse af årets efterregulering for 2024. Hertil kommer at færre kommuner end tidligere år har valgt at forudbetale a conto bidraget for det kommende regnskabsår.

Gælden til tilknyttede selskaber er i 2024 steget med 25,6 mio. kr. Stigningen skyldes en forskydning i afregningen af indkøbt udstyr til nyt rejsekort og erstatningsbusser på Østbanen.

I 2024 er der desuden modtaget betaling fra Region Sjælland på 217,2 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.

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er samlet set steget med 194,2 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2024.

Note 15 Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flextrafik er organiseret i foreningen Flexdanmark, som Movia er medlem af. Movia har overfor foreningen garanteret en andel af feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Pr. 31. december 2024 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 0,7 mio. kr.
- Movia har en potentiel tvist mod en operatør, som relaterer sig til fortolkningen af visse afregningsbestemmelser i Movias kontrakter om kørsel i flexrute. Movias fortolkning af afregningsbestemmelserne understøttes af Movias eksterne advokat. Movia afventer tilbagemelding fra operatørens advokat.
- Movia har aktuelt en tvist mod en leverandør, som relaterer sig til leverandørens væsentlige misligholdelse og uberettigede ophævelse af en rammeaftale. Leverandøren har optaget stævning mod Movia, som følge af uenighed om betaling. Sagen er berammet til behandling i Frederiksberg ret.

Note 16 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån	52.400	12.200	1,1%	192	10-12-2012	29-12-2026
Rejsekortlån	31.070	6.541	3,5%	-34	05-07-2011	06-10-2025
Rejsekortlån	64.138	13.503	1,6%	87	18-06-2014	24-10-2025
Total	147.608	32.244		245		

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

Markedsværdi pr 31. december 2024 af ovenstående renteswaps er 0,2 mio. kr. Beløbet er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler ikke indregnet i årsregnskabet.

Note 17 Modtagne garantier (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kortsalg	1.408	1.403
Busdrifts kontrakter	166.814	182.790
Flextrafik kontrakter	31.327	25.446
I alt	199.549	209.639

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

Note 18 Leje- og leasingaftaler

Movias leje/leasingforpligtelse udgjorde 30,2 mio. kr. ultimo 2024 (2023: 37 mio. kr.). Forpligtelsen er primært relateret til lokaleleje til 2025 og biler samt el-ladestandere. De årlige omkostninger udgør 19 mio. kr. (2023: 19,1 mio. kr.).



Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2024 aflægges i henhold til gældende lovgivning og ”bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv.” i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen 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

= Resultat

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

Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. tekstanmærkning til finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. I 2024 er foretaget efterregulering af a conto tilskuddet i 2023.

Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner, regioner og virksomheder. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto-betalinger udgør den efterregulering, som endeligt afregnes overfor kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflæggelsen og overfor virksomheder i 1. halvår 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, brugsdata for rejsekort-systemer, takstblad for rejsehjemmel, prisindeks, 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.

Bekendtgørelsen (BEK nr. 1545 af 19/12/2022) anviser, hvordan indtægter for udført transportarbejde i hovedstadsområdet fra 1. januar 2023 skal fordeles. Princippet er – som i den foregående indtægtsfordelingsmodel – at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament for tilbringerrejser. Det nye er, at fordelingen skal foretages med en kildefordelingsmodel, som er uafhængig af passagerantal og rejsehjemmelundersøgelser, men afhængig af fordelingsnøgler baseret på brugsvalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort. Bekendtgørelsen forudsætter, at al omsætning kildefordeles senest d. 1. januar 2026. Der er imidlertid ingen udsigt til, at landets trafikvirksomheder udvikler salgskanalerne til alene at sælge rejsehjemmel, som genererer brugsvalideringer, og som kan anvendes til kildefordeling. Trafikstyrelsen, som har sektoransvaret, og samarbejdets parter er i erkendelse heraf enige om, at omsætningen for andre rejsehjemmeltyper skal fordeles ved brug af proxy-fordelingsnøgler.

Trafikstyrelsen er fortsat i proces med at udvikle kildefordelingsmodellen. Forventningen er, at modellen udkommer i to versioner, en ”overgangsmodel” og den endelige kildefordelingsmodel. Overgangsmodellen kildefordeler indtægter genereret

ved brug af Rejsekort som kort, mens øvrige rejsehjemmeltyper fordeles med proxy-fordelingsnøgler. Indtægtsfordelingen, som leverer input til Movias årsregnskab 2024, anvender overgangsmodellen. Skiftet af indtægtsfordelingsmodel fører ikke til provenuforskydninger i 2024.

Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt Rejsekort som kort 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.

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

Indtægter fra andre rejsekort-systemer, Rejsekort som app og Check Ind i DSB's app, fordeles ligeledes 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 (BEK nr. 1545). Systemerne fungerer efter PAYG-princippet (Pay As You Go), hvorfor trafikvirksomhederne først afregnes indtægter for det udførte transportarbejde et tidsrum efter pågældende rejser afslutning. Movia vil således først modtage indtægter for en række rejser udført i slutningen af 2024 i begyndelsen af 2025, og de vil indgå i Movias 2025-regnskab.

