



Trafikselskabet Movia

Movia årsrapport 2021



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Ledelsesberetning	11
<hr/>	
Bus	13
Lokalbaner	16
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	17
Flextrafik	19
Særlige poster	23
Efterfølgende begivenheder	24
3. Årsregnskab 2021	25
<hr/>	
Regnskabsopgørelse	26
Balance	27
Noter	28
Anvendt regnskabspraksis	36
Ledelseserklæring	40
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	41
4. Fordelingsregnskab 2021	46
<hr/>	
Tilskud, efterregulering og COVID-19 statskompensation pr. ordning	47
Regionalt tilskud og efterregulering	48
Kommunalt tilskud og efterregulering	49
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	56
Ledelseserklæring	60
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2021	61
Bilag	63
<hr/>	
Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2021	64

Tabel- og figuroversigt

Figur 1 Miljøkategorier i Movias busflåde opgjort som andel af alle busser	5
Figur 2 Miljøkategorier for kommuner og regioners busnet opgjort som andel af køreplanstimer, ultimo 2021	6
Tabel 1 Movias regnskab 2021 (1.000 kr.)	12
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)	13
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)	16
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)	17
Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	21
Tabel 6 Flextrafik nøgletal	22
Tabel 7 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	23
Tabel 8 Specifikation af statskompensation 2021 (1.000 kr.)	24
Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2021 (1.000 kr.)	26
Tabel 10 Balance 2021 (1.000 kr.)	27
Figur 3 Udvikling i likviditet 2021 (mio. kr.)	32
Tabel 11 Regnskabsoversigt, fordelt andel af statskompensation (1.000 kr.)	47
Tabel 12 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	48
Tabel 13 Region Sjælland (1.000 kr.)	48
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	49
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	50
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	51
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	52
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	53
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	54
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)	55
Figur 4 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	59
Tabel 15 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2021	65

1. Indledning



Indledning

For Movia har 2021 ligesom 2020 været præget af COVID-19 og myndighedernes vekslende restriktioner, krav og anbefalinger til kollektiv transport. Busser, lokaltog og flextrafik er en del af den samfundskritiske infrastruktur. Med høj fleksibilitet har Movia sikret fuld køreplan for busser, lokaltog og den nødvendige flextrafikkørsel af sårbare kunder under såvel nedlukning som den gradvise genoplukning af samfundet. Samtidig har Movia løbende bidraget til at få myndighedernes opfordringer til borgerne ud til kunderne så bredt som muligt.

Movia driver på vegne af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland den kommunale og regionale kollektive transport. Det bliver til et samlet udgiftsniveau på ca. 5 mia. kroner om året. Heraf dækker kommuner og regioner 3,1 mia. kroner, mens resten under normale omstændigheder dækkes af billetindtægter.

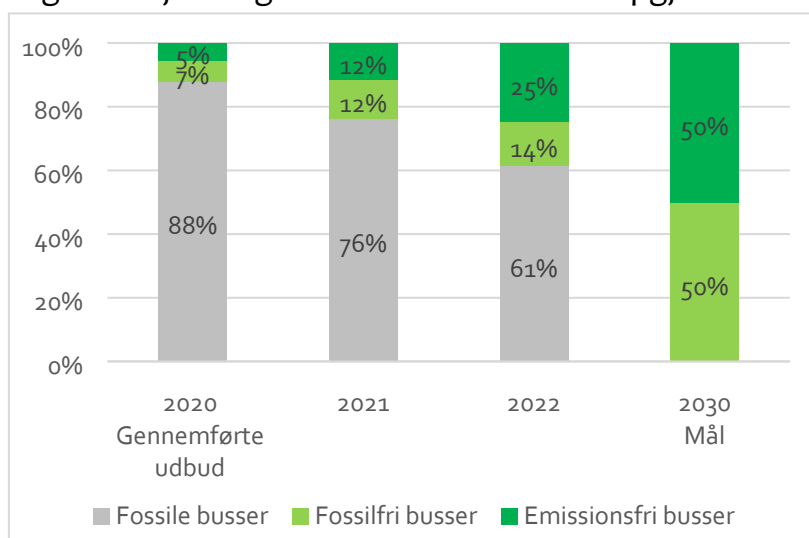
I Movia er vi glade for at KL og Danske Regioner og staten har indgået aftale om direkte kompensation for COVID-19 til trafiksselskaberne til dækning af merudgifter og særligt den store passagernedgang og indtægtstab i såvel 2020 som 2021. Det har sikret tryghed om service og økonomi i den kollektive transport. KL og Danske Regioner og staten har aftalt at tale sammen om også af dække corona-underskud for 2022. Movia budgetterer med at være tilbage i normal økonomi i 2025.

Den grønne omstilling går stærkt

Movia fastlagde i 2020 et fælles mål i mobilitetsplanen om, at alle knap 1.400 busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst halvdelen på el, dvs. emissionsfrit. Målet er at Movias flextrafik udelukkende kører i elbiler senest i 2030, og alle nye tog på lokalbanerne er eldrevne. Omstillingen af Movias rutebusser går meget hurtigt.

I løbet af 2021 blev antallet af elbusser mere end fordoblet i det der blev indsat 83 nye elbusser, således at den samlede flåde af elbusser nåede op på 160 busser. Det svarer til 12 pct. af alle rutebusser i Movias busnet. I løbet af 2022 fordobles antallet af elbusser, således at hele 25 pct. af busflåden ved udgangen af 2022 består af elbusser.

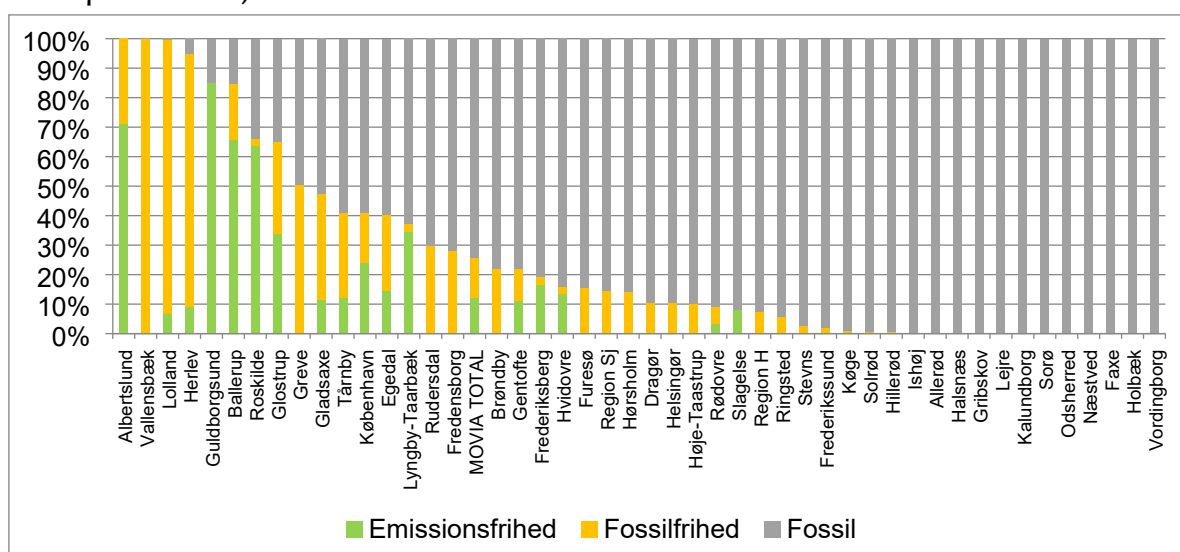
Figur 1 Miljøkategorier i Movias busflåde opgjort som andel af alle busser



Der kørte med udgangen af 2021 elbusser i Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Guldborgsund, Herlev, Hvidovre, Københavns, Lolland, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rødovre, Slagelse og Tårnby Kommuner.

Som følge af gennemførte udbud af almindelig rutekørsel indsættes der i løbet af 2022 yderligere 177 elbusser, og Allerød, Frederikssund, Furesø, Gribskov, Hillerød, Holbæk, Lejre, Næstved, Rudersdal og Solrød Kommuner samt Region Hovedstaden og Regions Sjællands busnet vil helt eller delvist blive betjent med emissionsfri busser. Desuden indsættes to nye eldrevne havnebusser i forbindelse med udvidelse af ruteføringen for Københavns havnebusser til Nordhavn, og der gennemføres forsøg med én brintbus på Region Hovedstadens linjer.

Figur 2 Miljøkategorier for kommuner og regioners busnet opgjort som andel af køreplanstimer, ultimo 2021



Note. Det faktum, at omstillingen finder sted i takt med at busdriften genudbydes, sætter begrænsninger for, hvor hurtigt den grønne omstilling kan finde sted. Det afspejler sig i, hvornår de enkelte kommuners busdrift omstilles. Ved udgangen af 2022 vil der således være en stor spredning mellem de kommuner og regioner, som er længst fremme, og de kommuner og regioner, som først skal i gang. Alle kommuner og regioner vil dog kunne nå i mål senest i 2030

Omstillingen af flextrafikken er i sin vorden. Movia har siden oktober 2020 gennemført forsøg med to stk. personbiler, og fra marts 2022 testes yderligere to personbiler. Forsøgene giver viden om rækkevidde, opladning, prisniveau og særlige driftshensyn. Erfaringer, som er væsentlige for både Movia og operatørerne i forhold til at drive den videre omstilling af flextrafikken.

Udskiftning til eldrevne tog vil ske i takt med at de eksisterende togsæt udskiftes. I dag kører alle Lokaltogs 64 togsæt på diesel. I perioden 2025-2026 forventer Lokaltog at udskifte 18 togsæt med batteridrevne tog. Lokaltog igangsætter i løbet af 2022 udbud af 14 batteridrevne togsæt til linjer finansieret af Region Sjælland og 4 batteridrevne togsæt til linjer finansieret af Region Hovedstaden.

Miljøregnskabet

Den grønne omstilling er således godt på vej i hele Movias område. Movias miljøregnskab for 2021 viser, at Movia også i år kan fastholde den fortsatte nedbringelse af udledningen af CO₂, som i 2021 er reduceret med 47 pct. siden 2008.

Udledningen af NO_x er i samme periode reduceret med 85 pct. og har dermed udviklet sig mere positivt end forventet med en målsætning for året på - 78 pct. Det samme gælder for partikeludledningen, som er reduceret med 88 pct. fra 2008 til 2021 mod en målsætning på - 81 pct.

Rapporteringen af Movias miljøregnskab er indarbejdet i Movias rapport om Samfundsansvar, som kan læses på moviatrafik.dk.

Mobilitetsplanen

Movias Mobilitetsplan blev vedtaget af de 45 kommuner og 2 regioner i Movias område i 2020. Planen sætter rammen for de store, strategiske projekter, som Movia har arbejdet med i 2021, for eksempel BRT (Bus Rapid Transit), den grønne omstilling, kollektiv mobilitet uden for de større byer og pendling til og fra arbejdspladsen.

BRT

Som en væsentlig del af at styrke det strategiske net samt at supplere statens investeringer i banenettet har Movia arbejdet intensivt med at udbrede BRT til primært Storkøbenhavn. BRT-nettet, som blev lanceret i Mobilitetsplanen, har været udgangspunktet for arbejdet, der har resulteret i, at staten i infrastrukturplanen har reserveret ca. 1,5 mia. kr. til medfinansiering af BRT-anlæggene på 400S og 200S. Det er samtidig lykkedes i samarbejde med staten at styrke BRT-projekterne med stationsnærhed omkring tre BRT-stationer på hver linje - som del af et forsøg i Fingerplanen med stationsnærhed til BRT. Movia arbejder tæt sammen med de pågældende kommuner på 400S og 200S samt regionen for sammen med Transportministeriet og Vejdirektoratet at skabe et beslutningsgrundlag med udgangspunkt i en forundersøgelse og miljøkonsekvensvurdering.

I tillæg hertil reserverede staten ligeledes i infrastrukturplanen midler til at undersøge og anlægge enten en letbane eller en BRT fra Nørrebro St. over Tingbjerg til Gladsaxe Trafikplads i samarbejde med Københavns og Gladsaxe kommuner.

BRT i købstæder

Sideløbende med BRT i Storkøbenhavn har Movia på baggrund af erfaringer med arbejdet med BRT og busfremkommelighed sat fokus på at forbedre forholdene for busserne i de største købstæder på Sjælland. Med udgangspunkt i en trængselsanalyse blev otte købstæder identificeret: Helsingør, Hillerød, Roskilde, Holbæk, Køge, Ringsted, Slagelse og Næstved. Sammen med kommunerne og de to regioner er tre mulighedsstudier gennemført i Helsingør, Holbæk og Køge, som viser hvordan BRT-inspirerede løsninger kan bidrage til at få busserne hurtigere frem og skabe bedre forhold for passagererne ved at indrette stoppesteder og terminaler bedre og mere på passagerernes vilkår.

Studierne skal inspirere kommunerne til at tænke udviklingen af den kollektive transport sammen med den øvrige byudvikling og løbende byforskønnelse i et langsigtet perspektiv. Ligeledes skal BRT-projekterne forbedre koblingen til de statslige baner, så flere borgere kan få glæde af de store beløb, som i disse år investeres i opgradering af banenettet. Mulighedsstudier er under udarbejdelse i Ringsted og Hillerød. Herefter vil Movia tage kontakt til de resterende kommuner for at afklare om der også er interesse for fælles analyser her.