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

Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af sup-

plementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden følger "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

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:

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:

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 balance-tidspunktet.

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

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

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

Tekniske anlæg og biler 3 - 10 år

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

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

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

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

Anlæg under udførelse

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

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

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele samt ansvarlig lånekapital)

Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet.

Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Grunde og bygninger til videresalg

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

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

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

Tilgodehavender

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

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

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

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser medtages til den forventede økonomiske forpligtelse.

Andre hensatte forpligtelser

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

Pensionsforpligtelser

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

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

Regulering af tjenestemandspensions-forpligtelsen 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 og fra projekter hvor bestyrelsen har godkendt overførslen.

Ledelseserklæring

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024 for Trafikselskabet Movia.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med kravene i ”bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv.” i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, 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 virksomheden, der er omfattet af regnskabet.

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

København, 7. marts 2025

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Kenneth Gøtterup

Bent Hansen

Simon Hansen

Erik Lund

Felex Pedersen

Laura Marie Rosenvinge

Ole Vive



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 01.01.2024 - 31.12.2024, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, (side 22-38) med følgende hovedtal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.353 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.999 mio. kr.
- Egenkapital i alt på -211 mio. kr.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

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

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

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

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2024. 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 2.143 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 årsregnskabet note 1. Indregningen af indtægter fra andre parter er behæftet med skøn, idet ledelsen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbigt afregnede indtægter og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber m.v., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

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

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

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

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Trafikselskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2024 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2024. 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 "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. 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 Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Trafikselskabet Movia, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen, 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 forven-

tes, 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, idet revisionen udføres på grundlag af "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen 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 revisionshandling 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 revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Trafikselskabet Movias interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Trafikselskabet Movia ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Planlægger og udfører vi revisionen af årsregnskabet for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de konsoliderede finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne som grundlag for at udforme en konklusion om årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

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

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

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved

revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

Vores ansvar er herudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af Movia og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner.

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 7. marts 2025
Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand
statsautoriseret revisor
MNE NR.: mne26712

4.

Fordelings- regnskab



Fordelingsregnskab 2024

I 2024 udgør Movias tilskudsbehov 3.354 mio. kr. efter statskompensation på 2 mio. kr. Kommuner, regioner og virksomheder har i 2024 indbetalt 3.433 mio. kr. i tilskud. Der bliver derfor udbetalt 79 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2024 til kommuner, regioner og virksomheder. Heraf betales 82,3 mio. kr. tilbage til 38 kommuner og 2 regioner, mens de resterende 7 kommuner skal betale 3,4 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2026. Hertil betales i april 2025 0,4 mio. kr. tilbage til virksomhederne bag de 3 virksomhedsfinansierede buslinjer.

Tabel 11 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde i 2024 (1.000 kr.)

	Regnskab	Statskompensation	Faktureret	Efterregulering
Bus	1.760.515	-1.694	-1.819.213	60.392
Lokalbaner	402.317	-281	-398.441	-3.595
Fællesudgifter	380.604	0	-402.538	21.934
Flextrafik	812.744	-388	-812.987	630
Total	3.356.180	-2.363	-3.433.178	79.361

Efterregulering fordelt på ordninger er opgjort pr. region i tabel 13 og tabel 14, pr. kommune i tabel 15 og for virksomhedsfinansieret busdrift i tabel 16.

I 2024 har 7 kommuner og 2 regioner efter aftale fået ændret i a conto betalingerne i forhold til budgettet. Heraf har 3 kommuner og 1 region valgt at forudbetale forventet efterregulering på samlet 4,3 mio. kr., mens 4 kommuner har ønsket at udskyde a conto betalinger for samlet 7 mio. kr. Endelig har 1 kommune og 1 region driftsrelaterede reduktioner i a conto betalinger i forhold til budgettet pga. trafikændringer, der ikke var indregnet i budgettet, ligesom den virksomhedsfinansierede betaling er tilføjet, men ikke var med i budget 2024.

Tabel 12 Regulering af kommuner og regioners a conto betalinger i forhold til budget 2024 (1.000 kr.)

	Driftsrelaterede rettelser	Forudbetalinger efterregulering	Reduceret a conto
Frederiksberg	650	0	0
Hvidovre	0	0	1.800
Frederikssund	0	-902	1.700
Gribskov	0	-480	0
Hillerød	0	0	2.100
Lejre	0	0	1.600
Guldborgsund	0	-315	0
Region Hovedstaden	2.700	0	0
Region Sjælland	0	-2.583	0
Virksomhedsfinansieret busdrift	-1.905	0	0
I alt:	1.445	-4.280	7.200

Regionalt tilskud og efterregulering

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

Region Hovedstaden skal modtage 9,9 mio.kr. fra Movia i januar 2026.

Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2023	R2024	Stats-kompensation	Faktureret 2024	Efterregulering 2024
Bus	286.906	223.891	-295	-231.134	7.538
Flexpatient	33.083	33.613	-14	-33.622	24
Lokalbaner	162.192	172.459	-132	-165.556	-6.772
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	161.975	169.301	0	-178.411	9.109
Total	644.156	599.265	-441	-608.723	9.899

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

Region Sjælland skal modtage 3,9 mio. kr. fra Movia i januar 2026.

Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2023	R2024	Stats-kompensation	Faktureret 2024	Efterregulering 2024
Bus	153.521	143.632	-127	-142.512	-994
Flexpatient	163.415	156.855	-73	-156.918	137
Lokalbaner	226.533	229.858	-150	-232.884	3.176
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	28.000	29.706	0	-31.297	1.592
Total	571.469	560.050	-350	-563.612	3.911

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

Kommunalt tilskud og efterregulering

Netto skal Movia efterregulere de 45 kommuner samlet 65,1 mio.kr., hvilket betales i januar 2026. Heraf betales 68,5 mio. kr. tilbage til 38 kommuner, mens de resterende 7 kommuner skal betale 3,4 mio. kr. til Movia

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles udgifter	Total
København								
Regnskab 2023	410.082	40.948	0	0	13.922	20.152	53.179	538.283
Regnskab 2024	340.287	39.776	0	0	13.769	22.400	54.846	471.078
Statskompensation	-387	-20	0	0	-6	-10	0	-423
Faktureret 2024	-354.061	-39.193	0	0	-13.696	-22.439	-58.930	-488.319
Efterregulering 2024	14.161	-563	0	0	-67	49	4.084	17.664
Frederiksberg								
Regnskab 2023	60.427	8.654	0	0	223	2.260	8.562	80.125
Regnskab 2024	47.635	8.325	0	0	31	2.844	8.522	67.357
Statskompensation	-58	-4	0	0	-0	-1	0	-64
Faktureret 2024	-50.691	-8.253	0	0	-31	-2.847	-9.251	-71.073
Efterregulering 2024	3.114	-68	0	0	-0	4	729	3.780
Albertslund								
Regnskab 2023	12.399	2.238	0	0	4.078	5.425	1.522	25.663
Regnskab 2024	9.605	2.264	0	0	4.445	6.147	1.598	24.060
Statskompensation	-11	-1	0	0	-2	-3	0	-16
Faktureret 2024	-11.074	-2.243	0	0	-4.426	-6.158	-1.693	-25.594
Efterregulering 2024	1.480	-20	0	0	-17	13	94	1.550
Ballerup								
Regnskab 2023	30.116	5.879	963	0	2.494	12.049	2.460	53.961
Regnskab 2024	27.930	5.173	860	0	2.112	12.077	2.583	50.736
Statskompensation	-21	-3	-1	0	-1	-6	0	-31
Faktureret 2024	-28.091	-5.092	-919	0	-2.100	-12.099	-2.717	-51.018
Efterregulering 2024	182	-78	60	0	-11	28	133	314
Brøndby								
Regnskab 2023	19.502	3.531	1.088	0	1.568	8.518	1.948	36.155
Regnskab 2024	15.494	3.320	1.077	0	1.064	9.367	2.124	32.447
Statskompensation	-15	-2	-1	0	-1	-4	0	-22
Faktureret 2024	-16.731	-3.249	-1.115	0	-1.058	-9.387	-2.168	-33.709
Efterregulering 2024	1.252	-70	38	0	-5	25	44	1.284
Dragør								
Regnskab 2023	7.456	1.084	69	0	18	521	789	9.938
Regnskab 2024	6.099	1.029	95	0	818	750	829	9.620
Statskompensation	-6	-1	-0	0	-0	-0	0	-7
Faktureret 2024	-6.800	-1.024	-91	0	-815	-751	-874	-10.356
Efterregulering 2024	706	-4	-4	0	-3	1	46	743
Gentofte								
Regnskab 2023	44.797	6.837	0	0	39	4.997	4.841	61.512
Regnskab 2024	42.139	6.958	0	0	58	5.437	5.282	59.874
Statskompensation	-35	-3	0	0	-0	-2	0	-41
Faktureret 2024	-41.296	-6.865	0	0	-58	-5.445	-5.437	-59.101
Efterregulering 2024	-808	-90	0	0	-0	11	155	-733
Gladsaxe								
Regnskab 2023	40.333	5.603	2.392	1	196	9.877	4.914	63.317
Regnskab 2024	33.465	5.410	2.219	2	95	10.978	5.191	57.361
Statskompensation	-36	-3	-1	-0	-0	-5	0	-44
Faktureret 2024	-36.563	-5.308	-2.312	-2	-95	-10.994	-5.392	-60.665
Efterregulering 2024	3.133	-100	95	0	-0	20	201	3.349