Forsøg med førerløse busser

I september lancerede Movia sammen med Region Sjælland, Slagelse Sygehus, Metroselskabet og Slagelse

Kommune anden fase af forsøg med førerløse busser med deltagelse af transportministeren, regionrådsformanden, borgmesteren og sygehusdirektøren. To førerløse shuttles skal betjene de forskellige afdelinger på Slagelse sygehus i næsten et helt år og skal blandt andet afprøve et bestillingssystem (on demand), der er integreret med Movias flextrafik bestillingssystem.

Endnu et forsøg med førerløse busser kommer efter planen til at foregå i erhvervsområdet Lautrup i Ballerup Kommune.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

I Mobilitetsplanen blev den kollektive mobilitet uden for de større byer sat på dagsordenen. Emnet optager mange af Movias kommuner i hele området fra Nordsjælland, over Vest- og Sydsjælland til Lolland-Falster.

Et dynamisk arbejdsmarked er afhængigt af et sammenhængende, bæredygtigt og fleksibelt transportsystem, hvor den nuværende kapacitet udnyttes bedst muligt og de tomme sæder i biler, busser eller tog bliver besat.

Samkørsel

Movia har sammen med Holbæk, Slagelse og Kalundborg samt Region Sjælland iværksat et forsøg med samkørsel, hvor det blandt andet bliver afprøvet, hvordan samkørsel og kollektiv transport kan integreres. Forsøget har været ramt af COVID-19, men i løbet af efteråret er der kommet flere med.

Rekrutteringen af brugere – både dem, som vil invitere nogle med, og dem, som ønsker at samkøre – sker primært på ungdomsuddannelser, i virksomheder og landsbyer, og bygger på den måde ovenpå eksisterende netværk mellem brugerne.

Flere kommuner og regionerne har vist interesse for samkørsel, og Movia er ved at sammensætte et nyt forsøg sammen med Køge, Faxe og Stevn for at lære endnu mere om samkørsel og hvilken rolle kommuner, region og trafikselskab kan spille i fremtiden.

Knudepunktsskilte

Movia er sammen med kommunerne ved at sætte over 100 knudepunktsskilte op. Vejdirektoratet har fra årsskiftet efter et forsøg godkendt et nyt fast skilt, der viser at her er der et knudepunkt. Skiltet skal sættes op i samarbejde med trafikselskabet og gerne steder, hvor der er en kobling til kollektiv transport og en parkeringsplads, hvor man kan samle en medpassager op eller sætte en af, der skal videre med tog eller bus.

Ungeindsats

Unge er en væsentlig kundegruppe for Movia. Set fra et samfundsperspektiv er det afgørende, at de unge får en uddannelse, og for mange unge er bus og tog den eneste realistiske måde at komme i skole på. Derfor er en række forskellige projekter sat i værk som adresserer de unges transportbehov. Både i forbindelse med ungdomsuddannelse men også fritidsrejser. I nogle tilfælde handler det om, at ringetider og bussens køreplan tilpasses hinanden, andre gange drejer det sig om at skabe mulighed for samkørsel. Der er også fokus på at skabe multifunktionelle stoppesteder, som kan tiltrække aktivitet og gøre det sjovere at vente på bussen. Derudover er der fokus på at skabe gode og direkte adgangsveje mellem stoppesteder og uddannelsesinstitutioner. Alt i alt tiltag der kan bidrage til at fastholde de unge i kollektiv transport lidt længere og udskyde købet af en bil.

Movias ungeudvalg

Movia vil gerne give unge lettere adgang til den kollektive transport. Derfor nedsatte bestyrelsen et ungeudvalg, der har udformet ideer og anbefalinger til en ny ungdomsrabat. Målet er at gøre brugen af bus og tog enklere. Ungeudvalget anbefaler blandt andet, at ungdomskortet erstattes af rabat på rejsekort og i trafikelskabernes app's, at ungdomsrabatterne ikke længere skal være koblet op på grænserne for de nedlagte amter, og at det nuværende faste månedskort bør suppleres med en prisloftløsning. Movias ungeudvalg er bredt sammensat af unge fra ungdomsorganisationer, repræsentanter fra uddannelsesorganisationer og medlemmer fra Movias bestyrelse. (Se rapporten [her](#)).

Movia gik desuden i 2021 sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark i gang med et landsdækkende projekt om en ny og bedre ungdomsrabat. Trafikvirksomhederne skal komme med et fælles forslag til en landsdækkende reform af den landsdækkende ungerabat i den kollektive transport, ungdomskortet.

Flextrafik

Flextrafik sikrer mobilitet, hvor der er langt til bussen, og løfter en vigtig velfærdsservice overfor borgere med særlige behov: ældre, syge, handicappede og børn. Movia har i 2021 som året før løbende tilpasset kørslen med flextrafik til myndighedernes generelle anbefalinger og restriktioner i forbindelse med COVID-19 situationen, så det hele tiden har været trygt og sikkert at køre med flextrafik.

Movia har i forbindelse med COVID-19 indført en række vekslende begrænsninger i forhold til, hvor mange kunder, der må være i vognene, så kunderne er sikret en tryk og sikker rejse med flextrafik. En del af året kørtes flextrafik uden kunder på forsædet ved siden af chaufføren. Og i en periode blev kørt solokørsel med kunderne, som følge af myndighedernes restriktioner og det aktuelle smitteniveau. Der var krav om mundbind, og der var håndsprit og mundbind til alle kunder i alle vogne.

Kontanterne, der var suspenderet i såvel busdriften som flextrafikken, blev genindført 1. september, og i flextrafikken tager chaufførerne nu igen imod lige penge. Desuden har Movia indført en abonnementsordning, så kunderne kan bestille flexture på telefon, som man plejer, men betale for sin kørsel pr. faktura en gang om måneden.

Kapacitetsudfordringer i flextrafik

Flextrafik oplevede i 2021, som andre dele af samfundet, udfordringer, som Movia ikke havde indflydelse på: Mangel på arbejdskraft, COVID-19 og mangel på levering af vogne og reservedele. Mangel på arbejdskraft har især ramt servicefagene hårdt herunder transportbranchen. Manglen på arbejdskraft har betydet at vognmændene har kørt med færre vogne end tidligere. Ligesom mangel på biler og reservedele har betydet et lavere antal vogne i flextrafikken.

Kundernes tilfredshed med flextrafik er dog fortsat høj. 83 pct. af kunderne er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med flextrafik, viser den årlige kundetilfredshedsundersøgelse, som analyseinstituttet Megafon har foretaget for Movia. Og alle syv kørselsordninger under flextrafik lever op til målsætningen om, at mindst 80 pct. af brugerne skal være tilfredse eller meget tilfredse. Selv i en tid med mange restriktioner og ændringer svarer 83 pct. af kunderne, at de i høj grad eller meget høj grad generelt oplever, at Movia giver dem en tryk og sikker rejse.

Kontrol af løn- og arbejdsvilkår i flextrafikken

Movia fortsatte i 2021 den skærpede kontrol af løn- og arbejdsvilkår hos de vognmænd, der kører flextrafik for Movia. Kontrollen sker i tæt dialog med Movias kontrolpanel, der tæller arbejdsgiverorganisationer og fagforeninger.

Der er afgørende for Movia, at leverandørerne af flextrafik har samme høje standarder for løn- og arbejdsvilkår, som mobilitetsselskabet selv efterlever. Årets stikprøvekontrol af 20 operatører og 31 underleverandører i Movias flextrafik viser, at der fortsat er behov for effektiv kontrol.

Obligatorisk grunduddannelse for vognmænd

Movias administration forventer at fortsætte arbejdet med stikprøvekontroller i 2022 af 20 vognmænd og deres eventuelle underleverandører. Movias bestyrelse har desuden besluttet at indføre obligatorisk grunduddannelse for vognmænd i Movias flextrafik med ikrafttrædelse af kontrakter, der starter fra foråret 2022. Grunduddannelsen skal medvirke til at højne vognmændenes kompetencer og kendskab til deres forpligtelser i forhold til løn- og arbejdsvilkår som beskrevet i overenskomsterne.

Borgere og interessenter inddrages

Movia inddrager borgere og interessenter, fordi det giver bedre løsninger.

Movia har nedsat et borgerpanel med godt 50 borgere og ekstern facilitering. Borgerpanelet mødes to gange om året og involveres digitalt mellem møderne. Borgerpanelet tester blandt andet nye indsatser, vurderer tiltag til bedre trafikinformation og ser på løsninger, der giver mere mobilitet i og uden for de store byer.

Movias Tilgængelighedsforum skaber dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige Seniorer og Movia omkring Movias krav til tilgængelighed i de produkter og den service, der leveres til kunderne. Forummet bidrager til at give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden til kollektiv transport.

Movias ungeudvalg er bredt sammensat af unge fra ungdomsorganisationer, repræsentanter fra uddannelsesorganisationer og medlemmer fra Movias bestyrelse. Ungeudvalget har udformet ideer og anbefalinger til en ny ungdomsrabat.

Movias kontrolpanel kontrollerer løn- og arbejdsvilkår i Movias flextrafik. I kontrolpanelet deltager ATAX, Dansk Industri, Arbejdsgiverforeningen KA, KRIFA, Det Faglige Hus og 3F.

COVID-samarbejde: Movia har samarbejdet med 3F og DPT om arbejdets tilrettelæggelse under COVID-19.

Ledelsesberetning

Regnskabet viser et resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.114 mio. kr. Den samlede efterregulering udgør 89 mio. kr., svarende til 2,9 pct. af det budgetterede tilskudsbehov. 2 kommuner skal have penge tilbage i januar 2023, mens 43 kommuner og 2 regioner har indbetalt for lidt, som de derfor skal betale til Movia i januar 2023. Fordelingen af efterreguleringen på kommuner og regioner er opgjort i "Fordelingsregnskab 2021", som kan læses på side 46 og frem.

2021 har ligesom 2020 været præget af COVID-19 og de afledte restriktioner i samfundet. Både Movia og den øvrig kollektive transport har været markant påvirket, herunder særligt fsva. antallet af passagerer, hvilket regnskabet også er præget af.

I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Kommentering af regnskabet på Movias forretningsområder bus, lokalbane og flextrafik fremgår efterfølgende. I 2021 er indregnet statskompensation til dækning af nettoudgifter som følge af COVID-19. Tilskudsbehovet anført i tabel 1 er således det tilskudsbehov, som kommuner og regioner skal betale til Movia efter statskompensation til COVID-19 relaterede udgifter og mindreindtægter.

I henhold til KL, Danske Regioner og statens aftale om statskompensation beror kompensationen på, at Movia opgør omfanget af ekstraordinære COVID-relaterede netto meromkostninger, den såkaldte 'COVID-regning'. For at kunne opgøre og dokumentere COVID-regningen såvel som den forventede effekt af COVID har Movia derfor såvel et budget 2021 uden indarbejdelse af COVID-effekten og et budget 2021 med estimeret COVID-effekt. I 2021 var der mere nedlukning af samfundet end Movia oprindeligt forventede i budget 2021 med estimeret COVID-effekt. Da Budget 2021 uden COVID-effekt er baseline for beregningen af den kompensation, som Movia modtager som direkte statstilskud sammenlignes der i tabel 1 neden for hermed. Movia modtager jf. tabel 1 en samlet kompensation for COVID på 464 mio.kr.

Tabel 1 Movias regnskab 2021 (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel R2021-B2021	Pct.
Passagerindtægter	-1.296.422	-1.863.167	-1.417.621	445.546	-23,9
Operatørudgifter	4.154.295	4.263.453	4.344.148	80.695	1,9
Andre driftsudgifter	576.611	609.014	613.561	4.547	0,7
Pensioner	26.487	28.658	27.365	-1.293	-4,5
Finansielle poster	48.134	15.900	10.052	-5.848	-36,8
Anlæg - bane	0	0	0	0	-
Ekstraordinære poster					
' - COVID statskompensation	-455.324	0	-463.957	-463.957	-
Tilskudsbehov i alt	3.053.781	3.053.859	3.113.549	59.690	2,0
Faktureret	-3.082.035	-3.053.859	-3.024.107	29.752	-1,0
Resultat før efterregulering	-28.254	0	89.442	89.442	-
Efterregulering	28.254	0	-89.442	-89.442	-
Resultat	0	0	0	0	-

Note 1: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Note 2: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 9 i afsnit 3 Årsregnskab 2021.

Årets resultat er 0 mio. kr. Det vil sige, at hele årets tilskudsbehov dækkes af kommuner og regioner, jf. lov om trafikselskaber. I de følgende afsnit gennemgås regnskabet på forretningsområderne bus, lokalbane og flextrafik.

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

Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2021 486 mio. kr. højere end budgetteret. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er et kraftigt indtægtsfald på grund af færre passagerer kombineret med øgede udgifter som følge af højere prisindeks for løn og brændstof i forhold til budget. Hertil kommer COVID-19 relaterede merudgifter, som primært består af ekstra rengøring af busserne. I henhold til KL, Danske Regioner og statens aftale om statskompensation modtager Movia COVID-19 statskompensation til bus på 446 mio. kr., hvormed kommunernes og regionernes tilskud til bus samlet set ender 41 mio. kr. over budget – primært som følge af højere prisindeks, som regulerer operatørudgifterne. En samlet specifikation af statskompensationen fremgår af tabel 8.