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

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Glostrup								
Regnskab 2023	15.259	1.870	0	0	1.130	5.276	1.748	25.282
Regnskab 2024	12.892	1.857	0	0	1.311	5.755	1.805	23.620
Statskompensation	-12	-1	0	0	-0	-2	0	-16
Faktureret 2024	-14.321	-1.847	0	0	-1.303	-5.767	-1.919	-25.157
Efterregulering 2024	1.440	-9	0	0	-7	15	114	1.553
Herlev								
Regnskab 2023	21.232	2.832	0	0	54	4.351	2.311	30.780
Regnskab 2024	16.422	2.417	0	0	42	4.186	2.323	25.389
Statskompensation	-18	-1	0	0	-0	-2	0	-21
Faktureret 2024	-16.461	-2.399	0	0	-42	-4.193	-2.434	-25.529
Efterregulering 2024	58	-17	0	0	-0	8	112	161
Hvidovre								
Regnskab 2023	30.862	4.869	0	0	1.208	7.950	3.990	48.878
Regnskab 2024	25.075	4.391	0	0	1.107	8.443	4.208	43.223
Statskompensation	-28	-2	0	0	-0	-4	0	-35
Faktureret 2024	-25.187	-4.344	0	0	-1.100	-8.461	-4.440	-43.530
Efterregulering 2024	140	-45	0	0	-7	22	231	342
Høje-Taastrup								
Regnskab 2023	25.878	4.375	1.027	0	187	7.112	2.487	41.067
Regnskab 2024	19.451	4.087	766	0	89	8.109	2.599	35.101
Statskompensation	-22	-2	-1	0	-0	-3	0	-28
Faktureret 2024	-19.483	-4.052	-808	0	-89	-8.117	-2.738	-35.287
Efterregulering 2024	54	-33	43	0	-0	11	139	214
Ishøj								
Regnskab 2023	6.303	2.168	173	0	53	3.430	444	12.570
Regnskab 2024	5.091	1.900	220	0	9	3.747	514	11.482
Statskompensation	-5	-1	-0	0	-0	-2	0	-8
Faktureret 2024	-5.571	-1.896	-232	0	-9	-3.752	-602	-12.061
Efterregulering 2024	485	-4	12	0	-0	6	87	587
Egedal								
Regnskab 2023	22.548	2.985	806	21	217	14.548	1.866	42.991
Regnskab 2024	20.546	2.778	626	14	372	13.639	1.943	39.919
Statskompensation	-15	-2	-0	-0	-0	-7	0	-24
Faktureret 2024	-21.524	-2.766	-657	-14	-371	-13.663	-2.064	-41.059
Efterregulering 2024	994	-11	31	0	-2	31	121	1.164
Lyngby-Taarbæk								
Regnskab 2023	37.622	3.836	925	0	44	3.087	3.411	48.925
Regnskab 2024	31.639	3.677	691	0	34	3.438	3.490	42.968
Statskompensation	-28	-2	-1	0	-0	-1	0	-32
Faktureret 2024	-34.039	-3.617	-729	0	-34	-3.442	-3.786	-45.646
Efterregulering 2024	2.428	-58	39	0	-0	6	296	2.710
Rødovre								
Regnskab 2023	33.089	3.923	0	0	251	6.059	3.960	47.283
Regnskab 2024	27.329	3.626	0	0	256	6.556	4.166	41.932
Statskompensation	-27	-2	0	0	-0	-3	0	-32
Faktureret 2024	-28.329	-3.587	0	0	-255	-6.566	-4.370	-43.106
Efterregulering 2024	1.026	-37	0	0	-1	13	204	1.206

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

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Rudersdal								
Regnskab 2023	40.667	4.344	1.664	1	19	6.064	3.334	56.094
Regnskab 2024	36.473	4.155	1.580	1	29	6.075	3.472	51.785
Statskompensation	-30	-2	-1	-0	-0	-3	0	-36
Faktureret 2024	-38.289	-4.101	-1.651	-1	-29	-6.083	-3.690	-53.844
Efterregulering 2024	1.846	-51	72	0	-0	10	218	2.095
Tårnby								
Regnskab 2023	24.635	3.353	0	1	646	4.308	3.039	35.982
Regnskab 2024	19.604	2.945	0	0	167	5.974	3.123	31.814
Statskompensation	-22	-2	0	-0	-0	-2	0	-26
Faktureret 2024	-21.126	-2.938	0	-0	-167	-5.983	-3.288	-33.502
Efterregulering 2024	1.544	-5	0	0	0	11	164	1.715
Vallensbæk								
Regnskab 2023	4.406	685	162	0	27	1.114	387	6.782
Regnskab 2024	3.535	839	144	0	28	1.463	403	6.411
Statskompensation	-4	-0	-0	0	-0	-1	0	-5
Faktureret 2024	-4.071	-839	-151	0	-28	-1.465	-429	-6.983
Efterregulering 2024	539	0	8	0	-0	2	26	576
Furesø								
Regnskab 2023	23.346	3.517	1.111	1	34	5.649	1.773	35.431
Regnskab 2024	22.344	3.418	835	1	90	5.417	2.009	34.114
Statskompensation	-15	-2	-1	-0	-0	-3	0	-20
Faktureret 2024	-23.344	-3.388	-881	-1	-89	-5.424	-2.098	-35.225
Efterregulering 2024	1.015	-28	47	0	-0	10	89	1.132
Allerød								
Regnskab 2023	15.629	1.511	777	0	698	7.108	1.493	27.215
Regnskab 2024	12.720	1.574	665	0	817	6.003	1.558	23.337
Statskompensation	-12	-1	-0	0	-0	-3	0	-16
Faktureret 2024	-13.733	-1.552	-698	0	-813	-6.012	-1.632	-24.439
Efterregulering 2024	1.024	-21	33	0	-3	12	74	1.119
Fredensborg								
Regnskab 2023	21.309	3.445	1.991	15	1.912	13.838	1.918	44.427
Regnskab 2024	19.266	3.422	1.812	24	1.431	15.276	1.974	43.205
Statskompensation	-16	-2	-1	-0	-1	-7	0	-26
Faktureret 2024	-20.754	-3.390	-1.900	-24	-1.425	-15.302	-2.103	-44.900
Efterregulering 2024	1.504	-30	90	0	-5	33	129	1.722
Frederikssund								
Regnskab 2023	28.782	2.645	1.779	69	1.307	20.319	2.097	56.998
Regnskab 2024	26.467	2.411	1.684	77	1.575	19.417	2.173	53.803
Statskompensation	-19	-1	-1	-0	-1	-10	0	-32
Faktureret 2024	-26.200	-2.394	-1.739	-77	-1.570	-19.451	-2.325	-53.756
Efterregulering 2024	-247	-16	56	1	-4	44	152	-15
Halsnæs								
Regnskab 2023	10.518	2.270	571	0	1.311	8.111	976	23.756
Regnskab 2024	12.845	1.969	517	0	1.104	9.107	993	26.536
Statskompensation	-10	-1	-0	0	-1	-4	0	-15
Faktureret 2024	-12.552	-1.981	-535	0	-1.101	-9.119	-1.050	-26.337
Efterregulering 2024	-284	13	19	0	-3	15	57	-183

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

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gribskov								
Regnskab 2023	22.422	2.823	1.240	0	6.681	6.473	1.562	41.202
Regnskab 2024	20.846	2.998	1.037	0	7.829	5.064	1.581	39.355
Statskompensation	-15	-1	-1	0	-3	-3	0	-23
Faktureret 2024	-20.562	-2.999	-1.062	0	-7.797	-5.070	-1.675	-39.166
Efterregulering 2024	-269	3	25	0	-29	10	94	-166
Helsingør								
Regnskab 2023	48.136	4.278	1.927	16	957	21.620	4.536	81.470
Regnskab 2024	42.292	4.997	1.451	30	973	24.340	4.870	78.953
Statskompensation	-36	-2	-1	-0	-0	-10	0	-50
Faktureret 2024	-45.488	-4.962	-1.513	-31	-969	-24.378	-5.043	-82.384
Efterregulering 2024	3.232	-33	63	0	-3	48	174	3.481
Hillerød								
Regnskab 2023	37.383	3.307	1.425	22	3.393	18.182	3.558	67.270
Regnskab 2024	28.561	3.980	1.688	81	4.031	18.784	3.745	60.870
Statskompensation	-29	-2	-1	-0	-1	-9	0	-42
Faktureret 2024	-30.591	-3.933	-1.733	-81	-4.017	-18.812	-3.951	-63.117
Efterregulering 2024	2.060	-45	45	0	-13	36	206	2.289
Hørsholm								
Regnskab 2023	16.625	2.282	829	2	107	3.259	1.462	24.566
Regnskab 2024	13.763	2.252	956	3	63	3.594	1.404	22.036
Statskompensation	-12	-1	-0	-0	-0	-2	0	-15
Faktureret 2024	-14.733	-2.221	-984	-3	-63	-3.600	-1.499	-23.103
Efterregulering 2024	982	-30	28	0	-0	7	95	1.082
Lejre								
Regnskab 2023	18.633	2.395	1.347	62	1.799	1.540	2.064	27.839
Regnskab 2024	19.551	2.156	1.165	105	1.416	1.625	2.167	28.184
Statskompensation	-13	-1	-1	-0	-1	-1	0	-17
Faktureret 2024	-18.512	-2.134	-1.203	-105	-1.410	-1.625	-2.306	-27.295
Efterregulering 2024	-1.026	-21	39	1	-5	2	139	-872
Greve								
Regnskab 2023	16.624	4.260	0	0	0	1.624	1.848	24.356
Regnskab 2024	12.825	4.402	0	0	0	2.030	1.902	21.159
Statskompensation	-11	-2	0	0	0	-1	0	-14
Faktureret 2024	-13.093	-4.324	0	0	0	-2.032	-1.995	-21.443
Efterregulering 2024	278	-76	-0	0	0	3	93	298
Roskilde								
Regnskab 2023	64.572	7.696	3.549	44	0	865	6.592	83.318
Regnskab 2024	57.704	7.511	1.832	82	0	975	6.749	74.853
Statskompensation	-45	-4	-2	-0	-0	-0	0	-51
Faktureret 2024	-57.805	-7.435	-1.907	-83	0	-975	-7.252	-75.457
Efterregulering 2024	146	-73	77	1	0	1	502	655
Køge								
Regnskab 2023	54.312	5.083	2.003	71	0	2.947	6.028	70.445
Regnskab 2024	40.601	4.955	1.683	77	0	3.766	6.374	57.456
Statskompensation	-39	-3	-1	-0	0	-1	0	-44
Faktureret 2024	-46.916	-4.910	-1.754	-78	0	-3.769	-6.816	-64.243
Efterregulering 2024	6.354	-42	72	1	0	4	443	6.831