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

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Passagerindtægter	-1.116.017	-1.609.981	-1.205.107	404.874	-25,1
Operatørudgifter	3.060.295	3.088.364	3.173.097	84.733	2,7
Andre driftsudgifter	188.265	193.017	189.899	-3.118	-1,6
Tilskudsbehov	2.132.543	1.671.399	2.157.889	486.490	29,1
Statskompensation	-495.661	0	-445.637	-445.637	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	1.636.882	1.671.399	1.712.252	40.853	2,4
Indtægt pr. passager (kr.)	-9,3	-9,4	-10,2	-0,9	9,1
Udgift pr. passager (kr.)	27,2	19,1	28,6	9,5	49,4
Udgift pr. time (kr.)	795,4	802,5	824,7	22,3	2,8
Passagerer (mio.)	119,6	171,5	117,6	-53,9	-31,4
Busser (antal)	1.185	1.176	1.185	10	0,8
Timer (1.000)	4.084	4.089	4.078	-11,6	-0,3

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

Passagerindtægterne i bustrafikken er 405 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 25 pct. Det skyldes lavere aktivitet i samfundet som følge af COVID-19, som har medført et passagerfald på 31 pct. i forhold til budget. Det bemærkes, at indtægtstab er mindre end passagerfaldet, hvilket skyldes, at det største passagerfald har været på de korte rejser, mens de længere rejser, der også giver større indtægter, er faldet mindre. Indtægtstab som følge af COVID-19 er på 405 mio. kr. og dækkes af statskompensation. Hertil er der en justering på knap 1 mio. kr. som skyldes, at Frederikssund og Slagelse kommuner samt Region Sjælland har bestilt linjændringer efter udarbejdelsen af budget 2021, som har medført en merindtægt på knap 1 mio. kr.

Operatørudgifterne udgør 3.173 mio. kr. i regnskab 2021, hvilket er 85 mio. kr. mere end budgetteret, svarende til en stigning på 2,7 pct. Hovedårsagerne til udviklingen i udgifter er:

- Den realiserede prisudvikling på de indeks der regulerer afregningen i operatørkontrakter for bustrafikken har været højere end den prognose som lå til grund for budgettet. Særligt har der været højere lønindeks samt stigninger på el- og dieselindeks, og det giver en udgiftsstigning i forhold til budget 2021 på ca. 48 mio. kr. svarende til 1,3 pct. Se nærmere om indeksudviklingen i nedenstående boks 1.
- Der er 11.600 færre bustimer svarende til 0,3 pct., hvilket reducerer udgifterne ca. 6 mio. kr.
- Operatørerne har opnået højere kvalitetsbonus og fået færre kvalitetsbrister end budgetteret, hvilket øger udgifterne med 9 mio. kr.
- Endelig har Movia afholdt øgede udgifter på 34 mio. kr. til ekstra rengøring af busserne og ekstrakørsel som følge af kapacitetsbegrænsninger på grund af myndighedernes COVID-19 regler. Disse merudgifter dækkes af statskompensation.

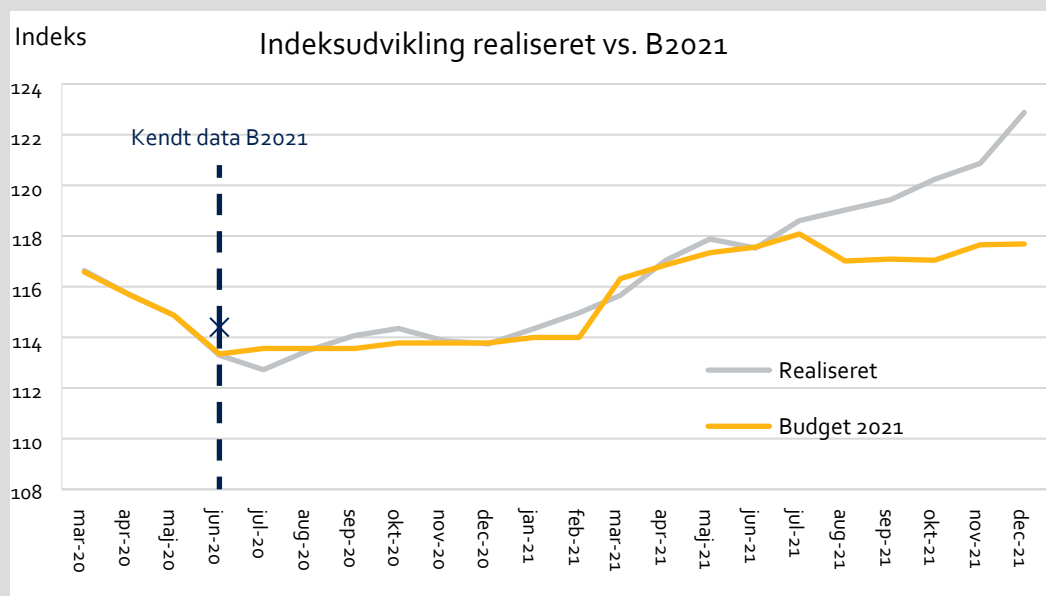
Andre driftsudgifter for bus vedrører udgifter til stoppesteder, billetkontrollører, chaufførlokaler, busudstyr mv og udgør 189,9 mio. kr. i regnskab 2021, hvilket er 3,1 mio. kr. lavere end budgetteret. Fratrasket COVID-19 relaterede nettoudgifter på 6,6 mio. kr., som dækkes af statskompensationen, er mindreforbruget på 9,7 mio. kr. Andre driftsudgifter, bus

Nettoudgiften relateret til COVID-19 på 6,6 mio. kr. vedrører Movias udgifter til stoppestedsværter i perioden januar til august, samt ekstra rengøring af chaufførlokaler for hele 2021, mens der modsat har været lavere salgsudgifter.

I 2021 er alle billetkontrollører ansat i Movia idet der ikke har været tilstrækkelig interesse hos private virksomheder for at indgå kontrakt med Movia. Movia har besat de vakante stillinger over en periode, hvilket har givet færre udgifter til billetkontrol. Herudover har der bl.a. været mindreforbrug til vedligeholdelse af stoppesteder, da Movias leverandører ikke har kunnet skaffe de nødvendige materialer.

Boks 1. Indeksudvikling B2021 og realiseret

Movias operatørudgifter bliver kontraktuelt reguleret med indeksudviklingen i et aftalt prisindeks. I 2021 har der været markante prisstigninger i de faktorer, som påvirker indekset, særligt brændstof og løn. En stor del af stigningerne var forventede i budgettet, som det fremgår af figuren nedenfor. Den realiserede udvikling lå dog i 2. halvår af 2021 lidt over det budgetterede, og særligt i 4. kvartal 2021 var stigningerne i indeks markant højere end estimeret med en stigning fra september til december på 2,9 pct.



Da løn vægter med ca. 67 pct i Movias indeks, er stigningen i lønindekset på 0,9 pct. den væsentligste årsag til stigningen i de indeks, som regulerer Movias kontraktudgifter. Diesel, forbrugerpriser og maskiner stiger procentuelt mere i 2021 i forhold til budgettet, men de vægter mindre i det samlede indeks end løn, og den økonomiske betydning af stigningerne er derfor mindre for Movia.

Budgetterede og realiserede delindeks (årgennemsnit)

	B2021	Realiseret 2021	Δ	Vægtning
Løn	142,5	143,8	0,9%	67,2%
Diesel	153,5	157,0	2,3%	15,6%
Forbrugerpriser	135,2	137,6	1,8%	8,1%
Maskiner	105,5	109,4	3,7%	8,6%
Rente (nominel)	0,4	0,3	-24,2%	0,4%
EL	91,1	94,8	4,1%	5,3%

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

Lokalbaner

Tilskudsbehovet for lokalbanerne er 54 mio. kr. højere end i budget 2021, svarende til en stigning på 16,7 pct., jf. tabel 3. Dette skyldes som for bus primært et passagertab på 25 pct. i forhold til budget 2021 hvilket giver til et indtægtstab som følge af COVID-19 på 39 mio. kr. svarende til 19 pct.

Operatørudgifter er vokset med 15 mio. kr. svarende til en stigning på 2,9 pct. Heraf er ca. 6 mio. kr. ekstra kontraktbetaling til dækning af Lokaltogs omkostninger til mobilisering af driftsovertagelsen på strækningen mellem Roskilde og Køge efter aftale med Region Sjælland. Øgede bonusbetalinger primært som følge af højere rettidighed udgør ca. 0,8 mio. kr., mens COVID-relaterede udgifter til værnemidler og lignende udgør ca. 0,2 mio. kr. Den resterende stigning i udgifterne på ca. 8 mio. kr. svarende til 1,5 pct., skyldes stigninger i de indeks, som bruges til at afregne kontraktbetalingen til Lokaltog med.

Andre driftsudgifter består på lokalbaneområdet af rejsekortafgifter, og rejsekortafgifterne fordeles efter indtægt. Afgiften til lokalbanerne stiger 0,8 mio. kr., hvilket skyldes at lokalbanernes andel af de samlede indtægter i Movia er steget, fordi passagertabet som følge af COVID-19 har været relativt mindre på lokalbanerne end i busserne.

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Passagerindtægter	-136.981	-200.113	-161.171	38.942	-19,5
Operatørudgifter	502.919	514.220	528.953	14.733	2,9
Andre driftsudgifter	9.644	11.000	11.757	757	6,9
Anlæg – bane	0	0	0	0	-
Tilskudsbehov	375.582	325.107	379.539	54.432	16,7
Statskompensation	-44.351	0	-39.171	-39.171	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	331.231	325.107	340.367	15.261	4,7
Tilskud pr. passager (kr.)	50,1	31,5	49,0	17,5	55,6
Passagerer (1.000)	7.499	10.317	7.740	-2.577	-25,0
Togkilometer (1.000)	7.629	8.103	8.035	-68,2	-0,8
Timer (1.000)	151,6	160,1	158,2	-1,9	-1,2

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

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Andre driftsudgifter	299.099	319.708	327.831	8.123	2,5
Pensioner	26.487	28.658	27.365	-1.293	-4,5
Finansielle poster	48.134	15.900	10.052	-5.848	-36,8
Tilskudsbehov	373.720	364.266	365.248	982	0,3
Statskompensation	-3.695	0	-1.281	-1.281	-
Tilskudsbehov efter statskompensation	370.024	364.266	363.967	-299	-0,1

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

Fællesudgifter til bus og bane dækker over andre driftsudgifter, som er udgifter til markedsføring, it-systemer, bygningsdrift, administrative udgifter mv samt pensioner og finansielle poster. Det samlede tilskudsbehov til fællesudgifter er efter statskompensation 0,3 mio. kr. lavere end budgetteret.

På Andre driftsudgifter, fællesudgifter er der et merforbrug på 8,1 mio. kr. i 2021, som består af dels COVID-19 relaterede merudgifter, dels at der er reserveret 25 mio. kr. til en fremadrettet strategi i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S. Merforbruget mere end dækkes af statskompensation for COVID-19 på 1,3 mio. kr. og mindreforbruget på andre driftsudgifter for bus på 9,7 mio. kr. Andre driftsudgifter styres således samlet i overensstemmelse med Movias økonomiske politik, uanset om Andre driftsudgifterne vedrører bus eller fællesudgifter, men idet fordelingsnøglen mellem ejerne er forskellig, konteres udgifterne forskelligt.

De ekstraordinære COVID-19 relaterede nettoudgifter på 1,3 mio. kr., som dækkes af statskompensation, omfatter bl.a. oplysningskampagner omkring COVID-19 adfærd i den kollektive trafik, værnemidler til billetkontrollører mv. Modsat har der været færre udgifter til Call Centeret, da det lavere antal passagerer har bevirket færre opkald.

Movias effektiviseringsstrategi, jf. den økonomiske politik, er blevet implementeret hurtigere end forudsat i budgettet. Dertil har der i 2021 været besparelser på løn i forbindelse med vakancer og refusioner. Sammen med prioritering af udviklingsmidler har dette givet Movia mulighed for i 2021 at reservere midler til delvis finansiering til den fremadrettede strategi i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S, jf. L206. Der er samtidig sikret finansiering til den forestående investering i det flerårige projekt Traffic Management System (Trafik planlægnings- og overvågningsværktøj).

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2021 1,3 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket skyldes, at blot 2 tjenestemænd gik på pension i 2021, hvilket er færre end budgetteret.

De finansielle poster består af renter, gebyrer og afdrag på rejsekortlån. Movia har optaget lån i Kommunekredit til finansiering af Rejsekort og Rejseplan A/S. Afdrag på rejsekortlån opgøres i regnskabet som en netto-post, idet Movia hvert år fra Rejsekort og Rejseplanselskabet modtager afdrag fra de ansvarlige lån, Movia har ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S. Disse afdrag modregnes i de afdrag Movia betaler til Kommunekredit.