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

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Solrød								
Regnskab 2023	6.241	1.082	697	13	0	294	773	9.099
Regnskab 2024	5.555	1.169	447	4	0	646	819	8.640
Statskompensation	-4	-1	-0	-0	0	-0	0	-5
Faktureret 2024	-5.955	-1.159	-465	-4	0	-647	-885	-9.115
Efterregulering 2024	404	-10	18	0	0	1	66	480
Stevns								
Regnskab 2023	14.405	1.812	896	101	2.453	156	1.382	21.205
Regnskab 2024	13.332	1.707	473	94	2.260	225	1.471	19.561
Statskompensation	-9	-1	-0	-0	-1	-0	0	-11
Faktureret 2024	-14.418	-1.701	-498	-95	-2.251	-225	-1.589	-20.777
Efterregulering 2024	1.095	-5	26	1	-8	0	118	1.227
Kalundborg								
Regnskab 2023	37.482	4.394	2.309	245	1.980	14	3.570	49.995
Regnskab 2024	35.070	4.687	2.273	287	2.142	82	3.614	48.155
Statskompensation	-22	-2	-1	-0	-1	-0	0	-26
Faktureret 2024	-36.399	-4.642	-2.360	-289	-2.133	-82	-3.945	-49.850
Efterregulering 2024	1.351	-43	88	2	-8	0	331	1.721
Sorø								
Regnskab 2023	18.299	2.283	1.090	61	1.351	8.049	1.755	32.889
Regnskab 2024	15.046	2.045	760	44	1.833	8.534	1.474	29.737
Statskompensation	-11	-1	-1	-0	-1	-4	0	-17
Faktureret 2024	-14.987	-2.046	-798	-44	-1.826	-8.548	-1.480	-29.730
Efterregulering 2024	-48	2	38	0	-6	18	6	10
Odsherred								
Regnskab 2023	21.990	2.980	2.544	0	1.170	10.514	1.976	41.174
Regnskab 2024	22.175	3.036	2.799	0	1.234	9.977	2.110	41.330
Statskompensation	-12	-2	-1	0	-1	-5	0	-21
Faktureret 2024	-22.228	-3.037	-2.881	0	-1.229	-9.993	-2.260	-41.628
Efterregulering 2024	66	2	84	0	-4	21	150	319
Næstved								
Regnskab 2023	44.773	7.660	2.691	221	0	10.556	4.571	70.473
Regnskab 2024	42.859	7.071	2.535	195	5	12.715	4.738	70.118
Statskompensation	-31	-4	-1	-0	0	-5	0	-41
Faktureret 2024	-41.596	-7.068	-2.669	-197	-5	-12.734	-5.028	-69.296
Efterregulering 2024	-1.232	1	136	2	-0	24	289	-780
Slagelse								
Regnskab 2023	44.362	8.487	2.800	112	1.241	391	4.368	61.760
Regnskab 2024	39.510	6.910	2.550	121	1.203	380	4.024	54.699
Statskompensation	-30	-4	-2	-0	-1	-0	0	-37
Faktureret 2024	-38.741	-6.805	-2.654	-122	-1.197	-381	-4.153	-54.053
Efterregulering 2024	-738	-101	106	1	-6	1	128	-610
Faxe								
Regnskab 2023	8.784	3.229	2.235	175	1.982	371	960	17.736
Regnskab 2024	9.028	2.998	1.438	1	1.501	386	1.079	16.431
Statskompensation	-6	-2	-1	-0	-1	-0	0	-10
Faktureret 2024	-9.479	-2.999	-1.527	-1	-1.494	-386	-742	-16.628
Efterregulering 2024	456	3	90	0	-6	1	-337	206

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

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Holbæk								
Regnskab 2023	33.151	5.323	3.633	399	4.922	869	3.559	51.855
Regnskab 2024	33.134	5.118	3.808	371	4.085	854	3.806	51.176
Statskompensation	-23	-3	-2	-0	-2	-0	0	-31
Faktureret 2024	-33.009	-5.087	-3.954	-374	-4.033	-855	-4.086	-51.398
Efterregulering 2024	-101	-29	149	3	-50	1	280	253
Ringsted								
Regnskab 2023	24.001	1.696	2.097	56	3.880	7.564	2.596	41.888
Regnskab 2024	22.786	1.835	1.887	58	4.125	7.060	2.674	40.426
Statskompensation	-16	-1	-1	-0	-2	-4	0	-23
Faktureret 2024	-24.248	-1.850	-1.985	-58	-4.106	-7.073	-2.863	-42.183
Efterregulering 2024	1.478	16	98	0	-17	17	189	1.781
Lolland								
Regnskab 2023	39.597	4.474	2.459	448	5.745	49	3.252	56.024
Regnskab 2024	37.361	5.325	3.014	0	6.511	150	3.288	55.649
Statskompensation	-22	-2	-1	-0	-3	-0	0	-29
Faktureret 2024	-38.991	-5.267	-3.050	-0	-6.484	-150	-3.515	-57.458
Efterregulering 2024	1.653	-56	37	0	-25	0	227	1.837
Vordingborg								
Regnskab 2023	18.182	4.276	2.028	0	3.863	393	2.714	31.456
Regnskab 2024	16.920	3.630	1.036	0	3.967	332	2.706	28.592
Statskompensation	-15	-2	-1	0	-2	-0	0	-20
Faktureret 2024	-17.685	-3.640	-1.077	0	-3.952	-333	-2.872	-29.558
Efterregulering 2024	779	12	42	0	-13	1	165	986
Guldborgsund								
Regnskab 2023	30.496	4.131	5.506	0	1.641	150	3.077	45.001
Regnskab 2024	28.319	3.974	3.999	0	1.083	262	3.199	40.838
Statskompensation	-20	-2	-3	0	-1	-0	0	-26
Faktureret 2024	-28.007	-3.985	-4.148	0	-1.079	-262	-3.379	-40.860
Efterregulering 2024	-292	13	152	0	-4	0	179	49
Total kommuner								
Regnskab 2023	1.607.666	207.352	58.805	2.156	74.802	277.999	175.654	2.404.434
Regnskab 2024	1.391.592	200.480	50.621	1.674	75.114	294.387	181.521	2.195.389
Statskompensation	-1.273	-103	-31	-1	-32	-132	0	-1.572
Faktureret 2024	-1.443.734	-198.521	-52.641	-1.686	-74.747	-294.851	-192.759	-2.258.939
Efterregulering 2024	53.414	-1.856	2.051	13	-335	597	11.238	65.122