De finansielle poster er i 2021 5,8 mio. kr. lavere end budgetteret. De væsentligste forklaringer er:

- Afdrag på rejsekortlån er netto 4,1 mio. kr. lavere end budget, fordi:
 - Movia har omlagt rejsekortlån i Kommunekredit ultimo 2020, som har givet en besparelse på Movias afdrag og renteudgifter på 2,6 mio. kr. i 2021.
 - Movia har desuden modtaget 1,5 mio. kr. mere end budgetteret i afdrag på ansvarlige lån fra Rejsekort og Rejseplan A/S.
- Renteindtægter fra SKATs opkrævning af ikke-betalte kontrolafgifter er 1,2 mio. kr. højere end budgetteret.
- Bankgebyrer på 1 mio. kr. vedrørende flextrafik er omposteret. Ved en fejl er bankgebyrerne budgetteret under finansielle poster, men skal indgå i regnskabet under andre driftsudgifter under flextrafik. I Budget 2022 er denne budgetpost budgetteret korrekt.

Flextrafik

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

I flextrafikken afregnes hver måned de realiserede nettodriftsomkostninger (operatørudgifter minus passagerindtægter) med kommuner og regioner sammen med en a conto betaling for andre driftsudgifter. Det betyder, at efterreguleringen for flextrafik sædvanligvis er begrænset. I regnskab 2021 er efterreguleringen - som i 2020 – imidlertid påvirket af statskompensationen vedr. COVID-19, hvor der skal tages udgangspunkt i budgettet. Da der generelt har været besparelser på kørslen i flextrafik på grund af mindre aktivitet og færre passagerer, skal kommuner og regioner efter reglerne om COVID-19 statskompensation indbetale beløb, der er sparet på flextrafik til Movia, der forestår den samlede afregning med Trafikstyrelsen.

Derudover er efterreguleringen påvirket af, at det lavere antal passagerer har givet en lavere a conto betaling fra kommuner og regioner til finansiering af andre driftsudgifter. Forskellen mellem regnskab og betalt a conto reguleres via efterreguleringen.

Boks 2. Kørselsordningerne i flextrafik

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

I flextrafik findes følgende 6 produkter:

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

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

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

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

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

Flexrute er kørsel af fysisk og psykisk handicappede til dag- og aftentilbud og kørsel af specialskoleelever til og fra hjem, skole eller SFO.

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

Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Passagerindtægter	-43.424	-53.073	-51.343	1.730	-3,3
Operatørudgifter	591.081	660.870	642.099	-18.771	-2,8
Andre driftsudgifter	79.604	85.289	84.074	-1.215	-1,4
Tilskudsbehov	627.261	693.087	674.830	-18.256	-2,6
Modregning statskompensation	88.383	0	22.132	22.132	-
Tilskudsbehov efter statskompensation	715.644	693.087	696.962	3.875	0,6

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

Tilskudsbehovet før COVID-19 statskompensation er samlet set 18,3 mio. kr. mindre end budgetteret. Årsagen er et reduceret kørselsomfang som følge af COVID-19.

I henhold til KL, Danske Regioner og statens aftale om COVID-19 statskompensation til trafikselskaberne skal besparelsen på flextrafik i forhold til budgettet modregnes i statskompensationen til bus, lokalbane og fællesudgifter. Tilskudsbehovet *efter* statskompensation er 3,9 mio. kr. højere end budget, hvilket primært skyldes højere kørselsudgifter i flexrute.

Passagerindtægterne er 3,3 pct. lavere end budgetteret. Indtægterne er påvirket af, at der er 6 pct. færre passagerer i flexhandicap og 26 procent færre passagerer end budgetteret i flextur (jf. tabel 6). Til gengæld er den gennemsnitlige rejselængde i flextur steget, og passagerbetalingen stiger, når rejselængden stiger.

Operatørudgifterne er 3 pct. under det budgetterede. Den væsentligste årsag er et reduceret kørselsomfang som følge af COVID-19. Besparelsen på operatørudgifterne svarer dog ikke til passagerfaldet. Det beror på, at der i den variable flextrafik som følge af det lavere antal passagerer har været færre passagerer pr. bil og dårligere muligheder for koordinering som følge af den reducerede kørselsmængde og dermed reduceret kørselseffektivitet.

I flexrute har der i foråret 2021 været udgifter til ekstra kørsel for at overholde myndighedernes anbefalinger. Der har været afholdt COVID-19 relaterede ekstraudgifter på 4,3 mio. kr., som kompenseres af staten. Budgetafvigelsen på 8,4 mio. kr. skyldes ud over den COVID-19 relaterede ekstraudgift, at der har været marginalt højere priser i forhold til budget som følge af højere indeksering og højere udgifter til enkelte nye kørselsaftaler end budgetteret.

På andre driftsudgifter i flextrafik er realiseret en besparelse på udgifter til callcenter på 0,8 mio. kr. på grund af den reducerede kørselsmængde som følge af COVID-19. Indenfor budgettet er desuden afholdt udgifter på 11,7 mio. kr. til forberedelse af udskiftning af IT-system til flextrafikken.

Tabel 6 Flextrafik nøgletal

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	
Antal passagerer (1.000)					Pct.
Flexrute	1.508	1.550	1.556	6	0,4
Flexpatient	552	661	557	-104	-15,7
Flexhandicap	527	699	657	-43	-6,1
Flextur	286	444	328	-116	-26,2
Flexkommune	240	375	292	-82	-22,0
Plustur	0	14	11	-3	-19,6
Flextrafik i alt	3.114	3.743	3.401	-342	-9,1
Tilskud pr. passager (kr.)					
Flexrute	156	154	158	5	3,1
Flexpatient	329	279	321	42	14,9
Flexhandicap	226	199	218	19	9,6
Flextur	140	133	135	2	1,5
Flexkommune	211	189	208	19	10,0
Plustur	0	110	133	23	21,0
Flextrafik i alt	201	185	198	13	7,1
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-53,4	-46,4	-52,2	-5,7	12,3
Operatørudgifter pr. passager (kr.)	189,8	176,6	188,8	12,2	6,9
Andre driftsudg. pr. passager, flexrute (kr.)	2,5	2,6	2,5	-0,1	-3,2
Andre driftsudg. pr. passager, flexvariabel (kr.)	47,2	37,0	43,7	6,7	18,1

Note 1: Indtægt pr. passager er beregnet for flexhandicap og flextur (inkl. plustur), som er ordninger med brugerbetaling.

Note 2: Flexpatient består af to ordninger: flexpatient og patientbus med forskelligt omkostningsniveau.

Der er samlet for flextrafik 9 pct. færre passagerer end budgetteret for 2021 som følge af COVID-19.

Tilskuddet pr. passager er højere end budgetteret på grund af dårligere mulighed for koordinering som følge af den reducerede kørselsmængde. Det højere tilskudsniveau pr. passager forventes reduceret i takt med, at passagererne vender tilbage.

Flexrute har lave administrative udgifter (andre driftsudgifter), da planlægning og daglig styring indgår som en del af operatørudgifterne. I flexpatient, flexhandicap, flextur, flexkommune og Plustur indgår disse elementer som andre driftsudgifter (IT, callcenter og administration mv). Andre driftsudgifter pr. passager er højere end budgetteret for den variable flextrafik. Det skyldes, at det kun har været muligt at realisere en mindre besparelse på udgifterne, der som udgangspunkt ikke følger reduktionen i antallet af passagerer.

I nedenstående tabel 7 er tilskudsbehov vist pr. ordning i flextrafik.

Tabel 7 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Flexrute	235.816	238.184	246.605	8.421	3,5
Flexpatient	181.708	184.721	178.889	-5.831	-3,2
Flexhandicap	118.906	138.919	142.922	4.003	2,9
Flextur	40.200	59.067	44.258	-14.809	-25,1
Flexkommune	50.631	70.651	60.653	-9.998	-14,2
Plustur	0	1.545	1.503	-42	-2,7
Flextrafik i alt	627.261	693.087	674.830	-18.256	-2,6
Statstilskud flextrafik	88.383	0	22.132	22.132	-
Tilskudsbehov efter statstilskud	715.644	693.087	696.962	3.875	0,6

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

Særlige poster

Regeringen, KL og Danske Regioner indgik 28. oktober 2020 en aftale om statslig kompensation til de regionale trafikselskaber, som betyder, at staten kompenserer trafikselskaberne direkte for de samlede COVID-19 netto merudgifter i 2021. Hermed friholdes kommuners og regioners økonomi for økonomisk risiko i 2021 som følge af den ekstraordinære COVID-19 situation. Statskompensationen er opført i regnskabet som en særlig post.

I tabel 8 nedenfor er statskompensationen for 2021 opdelt på bus, lokalbaner, flextrafik, fællesudgifter og typen af indtægt/udgift.

Tabel 8 Specifikation af statskompensation 2021 (1.000 kr.)

	R2021
Bus	
Lavere passagerindtægter på grund af COVID-19	-405.423
Ekstra rengøring af busser og ekstra driftskapacitet	-33.626
Crowd control, ekstra rengøring af chaufførlokaler og færre provisionsudgifter	-6.588
Bus i alt	-445.637
Lokalbaner	
Lavere passagerindtægter på grund af COVID-19	-38.942
Værnemidler	-229
Lokalbaner i alt	-39.171
Flextrafik	
Lavere passagerindtægter på grund af COVID-19	-1.658
Flere passagerer visiteret til solokørsel og reduceret koordinering	-4.342
Besparelse i operatørudgifter og callcenter pga. færre passagerer	28.131
Flextrafik i alt	22.132
Fællesudgifter	
Kommunikation, Værnemidler	-1.281
Fællesudgifter i alt	-1.281
Statskompensation i alt	-463.957

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

Den samlede merudgift som følge af COVID-19 er på 464 mio. kr. i regnskab 2021. Merudgiften er sammensat af færre bus- og banepassagerindtægter på 444 mio. kr. samt COVID-19 relaterede nettoudgifter på ca. 42 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstraudgifter til værnemidler mv. i forlængelse af myndighedernes retningslinjer og anbefalinger. For flextrafik er indtægterne knap 2 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 24 mio. kr. mindre som konsekvens af et betydeligt lavere kørselsomfang som følge af COVID-19.

Fordelingen af statskompensationen er i tabel 11 specificeret i forhold til fordelingsregnskabet på side 47.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2021.

COVID-19 epidemien forventes at påvirke Movias økonomi også i 2022. Der henvises til note 3 for en uddybning heraf.

3. Årsregnskab 2021

Teknisk Skole, HTX

202A
Margrethehåb
evt. Roskilde St.,
Sygehuset

208
Roskilde St.

208 Roskilde St.	2
202A Margrethehåb	2

movia

208 Roskilde St.



Årsregnskab 2021

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2021 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper. Regnskabsopgørelsen er opstillet ud fra Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv. og danner grundlag for Movias efterregulering til kommuner og regioner for regnskabsåret 2021.

Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2021 (1.000 kr.)

	R2020	B2021	R2021	Forskel	
				R2021-B2021	Pct.
Bus					
1 Indtægter	-1.116.017	-1.609.981	-1.205.107	404.874	-25,1
Operatørudgifter	3.060.295	3.088.364	3.173.097	84.733	2,7
Andre driftsudgifter	188.265	193.017	189.899	-3.118	-1,6
Bus i alt	2.132.543	1.671.399	2.157.889	486.490	29,1
Lokalbaner					
Indtægter	-136.981	-200.113	-161.171	38.942	-19,5
Operatørudgifter	502.919	514.220	528.953	14.733	2,9
Andre driftsudgifter	9.644	11.000	11.757	757	6,9
Anlæg - Lokalbaner	0	0	0	0	-
Lokalbaner i alt	375.582	325.107	379.539	54.432	16,7
Fællesudgifter					
2 Andre driftsudgifter	299.099	319.708	327.831	8.123	2,5
Pensioner	26.487	28.658	27.365	-1.293	-4,5
Finansielle poster	48.134	15.900	10.052	-5.848	-36,8
Fællesudgifter i alt	373.720	364.266	365.248	982	0,3
Flextrafik					
Indtægter	-43.424	-53.073	-51.343	1.730	-3,3
Operatørudgifter	591.081	660.870	642.099	-18.771	-2,8
Andre driftsudgifter	79.604	85.289	84.074	-1.215	-1,4
Flextrafik i alt	627.261	693.087	674.830	-18.256	-2,6
3 Særlige poster	-455.324	0	-463.957	-463.957	0,0
Tilskudsbehov i alt	3.053.781	3.053.859	3.113.549	59.690	2,0
Faktureret	-3.082.035	-3.053.859	-3.024.107	29.752	-1,0
Resultat før efterregulering	-28.254	0	89.442	89.442	-
Efterregulering	28.254	0	-89.442	-89.442	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Balance

Tabel 10 Balance 2021 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	5.820	5.741
	Grunde og Bygninger	56.733	54.631
	Tekniske anlæg og biler	135.903	113.324
	Anlæg under udførelse	524	1.551
4	Anlægsaktiver	198.980	175.246
5	Aktier og kapitalandele	619.982	632.229
6	Ansvarlig lånekapital	82.516	63.827
	Deposita vedr. indgående lejemaal	2.355	2.484
	Langfristede tilgodehavender	704.853	698.539
7	Andre tilgodehavender	294.946	432.739
8	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	181.143	274.835
	Periodeafgrænsningsposter	119.267	22.332
	Kortfristede tilgodehavender	595.356	729.906
	Banker	71.965	0
	Kontante beholdninger	0	0
9	Likvide aktiver	71.965	0
	Aktiver i alt	1.571.154	1.603.691
	Passiver		
	Balancekonto	-720.011	-670.014
	Skattefinansierede aktiver	200.537	175.246
10	Egenkapital	-519.475	-494.768
11	Pensionsforpligtelser	1.091.246	1.068.204
	Anlægspulje	1.402	1.027
	Hensatte forpligtelser	1.092.647	1.069.230
12	Kommunekredit	183.614	137.294
	Deposita	2.284	2.293
	Langfristet gæld	185.898	139.587
12	Kortfristet del af langfristet gæld	30.811	40.118
	Indenlandske kreditorer	355.820	359.530
13	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	190.242	116.671
	Skyldig rejsehjemmel	90.916	96.348
	Skyldige feriepenge, Lønmodtagernes Feriefond	20.318	0
	Skyldige feriepenge	17.108	17.597
9	Kassekredit	0	86.312
	Skyldige omkostninger	106.868	173.065
	Kortfristet gæld	812.083	889.642
	Passiver i alt	1.571.154	1.603.691
14	Garantiforpligtelser		
15	Eventualforpligtelser og -rettigheder		
16	Finansiell 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, idet administrationen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for løbende foreløbigt afregnede indtægter, og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber mv., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Indtægter fra passageromsætningen i Hovedstadsområdet er opgjort på baggrund af endelige fordelingsregnskaber til og med 2017 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2018-2021.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (det tidligere Bus- & Togsamarbejde) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2020.

Trafikstyrelsen har i 2021 erstattet bekendtgørelse 1369 med bekendtgørelse 804 af 04/05/2021 - gældende fra 01/01/2021 til 31/12/2021 - som indebærer en afskaffelse af dobbeltfaktorerne i indtægtsdelingen i hovedstadsområdet. Bekendtgørelse 1369 er blevet midlertidig forlænget via bekendtgørelse 2378 af 10/12/2021 frem til 30/06/2022, hvorefter indtægtsdelingen forventes at blive baseret på en kildefordeling. Movia forudsætter, at dette sikrer en langtidsholdbar løsning på indtægtsdelingsmodellens uhensigtsmæssigheder uden det indtægtstab på 10 mio. kr. (2007-priser), som Movia måtte tåle i 2018, 2019 og 2020.

Siden 2019 har der været stabil oversendelse af fordringer til Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen, skal fordringen efter reglerne i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen mv. afskrives. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivninger modregnes i indtægterne.

Note 2 Andre driftsudgifter

Løn til den administrerende direktør udgør i 2021 2,3 mio. kr. inkl. pension og udbetaling af indefrosne feriemidler. Løn til den administrerende direktør er fastsat af løn og pensionsnævnet i Kommunernes Landsforening i o.18- 30.01 Aftale om aflønning af chefer mellem KL og faglige organisationer.

Note 3 Særlige poster, COVID-19 statskompensation

	R2020	R2021
Lavere indtægter bus og bane	-514.179	-444.365
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	-29.528	-41.724
Lavere indtægter flextrafik	-15.404	-1.658
Lavere udgifter flextrafik	103.787	23.790
COVID-19 statskompensation	-455.324	-463.957

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

Særlige poster i regnskab 2021 er indtægter fra statskompensation til mindreindtægter og merudgifter i 2021 som følge af COVID-19. Regionale trafikselskaber har, jf. "Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner

om støtte til de regionale trafikselskaber i 2021 sfa. COVID-19" af 28. oktober 2020 mulighed for at få kompensation for nettomerudgifter og netto mindreindtægter i 2021 som følge af COVID-19. Aftalen er udmøntet i aktstykke nr. 123 (2021-22). Hermed friholdes kommuners og regioners økonomi for økonomisk risiko i 2021 som følge af den ekstraordinære COVID-19 situation.

Opgørelsen i årsregnskabet af COVID-19 statskompensationen er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsinstruks af 16. december 2021 fra Trafikstyrelsen. Opgørelsen med konsekvenserne af COVID-19 og revisorerklæring hertil indsendes til godkendelse hos Trafikstyrelsen, når årsregnskab 2021 er aflagt. Idet der på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen ikke forelægger godkendelse fra Trafikstyrelsen heraf, kan der forekomme efterfølgende ændringer i statskompensationen.

Den samlede COVID-19 statskompensation i regnskab 2021 er opgjort til 464 mio. kr. Statskompensationen som følge af færre bus- og banepassagerindtægter er på 444 mio. kr., mens statskompensation for COVID-19 relaterede nettoudgifter udgør 42 mio. kr., som vedrører bl.a. ekstra rengøring, ekstraudgifter til værnemidler mv. i forlængelse af myndighedernes retningslinjer og anbefalinger. For flextrafik er passagerindtægterne 2 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 24 mio. kr. mindre som konsekvens af et markant lavere kørselsomfang som følge af COVID-19. Besparelsen på samlet set 22 mio. kr. til flextrafik er fratrukket i statskompensationen.

Fordelingen af statskompensationen er yderligere specificeret i tabel 11 i fordelingsregnskabet på side 47. Af den indregnede statskompensation på 464 mio. kr. er 378 mio. kr. modtaget i 2021.

COVID-19 epidemien forventes at påvirke Movias økonomi også i 2022 og frem. Der er på nuværende tidspunkt ikke indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om støtte til de regionale trafikselskaber i 2022 sfa. COVID-19. Såfremt der ikke indgås en aftale om støtte for 2022, vil det få væsentlig konsekvens for kommuner og regioners udgifter til den kollektive transport i 2022.

Note 4 Anlægsoversigt 2021 (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	47.077	11.713	353.305	82.426	524	514.452
Tilgang i året	0	0	0	185	2.920	1.737	4.842
Afgang i året	0	-260	0	-40.159	-8.699	-710	-49.828
Overførsler	0	0	0	710	0	0	710
Kostpris 31. december	19.408	46.817	11.713	314.041	76.647	1.551	470.176
Akkumulerede Ned- og afskrivninger							
1. januar	0	16.510	4.954	217.402	76.605	0	315.472
Årets afskrivninger	0	942	988	23.474	2.999	0	28.404
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	-88	0	-40.159	-8.699	0	-48.946
Ned- og afskrivninger 31. december	0	17.364	5.942	200.717	70.906	0	294.930
Regnskabsmæssig værdi 31. december	19.408	29.452	5.770	113.324	5.741	1.551	175.246

Note 5 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2021 (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S	28,9	80.516	9.428	89.944
Lokaltog A/S	75,7	539.166	2.819	541.985
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		619.982	12.247	632.229

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er øget med 12,2 mio. kr. som følge af årets resultat 2020 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2021.

Movia er udover selskaberne nævnt i note 5 også engageret i foreningen FlexDanmark, hvor Movias finansieringsandel i 2021 var på 31pct.

Note 6 Ansvarlig lånekapital – Rejsekort & Rejseplan A/S 2021 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S	82.516	807	-19.496	63.827
I alt	82.516	807	-19.496	63.827

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

I 2021 er der tilskrevet 0,8 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 19,5 mio. kr. Ultimo 2021 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S på 63,9 mio. kr.

Note 7 Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2021 steget med 137,8 mio. kr. Stigningen skyldes primært et tilgodehavende hos DSB og Metro på 118 mio. kr. som følge af afregning af indtægtsdelingsregnskaber, hvor afslutning har afventet særligt DSB.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2021 på 41,7 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivningerne kan henføres til afskrivninger af kontrolafgifter. Kontrolafgifter afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. note 1. I 2021 er modtaget 20,6 mio. kr. i tilbagebetaling fra Gældsstyrelsen. Disse er modregnet i afskrivningerne under indtægterne.

I årsregnskab 2021 har der været afskrivninger af 4 sager over 20.000 kr. for samlet set 0,7 mio. kr. Bestyrelsen har godkendt afskrivningen af de 4 sager, som alle vedrører tidligere salgssteder og perioden 2009 – 2012. Udover kontrolafgiftsafskrivninger er der afskrivninger på debitorer på sager under 20.000 kr. på 0,4 mio. kr., som kan henføres til rejsehjemmelsdebitorer. Primo januar 2021 var 1,0 mio. kr. hensat til tab på debitorer. Dette beløb er i 2021 nedjusteret til 0,3 mio. kr. ultimo 2021.

Note 8 Tilgodehavender vedr. ejere og tilknyttede selskaber 2021 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	106.085	67.871	173.956
Regioner	73.151	26.215	99.366
Tilknyttede selskaber	1.907	-395	1.513
I alt	181.143	93.691	274.835

Stigningen i 2021 på 93,7 mio. kr. i tilgodehavender som vist i note 8 skyldes primært en stigende i tilgodehavende efterregulering hos kommuner og regioner. I 2021 er den tilgodehavende efterregulering steget med 55 mio. kr. I 2021 er kørselsaktivitet i Flextrafik steget i forhold til aktivitetsniveau i 2020, hvorfor skyldigt tilgodehavende hos kommuner/regioner fra Flextrafik er steget.

Note 9 Likvide beholdninger og kassekredit (1.000 kr.)

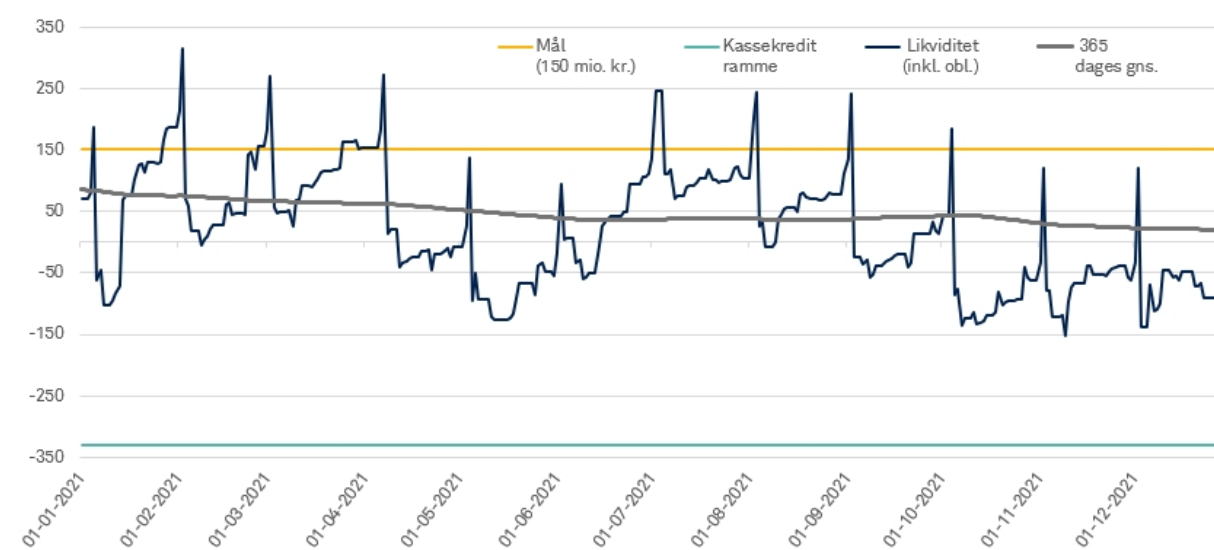
	R2020	R2021
Likvide beholdning 1. januar	216.408	71.965
Ændring i likvide beholdning:		
+/- Årets efterregulering	28.254	-89.442
+/- Årets afregnede efterregulering	-51.970	18.177
+/- Årets statskompensation	-455.324	-463.957
+/- Årets afregnede statskompensation	325.700	508.289
+/- Øvrige finansforskydninger	8.897	-131.345
Likvide beholdning og kassekredit 31. december	71.965	-86.312

Movias likvide beholdning er fra 1. januar 2021 til 31. december 2021 faldet med samlet 158 mio. kr. hvilket primært skyldes efterreguleringen på 89 mio. kr., et større fald i forudbetalinger af a conto betalinger fra kommuner og regioner samt et øget tilgodehavende i forbindelse med indtægtsdelingen.

Den likvide beholdning er faldet fra 72 mio. kr. primo året til -86 mio. kr. ultimo 2021. Movias likviditet er bl.a. negativt påvirket af udestående statskompensation på 82 mio. kr. ultimo året samt udestående afregning af indtægtsdelingen. Movias målsætning om gennemsnitligt 150 mio. kr. i likviditet er derfor ikke nået i 2021, og Movias kassekredit er hævet til det maksimalt mulige på 330 mio. kr. for at imødegå de likviditetsmæssige udfordringer.

Udviklingen i likviditet baseret på daglige- og gennemsnitssaldi i 2021 kan illustreres som i figur 3:

Figur 3 Udvikling i likviditet 2021 (mio. kr.)



Note 10 Udvikling i egenkapitalen i 2021 (1.000 kr.)

1. januar	-519.474
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	20.543
Til- og afgang af anlægsaktiver	-44.276
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-5.693
Afdrag lån	37.013
Regulering af hensættelser	17.120
31. december	-494.768

Egenkapitalen er i 2021 steget med 24,7 mio. kr., således at den negative egenkapital på -519,5 mio. kr. pr. 1. januar 2021 bliver til -494,8 mio. kr. pr. 31. december 2021.