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

Virksomhedsfinansieret busdrift

I 2024 har der i Movia været tre virksomhedsfinansierede buslinjer. Linje 70E i Helsingør, som har kørt hele 2024, samt linje 60E i Hillerød og en forstærkning af linje 158 i Ballerup, som begge startede i oktober 2024. Virksomhederne har betalt 1,9 mio. kr. a conto i 2024, mens tilskudsbehovet i regnskab 2024 er opgjort til 1,5 mio. kr. Virksomhederne får derfor i april 2025 0,4 mio. kr. tilbage i efterregulering.

Tabel 16 Virksomhedsfinansieret busdrift (1.000 kr.)

	Bus	Fælles udgifter	Total
Regnskab 2024	1.399	76	1.476
Faktureret 2024	-1.834	-71	-1.905
Efterregulering 2024	434	-5	429

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



Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

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

Regnskabsprincipper for bus

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

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

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

indtægter til DSB for deres befording af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

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

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

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgler, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

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

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

Buslinjer der er bestilt af en virksomhed finansieres af denne virksomhed.

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

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

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

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

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

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, plustur, 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 og plustur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter.

For en mindre del af driftsudgifter 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 de ordninger som udgiften vedrører.

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 passager-tallet 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 og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-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 kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder 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 og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Se også figur 2

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

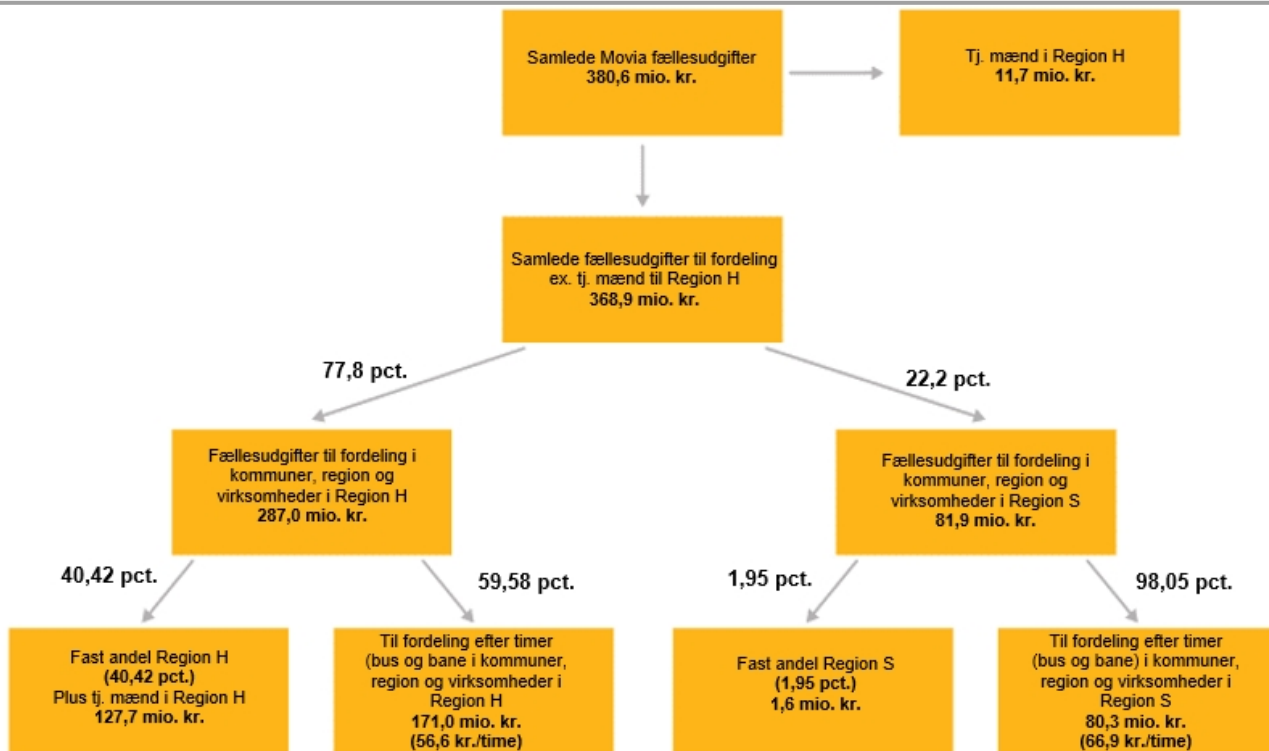
Regnskabsprincipper for statskompensation vedr. covid.