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 2019. I 2021 er pensionsforpligtelsen reguleret med årets pensionsudbetalinger fratrukket en central fastsat procentsats af de

udbetalte tjenestemandslønninger. 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 2021 yderligere påvirket af afskrivninger på anlægsaktiver for 20,5 mio. kr. samt til- og afgang af anlægsaktiver for -44,3 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2021, hvor der har været større afgang end tilgang, jf. note 4.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 5,7 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 2021 afdraget i alt 37 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

Note 11 Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet pr. 31. december 2019 til 1.113 mio. kr. i henhold til budget- og regnskabssystem for kommuner og regioner. I 2021 er pensionsforpligtelsen nedskrevet med 23,0 mio. kr.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 12 Langfristet gæld 2021 (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån	52.400	52.400	49.900	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån	70.000	12.727	6.364	21-12-2022	Rente-Swap
Rejsekortlån (*)	58.000	31.929	0		
Rejsekortlån	31.070	0	26.165	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån (*)	120.000	66.207	0		
Rejsekortlån	64.138	0	54.011	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån	123.000	51.162	40.973	18-12-2025	-
I alt	340.608	214.425	177.412		

(*) Lånet er omlagt i 2021 og erstattet af lånet umiddelbart efter i tabellen.

Note: I alt Hovedstol er ekskl. de to omlagte lån

Alle Movias lån er variabelt forrentet og optaget hos Kommunekredit. 4 af de 5 lån svarende til 77 pct. af restgælden er rentesikret med en SWAP aftale til fast rente. Minimum 50% af Movias lån skal være med fast rente.

Alle lån vil være afdraget i 2026, hvilket betyder, at der efter 2026 vil være mulighed for nyinvestering i rejsekortet uden udgiftsstigning for kommuner og regioner. Der blev i 2020 besluttet foretaget ekstraordinære afdrag, hvorfor to lån er omlagt primo 2021.

Gæld til Kommunekredit udgør 177,4 mio. kr. Heraf forfalder 40,1 mio. kr. til betaling i 2022.

Note 13 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2021 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	90.151	-37.139	53.012
Regioner	59.418	-42.584	16.834
Tilknyttede selskaber	40.673	6.152	46.825
I alt	190.242	-73.570	116.671

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er faldet med 73,6 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2021. Gælden 1. januar 2021 indeholdt forudbetaling af a conto-bidraget for 2021 fra en række kommuner/regioner, som først var forfalden i januar 2021. Den 31. december 2021 var forudbetalingen af det kommende års a conto-bidrag nede på et lavere niveau. Hertil kommer, at der i 2021 er afregnet med kommuner og regioner fra årsregnskab 2019. Den skyldige efterregulering er faldet med 16,2 mio. kr., som følge af afregningen.

Note 14 Garantiforpligtelser (1.000 kr.)

	Restbeløb	Udløb	Vedrørende
Handelsbanken	288.276	02-01-2034	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	39.040	30-09-2036	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
I alt	327.316		

Note 15 Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flexkørsel er organiseret i foreningen Flexdanmark, som Movia er medlem af. Movia har over for foreningen garanteret en andel af feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Pr. 31. december 2021 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 1,2 mio. kr.
- Movia har en verserende sag i Ligebehandlingsnævnet med påstand om, at Movia ikke fuldt ud overholder ligebehandlingsloven. Sagen er principiel. Procesrisikoen vurderes som meget lav.
- Der er ved årets udgang en enkelt konkret, afgrænset uenighed mellem Movia og en busoperatør vedrørende forhold knyttet til Movias buskontrakter. Beløb knyttet til tvistsspørgsmål er behæftet med stor usikkerhed, og administrationen vurderer, at procesrisikoen er lav.

Note 16 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån	52.400	49.900	1,5%	-2.033	10-12-2012	29-12-2026
Rejsekortlån	70.000	6.364	3,4%	-148	22-12-2009	19-12-2022
Rejsekortlån	31.070	26.165	3,5%	-2.037	05-07-2011	06-10-2025
Rejsekortlån	64.138	54.011	1,6%	-1.919	18-06-2014	24-10-2025
Total	217.608	136.439		-6.137		

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 2021 af ovenstående renteswaps er negativ med 6,1 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	1.953	1.698
Kontrakter	154.200	156.300
Flextrafik	27.877	28.524
I alt	184.030	186.522

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 46,6 mio. kr. ultimo 2021 (2020: 57,4 mio. kr.), der primært er relateret til lokaleleje til 2025 og biler samt el-ladestandere. De årlige omkostninger udgør 16,9 mio. kr. (2020: 16,9 mio. kr.).

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2021 aflægges i henhold til gældende lovgivning og efter "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v." tilpasset Movias særlige forhold. Principper for indregning og måling er uændrede.

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

Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således:

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

Statskompensation som følge af COVID-19 indtægtsføres under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. Statskompensationen opgøres og indregnes i henhold til regnskabsinstruks fra Trafikstyrelsen af 16. december 2021. Forskellen mellem den indregnede statskompensation og det modtagne a conto beløb er indregnet under tilgodehavender.

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

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter
Indtægter for transport med busser og tog beregnes i hovedsagen som Movias andel af det samlede transportarbejde med bus, tog og metro multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet og Movia. Indtægtsdelingen foretages årligt og baseres blandt andet på

omsætningen af rejsehjemmel for pågældende år. Lovgivning indebærer, at parterne anvender forskellige indtægtsfordelingsmodeller for rejser internt i hovedstadsområdet henholdsvis udenfor indeholdende forskellige datakilder. Det overordnede fordelingsprincip – andel af transportarbejde – er dog det samme. Indtægter genereret ved brug af rejsekort (ePung) fordeles landsdækkende, ligesom omsætningen genereres landsdækkende ved kundernes optankninger og køb af rejsekort.

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

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

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

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

Aktiver indregnes i balancen, 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.

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 leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne.

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

Immaterielle anlægsaktiver

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

Patenter værdiansættes ikke.

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

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

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde

og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

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

Grunde	Afskrives ikke
Bygninger	15 - 50 år
Indretning af lejede lokaler	10 år

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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 f.eks. 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år.

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
-----------	------------------------------

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 indregnes under fællesudgifter.

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.

Varebeholdninger og forbrugsmaterialer

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter, samt varer indkøbt til Movias eget brug, udgiftsføres i takt med at udgifterne afholdes.

Grunde og bygninger til videresalg

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

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

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

Tilgodehavender

Tilgodehavender værdiansættes til nominal værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for, at tilgodehavendet ikke kan betales. I regnskabet vil det fremgå, hvor meget der er udgiftsført som konstaterede tab, samt hvor meget, der er hensat til tab.

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 Social- og Indenrigsministeriet. 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.

Omstillingspulje

Som gæld på balancen kan optages disponerede uforbrugte midler fra omstillingspuljen.

Der kan optages gæld i 2017-2024. 2024 er sidste år med omstillingspulje.

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.

Kortfristede gældsforpligtelser

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.

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.

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

Ledelseserklæring

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2021 for Trafikselskabet Movia.

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

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

København, 25. februar 2022

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Yildiz Akdogan

Kenneth Gøtterup

Bent Hansen

Simon Hansen

Felex Pedersen

Christoffer Buster Reinhardt

Ole Vive

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2021, side 25-39, der omfatter regnskabsopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis med følgende nøgletal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.113,5 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.603,7 mio. kr.
- Egenkapital i alt -494,8 mio. kr.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

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

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Trafikselskabet Movia i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisors 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.

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

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Trafikselskabet Movia ved etableringen pr. 1. januar 2007 for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 15 år frem til og med regnskabsåret 2021. Vi blev senest valgt efter en udbudsprocedure i 2018, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4 årig-periode til og med regnskabsåret 2021.

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 2021. Disse 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 disse forhold. For hvert af nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlingerne som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlingerne, herunder de revisionshandlingerne vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

Indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v.

Indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v. udgør i alt 1.421 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's 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.

Særlige poster, COVID-19 statskompensation

Trafikselskabet Movia er fortsat væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2021. Regeringen, KL og Danske regioner indgik i 2020 en aftale om statskompensation til trafikselskaberne. Denne aftale sikrer, at Movia kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2021 relateret til COVID-19 med 464 mio. kr., som beskrevet i årsregnskabet's note 3.

Statskompensationen udgør et væsentligt beløb og er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2021.

Movia indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2021 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Idet der på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen ikke foreligger godkendelse fra Trafikstyrelsen heraf, kan der forekomme efterfølgende ændringer i statskompensationen.

Som følge heraf anser vi særlige poster, COVID-19 statskompensation som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi analyseret den af ledelsen udarbejdede opgørelse over statskompensation og vurderet de af ledelsen anvendte principper for opgørelse af kompensationen i forhold til aftalen om statskompensation og regnskabsinstruksen fra Trafikstyrelsen, herunder har vi foretaget stikprøvevis test af opgørelsens poster i forhold til underliggende dokumentation. Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i poster eller anvendte forudsætninger med ledelsen.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Trafikselskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2021 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2021. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. 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, jf. lov om kommuners styrelse altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere 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, jf. lov om kommuners styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

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

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet 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.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 11-24.

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 ledelsesberetning 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. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

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

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

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

København, den 25. februar 2022

EY GODKENDT REVISIONSPARTNERSELSKAB
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. revisor
mne32212

Simon Blendstrup
statsaut. revisor
mne44060

4. Fordelingsregnskab 2021



Fordelingsregnskab 2021

I 2021 udgør kommuner og regioners tilskudsbehov 3.114 mio. kr. efter COVID-19 statskompensation på 464 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2021 indbetalt 3.024 mio. kr. i tilskud. Der bliver derfor opkrævet 89,4 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2021 til kommuner og regioner. Heraf betales 1,1 mio. kr. tilbage til 2 kommuner, mens de resterende 43 kommuner og 2 regioner skal betale 90,5 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2023.

Tilskud, efterregulering og COVID-19 statskompensation pr. ordning

Tabel 11 Regnskabsoversigt, fordelt andel af statskompensation (1.000 kr.)

	B2021	R2021	COVID-19 Statskompen- sation	Kommuner/ regioners finansiering	Forskel, B2021- Kommuner/ regioners finansiering	
Bus						
Indtægter	-1.609.981	-1.205.107	-405.423	-1.610.530	-548	0%
Operatørudgifter	3.088.364	3.173.097	-33.626	3.139.471	51.107	2%
Andre driftsudgifter	193.017	189.899	-6.588	183.311	-9.706	-5%
Bus i alt	1.671.399	2.157.889	-445.637	1.712.252	40.853	2%
Lokalbaner						
Indtægter	-200.113	-161.171	-38.942	-200.113	0	0%
Operatørudgifter	514.220	528.953	-229	528.724	14.504	3%
Andre driftsudgifter	11.000	11.757	0	11.757	757	
Anlæg - Lokalbaner	0	0	0	0	0	0%
Lokalbaner i alt	325.107	379.539	-39.171	340.367	15.261	5%
Fællesudgifter						
Andre driftsudgifter	319.708	327.831	-1.281	326.550	6.842	2%
Pensioner	28.658	27.365	0	27.365	-1.293	-5%
Finansielle poster	15.900	10.052	0	10.052	-5.848	-37%
Fællesudgifter i alt	364.266	365.248	-1.281	363.967	-299	0%
Flextrafik						
Indtægter	-53.073	-51.343	-1.658	-53.001	72	0%
Operatørudgifter	660.870	642.099	22.933	665.032	4.162	1%
Andre driftsudgifter	85.289	84.074	856	84.931	-359	0%
Flextrafik i alt	693.087	674.830	22.132	696.962	3.875	1%
Særlige poster						
- COVID statskompensation	0	-463.957			0	0%
Tilskudsbehov	3.053.859	3.113.549		3.113.549	59.690	2%
Faktureret	-3.053.859	-3.024.107		-3.024.107	29.752	-1%
Resultat før efterregulering	0	89.442		89.442	89.442	0%
Efterregulering	0	-89.442		-89.442	-89.442	0%
Resultat	0	0		0	0	0%

Efterregulering fordelt på ordninger er opgjort pr. region i tabel 12 og 13 og pr. kommune i tabel 14.

Regionalt tilskud og efterregulering

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

Region Hovedstaden skal efterbetale 5,4 mio.kr. til Movia i januar 2023.

Tabel 12 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2020	R2021	Statskompensation 2021	Finansieringsbehov 2021	Faktureret 2021	Efterregulering 2021
Bus	329.759	322.672	-104.628	218.044	-218.136	92
Flexpatient	30.349	28.454	2.383	30.836	-27.829	-3.007
Lokalbaner	156.288	156.338	-21.741	134.597	-131.171	-3.426
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	165.865	161.326	-549	160.777	-161.694	917
Tilskud i alt	682.261	668.790	-124.535	544.255	-538.830	-5.425

Note: Et positivt fortegn på efterreguleringen er efterbetaling fra Movia. Mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Region Sjælland skal efterbetale 21,4 mio.kr. til Movia i januar 2023.

Tabel 13 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2020	R2021	Statskompensation 2021	Finansieringsbehov 2021	Faktureret 2021	Efterregulering 2021
Bus	164.994	160.435	-30.642	129.793	-126.432	-3.361
Flexpatient	151.359	150.436	4.107	154.542	-148.380	-6.162
Lokalbaner	219.294	223.201	-17.431	205.770	-193.936	-11.834
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	27.575	27.587	-99	27.488	-27.414	-74
Tilskud i alt	563.222	561.658	-44.065	517.593	-496.162	-21.432

Note: Et positivt fortegn på efterreguleringen er efterbetaling fra Movia. Mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Kommunalt tilskud og efterregulering

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
København								
Regnskab 2020	435.069	24.542	0	0	8.248	17.908	54.117	539.884
Regnskab 2021	449.456	28.680	0	0	9.586	19.495	53.168	560.385
Statskompensation 2021	-119.687	-34	0	0	4.183	-105	-191	-115.833
Finansieringsbehov 2021	329.768	28.646	0	0	13.769	19.391	52.977	444.552
Faktureret 2021	-323.310	-27.513	0	0	-9.293	-19.506	-52.709	-432.331
Efterregulering 2021	-6.458	-1.133	-0	0	-4.476	115	-268	-12.220
Frederiksberg								
Regnskab 2020	71.909	5.150	0	0	0	2.965	9.083	89.107
Regnskab 2021	71.235	6.089	0	0	1	2.719	8.673	88.718
Statskompensation 2021	-17.265	-82	0	0	-1	-12	-31	-17.391
Finansieringsbehov 2021	53.971	6.008	0	0	0	2.707	8.642	71.328
Faktureret 2021	-53.793	-5.877	0	0	-1	-2.720	-8.654	-71.045
Efterregulering 2021	-178	-130	-0	0	1	13	12	-282
Albertslund								
Regnskab 2020	13.751	1.357	0	0	3.223	5.444	1.619	25.393
Regnskab 2021	13.827	1.479	0	0	3.395	4.671	1.584	24.956
Statskompensation 2021	-2.853	199	0	0	576	-115	-6	-2.198
Finansieringsbehov 2021	10.975	1.678	0	0	3.970	4.556	1.578	22.758
Faktureret 2021	-10.066	-1.415	0	0	-3.313	-4.674	-1.568	-21.035
Efterregulering 2021	-909	-263	0	0	-657	118	-11	-1.723
Ballerup								
Regnskab 2020	28.818	3.553	570	0	1.423	11.059	2.572	47.995
Regnskab 2021	29.533	4.157	679	0	1.770	10.155	2.511	48.804
Statskompensation 2021	-3.882	371	260	0	320	-242	-9	-3.181
Finansieringsbehov 2021	25.651	4.528	939	0	2.090	9.913	2.502	45.623
Faktureret 2021	-24.184	-4.015	-690	0	-1.718	-10.161	-2.494	-43.262
Efterregulering 2021	-1.467	-513	-249	0	-372	248	-8	-2.361
Brøndby								
Regnskab 2020	19.740	2.040	543	0	845	8.278	2.047	33.493
Regnskab 2021	20.180	2.531	743	0	1.035	8.638	1.994	35.122
Statskompensation 2021	-3.217	-10	233	0	12	-136	-7	-3.126
Finansieringsbehov 2021	16.963	2.521	976	0	1.047	8.503	1.987	31.996
Faktureret 2021	-16.533	-2.404	-746	0	-1.002	-8.644	-1.973	-31.302
Efterregulering 2021	-430	-116	-230	0	-45	142	-14	-694
Dragør								
Regnskab 2020	7.685	607	25	0	19	489	816	9.642
Regnskab 2021	7.855	774	20	0	41	391	798	9.879
Statskompensation 2021	-1.568	132	30	0	-19	-11	-3	-1.438
Finansieringsbehov 2021	6.287	906	50	0	22	380	796	8.441
Faktureret 2021	-6.206	-753	-20	0	-41	-391	-796	-8.207
Efterregulering 2021	-81	-153	-30	0	18	12	0	-234
Gentofte								
Regnskab 2020	47.831	3.852	0	0	37	5.855	5.124	62.699
Regnskab 2021	48.995	4.540	0	0	19	5.801	5.004	64.359
Statskompensation 2021	-11.217	2	0	0	18	-119	-18	-11.333
Finansieringsbehov 2021	37.778	4.542	0	0	37	5.682	4.986	53.025
Faktureret 2021	-36.803	-4.406	0	0	-18	-5.803	-5.000	-52.032
Efterregulering 2021	-975	-136	0	0	-19	121	15	-994

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gladsaxe								
Regnskab 2020	44.609	3.147	1.301	0	32	8.927	5.077	63.093
Regnskab 2021	46.450	3.896	1.449	3	69	8.601	5.013	65.481
Statskompensation 2021	-10.384	-223	562	0	-41	-72	-18	-10.175
Finansieringsbehov 2021	36.066	3.674	2.011	3	28	8.529	4.995	55.306
Faktureret 2021	-34.667	-3.729	-1.458	-3	-68	-8.605	-5.069	-53.599
Efterregulering 2021	-1.399	55	-553	-0	40	76	74	-1.707
Glostrup								
Regnskab 2020	15.289	937	0	0	984	4.458	1.814	23.481
Regnskab 2021	15.700	1.186	0	0	1.054	4.833	1.774	24.546
Statskompensation 2021	-3.152	-20	0	0	306	-217	-6	-3.090
Finansieringsbehov 2021	12.548	1.165	0	0	1.360	4.616	1.767	21.457
Faktureret 2021	-11.933	-1.157	0	0	-1.019	-4.837	-1.741	-20.688
Efterregulering 2021	-615	-8	0	0	-341	221	-26	-769
Herlev								
Regnskab 2020	19.282	1.625	0	0	25	3.693	2.293	26.918
Regnskab 2021	19.928	1.827	0	0	29	3.638	2.263	27.686
Statskompensation 2021	-4.553	327	0	0	4	-68	-8	-4.299
Finansieringsbehov 2021	15.375	2.155	0	0	32	3.570	2.255	23.388
Faktureret 2021	-14.079	-1.783	0	0	-28	-3.640	-2.239	-21.770
Efterregulering 2021	-1.296	-371	0	0	-4	70	-16	-1.618
Hvidovre								
Regnskab 2020	30.259	3.097	0	0	948	8.821	3.410	46.536
Regnskab 2021	32.128	3.648	0	0	1.047	8.227	3.555	48.605
Statskompensation 2021	-8.132	-63	0	0	448	-211	-13	-7.970
Finansieringsbehov 2021	23.996	3.586	0	0	1.495	8.016	3.542	40.635
Faktureret 2021	-23.117	-3.491	0	0	-1.011	-8.233	-3.529	-39.381
Efterregulering 2021	-879	-95	-0	0	-484	217	-13	-1.254
Høje-Taastrup								
Regnskab 2020	26.195	2.514	577	0	66	5.803	2.569	37.724
Regnskab 2021	25.666	2.983	706	0	110	6.394	2.508	38.367
Statskompensation 2021	-4.148	471	172	0	-0	-178	-9	-3.693
Finansieringsbehov 2021	21.518	3.453	877	0	110	6.216	2.499	34.673
Faktureret 2021	-20.746	-2.897	-723	0	-108	-6.396	-2.485	-33.354
Efterregulering 2021	-772	-557	-155	0	-2	180	-14	-1.319
Ishøj								
Regnskab 2020	6.023	1.249	141	0	16	3.695	481	11.605
Regnskab 2021	6.290	1.500	216	0	17	3.608	468	12.099
Statskompensation 2021	-1.470	-68	-4	0	22	-112	-2	-1.635
Finansieringsbehov 2021	4.819	1.433	212	0	39	3.496	467	10.465
Faktureret 2021	-5.033	-1.455	-219	0	-17	-3.609	-482	-10.816
Efterregulering 2021	214	23	8	0	-22	114	15	351
Egedal								
Regnskab 2020	21.200	1.334	573	0	108	13.572	1.938	38.725
Regnskab 2021	22.032	1.687	536	3	98	13.500	1.910	39.767
Statskompensation 2021	-3.017	-124	279	0	92	-70	-7	-2.846
Finansieringsbehov 2021	19.015	1.563	816	3	191	13.430	1.903	36.921
Faktureret 2021	-18.197	-1.637	-541	-3	-96	-13.507	-1.888	-35.869
Efterregulering 2021	-817	74	-275	-0	-95	77	-15	-1.052

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lyngby-Taarbæk								
Regnskab 2020	39.863	2.092	622	0	77	3.339	3.624	49.618
Regnskab 2021	39.990	2.630	726	0	55	4.157	3.479	51.037
Statskompensation 2021	-9.362	-212	252	0	76	-58	-12	-9.316
Finansieringsbehov 2021	30.629	2.418	977	0	132	4.099	3.466	41.721
Faktureret 2021	-30.194	-2.564	-731	0	-54	-4.159	-3.463	-41.165
Efterregulering 2021	-434	146	-246	0	-78	60	-3	-556
Rødovre								
Regnskab 2020	34.835	2.209	0	0	45	6.546	4.155	47.790
Regnskab 2021	35.031	2.697	0	0	63	5.976	4.042	47.809
Statskompensation 2021	-6.113	-36	0	0	-14	-296	-14	-6.473
Finansieringsbehov 2021	28.917	2.661	0	0	50	5.680	4.028	41.335
Faktureret 2021	-28.013	-2.593	0	0	-62	-5.979	-3.964	-40.611
Efterregulering 2021	-905	-67	0	0	12	299	-63	-724
Rudersdal								
Regnskab 2020	41.916	2.170	1.109	0	70	5.742	3.630	54.638
Regnskab 2021	42.579	3.004	1.233	0	113	5.598	3.480	56.007
Statskompensation 2021	-5.928	-304	272	0	-74	-55	-12	-6.102
Finansieringsbehov 2021	36.652	2.700	1.505	0	38	5.542	3.467	49.905
Faktureret 2021	-35.197	-2.925	-1.273	0	-111	-5.600	-3.458	-48.563
Efterregulering 2021	-1.455	224	-232	0	72	58	-9	-1.342
Tårnby								
Regnskab 2020	24.443	2.150	5	0	22	4.547	2.902	34.068
Regnskab 2021	27.466	2.505	0	1	89	4.450	3.153	37.666
Statskompensation 2021	-6.660	155	0	0	-57	-77	-11	-6.650
Finansieringsbehov 2021	20.807	2.660	0	1	32	4.373	3.142	31.016
Faktureret 2021	-20.398	-2.431	0	-1	-87	-4.452	-3.116	-30.486
Efterregulering 2021	-408	-229	0	-0	55	79	-27	-530
Vallensbæk								
Regnskab 2020	4.687	355	83	0	26	1.111	403	6.665
Regnskab 2021	4.852	319	129	0	18	1.262	394	6.974
Statskompensation 2021	-895	86	-11	0	35	-40	-1	-826
Finansieringsbehov 2021	3.957	405	119	0	53	1.222	393	6.149
Faktureret 2021	-3.742	-313	-134	-0	-17	-1.262	-393	-5.861
Efterregulering 2021	-215	-92	15	-0	-36	41	-0	-288
Furesø								
Regnskab 2020	22.499	1.977	652	0	53	4.978	1.731	31.890
Regnskab 2021	23.648	2.468	879	1	43	5.352	1.716	34.108
Statskompensation 2021	-2.916	154	167	0	37	-41	-6	-2.606
Finansieringsbehov 2021	20.732	2.623	1.046	1	80	5.311	1.710	31.502
Faktureret 2021	-19.621	-2.426	-899	-1	-42	-5.355	-1.681	-30.025
Efterregulering 2021	-1.111	-196	-146	-0	-38	44	-29	-1.478
Allerød								
Regnskab 2020	19.284	795	368	0	491	5.627	1.596	28.161
Regnskab 2021	19.160	971	442	0	493	6.056	1.532	28.653
Statskompensation 2021	-2.518	50	35	0	57	-66	-5	-2.447
Finansieringsbehov 2021	16.642	1.021	477	0	550	5.989	1.527	26.206
Faktureret 2021	-16.505	-949	-457	0	-479	-6.059	-1.543	-25.992
Efterregulering 2021	-137	-72	-20	0	-71	69	17	-214