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

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport

Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og flextrafik-ordninger.

Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelseserklæring

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

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt fordelingsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024 for Trafikselskabet Movia.

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

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2024, opgørelse af regionernes tilskud for 2024 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2024.

København, 7. marts 2025

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Kenneth Gøtterup

Bent Hansen

Simon Hansen

Erik Lund

Felex Pedersen

Laura Marie Rosenvinge

Ole Vive

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2024

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Vi har efter aftale med Trafikselskabet Movia undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2024 (perioden 1. januar – 31. december 2024) side 46 - 55, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 57 - 60.

Vores konklusion udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2024 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 2024

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2024 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 2024 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 2024.

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med ISAE 3000, Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå en begrænset sikkerhed for vores konklusion.

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab anvender International Standard on Quality Management 1, ISQM 1, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende lov og øvrig regulering.

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

Vores undersøgelser har været begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til virksomhedens ledelse og medarbejdere om grundlaget for Fordelingsregnskab 2024 samt analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af Fordelingsregnskaber for 2024.

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 2024, side 46 - 55, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 7. marts 2025

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand

statsautoriseret revisor

MNE NR.: mne26712

5. Bilag



Bilag

Bilag 1. Låneforpligtelse pr 31. december 2024

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2024 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån hos Kommunekredit pr. 31. december 2024.

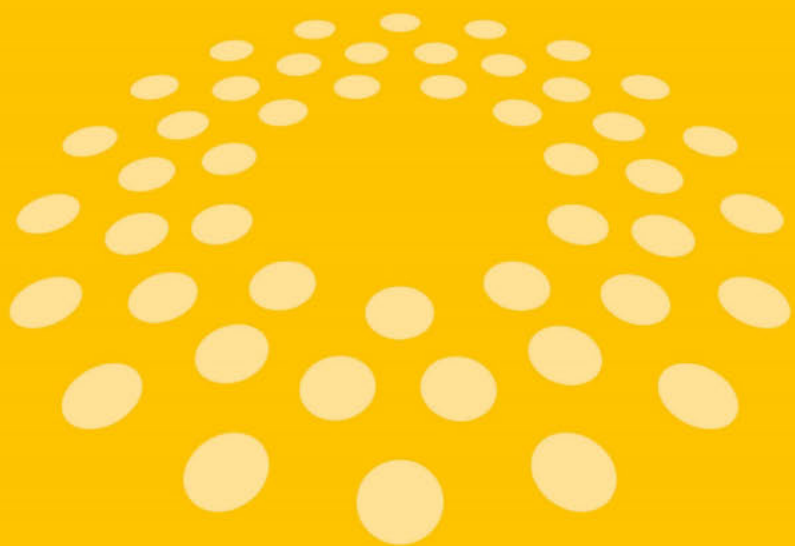
I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er findes der ejerandele, som anvendes ved beregning af kommunernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men kan snarere karakteriseres som en særlig lovbestemt offentlig 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 2024 98,9 mio. kr., jf. note 13.

Baseret på bustimerne som fordelingsnøgle har Movia beregnet nedenstående fordeling af gælden til Kommunekredit, som kommuner og regioner kan anvende som udgangspunkt for deres egen regnskabsmæssige behandling af andel af Movias låneforpligtelse pr. 31. december 2024.

Tabel 17 Kommuner og regioners andel af gæld, Kommunekredit pr. 31. dec. 2024

København	22.710.223
Frederiksberg	3.528.557
Albertslund	661.844
Ballerup	1.069.746
Brøndby	879.466
Dragør	343.074
Gentofte	2.187.057
Gladsaxe	2.149.526
Glostrup	747.379
Herlev	961.751
Hvidovre	1.742.575
Høje-Taastrup	1.076.042
Ishøj	212.975
Egedal	804.600
Lyngby-Taarbæk	1.445.002
Rødovre	1.724.970
Rudersdal	1.437.723
Tårnby	1.293.267
Vallensbæk	166.885
Furesø	831.719
Allerød	645.293
Fredensborg	817.256
Frederikssund	899.695
Halsnæs	411.143
Gribskov	654.727
Helsingør	2.016.474
Hillerød	1.550.859
Hørsholm	581.325
Lejre	759.537
Greve	666.529
Køge	2.233.643
Roskilde	2.365.224
Solrød	286.925
Stevns	515.419
Kalundborg	1.266.558
Sorø	516.630
Odsherred	739.458
Næstved	1.660.475
Slagelse	1.410.319
Faxe	378.053
Holbæk	1.333.781
Ringsted	937.273
Lolland	1.152.195
Vordingborg	948.439
Guldborgsund	1.121.184
Region Hovedstaden	17.226.526
Region Sjælland	9.850.762
Kommuner og regioner total	98.920.087



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Tel +45 36 13 14 00

CVR nr. 29 99 65 69