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Fredensborg								
Regnskab 2020	19.986	2.031	1.341	0	1.186	11.866	1.875	38.286
Regnskab 2021	20.869	2.456	1.398	10	1.842	11.757	1.889	40.220
Statskompensation 2021	-3.560	64	203	0	-179	-320	-7	-3.799
Finansieringsbehov 2021	17.308	2.520	1.601	10	1.663	11.437	1.882	36.421
Faktureret 2021	-16.938	-2.374	-1.445	-10	-1.793	-11.764	-1.896	-36.219
Efterregulering 2021	-371	-145	-156	-0	130	327	14	-202
Frederikssund								
Regnskab 2020	25.669	1.444	1.104	0	1.218	15.847	1.938	47.220
Regnskab 2021	28.905	1.821	1.140	79	1.172	16.625	2.034	51.776
Statskompensation 2021	-3.091	114	334	0	552	-81	-7	-2.179
Finansieringsbehov 2021	25.814	1.935	1.474	79	1.724	16.544	2.026	49.596
Faktureret 2021	-25.023	-1.786	-1.163	-76	-1.149	-16.634	-1.971	-47.802
Efterregulering 2021	-791	-149	-311	-3	-575	90	-56	-1.794
Halsnæs								
Regnskab 2020	12.288	1.177	422	0	607	7.642	993	23.129
Regnskab 2021	10.947	1.337	447	0	738	7.699	1.005	22.173
Statskompensation 2021	-1.048	24	212	0	565	-70	-4	-320
Finansieringsbehov 2021	9.899	1.360	659	0	1.303	7.629	1.002	21.853
Faktureret 2021	-9.540	-1.337	-449	0	-723	-7.703	-967	-20.719
Efterregulering 2021	-359	-23	-210	0	-580	74	-35	-1.134
Gribskov								
Regnskab 2020	22.205	1.676	785	0	3.922	5.565	1.648	35.802
Regnskab 2021	23.270	1.845	784	0	5.016	5.445	1.629	37.989
Statskompensation 2021	-2.804	303	339	0	93	-56	-6	-2.131
Finansieringsbehov 2021	20.466	2.148	1.122	0	5.110	5.388	1.623	35.857
Faktureret 2021	-19.912	-1.825	-791	0	-4.897	-5.447	-1.613	-34.484
Efterregulering 2021	-554	-323	-331	0	-212	59	-11	-1.373
Helsingør								
Regnskab 2020	44.131	2.279	1.611	0	313	12.651	4.078	65.064
Regnskab 2021	45.074	2.557	1.645	0	1.123	18.092	4.020	72.510
Statskompensation 2021	-6.971	214	-229	0	-831	-251	-14	-8.082
Finansieringsbehov 2021	38.103	2.771	1.415	0	292	17.841	4.006	64.428
Faktureret 2021	-37.798	-2.514	-1.683	0	-1.093	-18.101	-3.957	-65.147
Efterregulering 2021	-304	-257	268	0	801	260	-49	719
Hillerød								
Regnskab 2020	36.792	1.831	515	0	2.384	14.253	3.606	59.381
Regnskab 2021	38.775	2.358	919	0	2.324	15.222	3.560	63.159
Statskompensation 2021	-7.134	-77	-261	0	1.137	-99	-13	-6.446
Finansieringsbehov 2021	31.641	2.281	659	0	3.461	15.123	3.547	56.712
Faktureret 2021	-30.661	-2.294	-933	0	-2.265	-15.230	-3.536	-54.918
Efterregulering 2021	-980	13	274	0	-1.197	107	-12	-1.794
Hørsholm								
Regnskab 2020	15.926	1.364	619	0	111	3.579	1.521	23.120
Regnskab 2021	16.500	1.753	662	1	136	3.519	1.491	24.062
Statskompensation 2021	-2.461	-109	204	0	-24	-152	-5	-2.546
Finansieringsbehov 2021	14.039	1.644	866	1	112	3.367	1.486	21.516
Faktureret 2021	-13.514	-1.683	-677	-1	-133	-3.521	-1.476	-21.006
Efterregulering 2021	-525	39	-189	-0	21	154	-10	-510

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lejre								
Regnskab 2020	21.229	1.426	982	0	952	892	2.393	27.873
Regnskab 2021	21.049	1.825	935	71	1.157	1.216	2.232	28.484
Statskompensation 2021	-2.334	146	251	0	196	-40	-8	-1.789
Finansieringsbehov 2021	18.715	1.971	1.186	71	1.352	1.176	2.224	26.696
Faktureret 2021	-18.512	-1.772	-968	-68	-1.128	-1.216	-2.237	-25.901
Efterregulering 2021	-203	-200	-219	-3	-224	40	13	-795
Greve								
Regnskab 2020	14.954	2.456	0	0	0	1.564	1.845	20.819
Regnskab 2021	15.560	3.128	0	0	0	1.384	1.813	21.885
Statskompensation 2021	-1.930	-307	-0	0	0	-36	-7	-2.279
Finansieringsbehov 2021	13.630	2.822	0	0	0	1.348	1.807	19.607
Faktureret 2021	-13.231	-2.983	0	0	0	-1.385	-1.816	-19.414
Efterregulering 2021	-398	161	-0	0	0	36	9	-192
Roskilde								
Regnskab 2020	61.481	4.014	2.850	0	0	908	6.640	75.893
Regnskab 2021	61.723	4.977	3.178	27	2	713	6.503	77.122
Statskompensation 2021	-8.489	-103	939	0	-2	-5	-23	-7.683
Finansieringsbehov 2021	53.234	4.874	4.117	27	0	708	6.479	69.439
Faktureret 2021	-51.570	-4.797	-3.243	-25	-2	-713	-6.444	-66.792
Efterregulering 2021	-1.664	-77	-874	-2	2	5	-36	-2.646
Køge								
Regnskab 2020	55.587	2.933	1.327	0	0	2.532	6.214	68.592
Regnskab 2021	55.515	3.615	1.367	39	0	2.830	6.010	69.375
Statskompensation 2021	-9.306	-15	565	0	0	-2	-22	-8.779
Finansieringsbehov 2021	46.209	3.600	1.932	39	0	2.828	5.988	60.596
Faktureret 2021	-44.732	-3.516	-1.394	-37	0	-2.830	-6.025	-58.534
Efterregulering 2021	-1.477	-85	-538	-2	0	3	36	-2.062
Solrød								
Regnskab 2020	5.731	552	480	0	0	140	755	7.658
Regnskab 2021	5.841	791	531	0	1	99	742	8.006
Statskompensation 2021	-727	-131	150	0	-1	-7	-3	-719
Finansieringsbehov 2021	5.114	661	681	0	0	92	739	7.287
Faktureret 2021	-4.780	-772	-545	-0	-1	-99	-730	-6.927
Efterregulering 2021	-334	111	-136	-0	1	7	-10	-360
Stevns								
Regnskab 2020	15.113	866	535	0	1.110	73	1.436	19.135
Regnskab 2021	15.367	1.050	570	59	1.658	72	1.399	20.175
Statskompensation 2021	-1.511	109	144	0	-79	-4	-5	-1.345
Finansieringsbehov 2021	13.856	1.160	714	59	1.578	68	1.394	18.830
Faktureret 2021	-13.592	-1.041	-586	-56	-1.616	-72	-1.397	-18.360
Efterregulering 2021	-264	-119	-128	-3	37	4	3	-469
Kalundborg								
Regnskab 2020	35.114	2.682	1.773	0	1.368	43	3.885	44.866
Regnskab 2021	34.544	2.868	1.621	195	1.862	0	3.675	44.764
Statskompensation 2021	-2.313	515	251	0	-210	0	-13	-1.770
Finansieringsbehov 2021	32.231	3.383	1.872	195	1.652	0	3.662	42.994
Faktureret 2021	-31.504	-2.795	-1.653	-185	-1.819	0	-3.698	-41.654
Efterregulering 2021	-727	-588	-218	-9	167	0	36	-1.340

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Sorø								
Regnskab 2020	16.324	948	809	0	1.123	8.568	1.739	29.511
Regnskab 2021	16.792	1.107	870	60	1.343	8.606	1.687	30.464
Statskompensation 2021	-1.399	65	156	0	238	-59	-6	-1.006
Finansieringsbehov 2021	15.393	1.172	1.026	60	1.581	8.547	1.681	29.459
Faktureret 2021	-14.818	-1.112	-899	-58	-1.311	-8.610	-1.708	-28.516
Efterregulering 2021	-575	-60	-127	-2	-270	63	27	-943
Odsherred								
Regnskab 2020	19.385	1.589	1.588	0	1.264	8.901	2.003	34.730
Regnskab 2021	19.557	1.903	1.730	0	1.661	8.228	1.955	35.033
Statskompensation 2021	-637	-75	465	0	-161	-802	-7	-1.217
Finansieringsbehov 2021	18.920	1.827	2.194	0	1.501	7.426	1.948	33.816
Faktureret 2021	-17.934	-1.883	-1.759	0	-1.622	-8.233	-1.914	-33.344
Efterregulering 2021	-986	56	-435	0	121	806	-34	-472
Næstved								
Regnskab 2020	44.328	4.497	1.476	0	1	973	4.550	55.826
Regnskab 2021	47.717	5.698	1.829	141	2	2.640	4.443	62.469
Statskompensation 2021	-8.568	-307	-52	0	-2	0	-16	-8.945
Finansieringsbehov 2021	39.149	5.391	1.776	141	0	2.640	4.427	53.524
Faktureret 2021	-36.564	-5.588	-1.881	-135	-2	-2.641	-4.419	-51.230
Efterregulering 2021	-2.585	197	105	-6	2	1	-8	-2.294
Slagelse								
Regnskab 2020	46.066	4.997	2.085	0	1.180	142	5.167	59.637
Regnskab 2021	42.095	5.800	2.600	106	1.383	170	4.704	56.859
Statskompensation 2021	-1.964	261	156	0	101	-1	-17	-1.464
Finansieringsbehov 2021	40.131	6.062	2.756	106	1.484	169	4.687	55.395
Faktureret 2021	-36.150	-5.513	-2.662	-101	-1.340	-170	-4.537	-50.473
Efterregulering 2021	-3.981	-549	-94	-5	-143	1	-150	-4.922
Faxe								
Regnskab 2020	11.625	1.620	1.581	0	1.609	324	1.083	17.842
Regnskab 2021	11.629	2.344	1.762	129	1.890	297	1.040	19.091
Statskompensation 2021	-838	-166	427	0	320	0	-4	-260
Finansieringsbehov 2021	10.791	2.178	2.189	129	2.210	297	1.036	18.831
Faktureret 2021	-11.105	-2.292	-1.825	-122	-1.845	-297	-1.066	-18.553
Efterregulering 2021	314	113	-364	-7	-365	0	30	-278
Holbæk								
Regnskab 2020	31.085	2.777	2.435	0	3.622	588	3.623	44.131
Regnskab 2021	29.990	3.405	2.437	245	4.744	915	3.521	45.258
Statskompensation 2021	-3.015	-141	686	0	42	-44	-13	-2.484
Finansieringsbehov 2021	26.975	3.264	3.124	245	4.787	872	3.508	42.774
Faktureret 2021	-25.776	-3.335	-2.467	-234	-4.594	-916	-3.540	-40.861
Efterregulering 2021	-1.199	71	-657	-12	-193	44	32	-1.913
Ringsted								
Regnskab 2020	22.038	1.176	1.456	0	3.311	5.801	2.605	36.386
Regnskab 2021	21.021	1.461	1.699	40	3.987	7.466	2.570	38.243
Statskompensation 2021	-1.514	-184	64	0	-18	-13	-9	-1.674
Finansieringsbehov 2021	19.507	1.277	1.763	40	3.969	7.453	2.561	36.569
Faktureret 2021	-19.214	-1.434	-1.750	-38	-3.869	-7.470	-2.582	-36.357
Efterregulering 2021	-294	157	-13	-2	-100	17	21	-213

Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland								
Regnskab 2020	36.533	2.827	2.093	0	4.854	32	3.451	49.790
Regnskab 2021	37.837	3.639	1.827	291	5.367	38	3.317	52.317
Statskompensation 2021	-2.776	-66	886	0	1.190	0	-12	-777
Finansieringsbehov 2021	35.061	3.573	2.713	291	6.557	38	3.305	51.539
Faktureret 2021	-35.260	-3.539	-1.850	-280	-5.252	-39	-3.370	-49.589
Efterregulering 2021	199	-35	-863	-11	-1.305	0	64	-1.951
Vordingborg								
Regnskab 2020	24.190	2.236	2.299	0	2.734	30	3.125	34.614
Regnskab 2021	25.403	2.648	2.799	0	3.170	51	3.044	37.116
Statskompensation 2021	-2.810	209	356	0	332	0	-11	-1.924
Finansieringsbehov 2021	22.594	2.856	3.155	0	3.502	51	3.034	35.192
Faktureret 2021	-21.207	-2.617	-2.855	0	-3.095	-51	-3.014	-32.839
Efterregulering 2021	-1.386	-240	-300	0	-406	-0	-20	-2.353
Guldborgsund								
Regnskab 2020	24.821	2.757	3.464	0	1.003	43	3.106	35.194
Regnskab 2021	26.803	2.963	3.750	0	928	-0	3.034	37.478
Statskompensation 2021	-4.232	-108	1.034	0	211	0	-11	-3.107
Finansieringsbehov 2021	22.570	2.855	4.784	0	1.139	-0	3.023	34.371
Faktureret 2021	-21.412	-2.928	-3.837	0	-904	-0	-3.005	-32.085
Efterregulering 2021	-1.158	73	-947	0	-236	0	-18	-2.286
Total kommuner								
Regnskab 2020	1.637.790	118.906	40.200	0	50.631	235.816	180.280	2.263.623
Regnskab 2021	1.674.782	142.922	44.258	1.503	60.653	246.605	176.335	2.347.058
Statskompensation 2021	-310.367	1.009	9.525	0	9.451	-4.342	-632	-295.357
Finansieringsbehov 2021	1.364.415	143.931	53.782	1.503	70.104	242.264	175.703	2.051.701
Faktureret 2021	-1.323.082	-138.461	-45.209	-1.434	-59.036	-246.733	-175.159	-1.989.115
Efterregulering 2021	-41.333	-5.470	-8.574	-69	-11.067	4.470	-544	-62.585

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

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner og regioner. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner og regioner. Principper for fordeling er som udgangspunkt uændrede.

Regnskabsprincipper for bus

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

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

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

I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje.

Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus- eller lokalbanelinje. Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, skolekort samt pensionistkort (alene i takstområde Syd) ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr. Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussers og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen på

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

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

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

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som

udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

Udgift	Fordelingsnøgle
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter
Rejsekort, drift	Busindtægter
Provision	Busindtægter
Næstved Terminal	Bustimer for busser der anvender Næstved Terminal
Rejsehjemmel	Passagerer

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

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

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

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

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

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

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

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

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

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

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

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

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

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

Regnskabsprincipper for baneområdet
Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i

togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013.

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

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter
Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbanen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

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

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

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

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

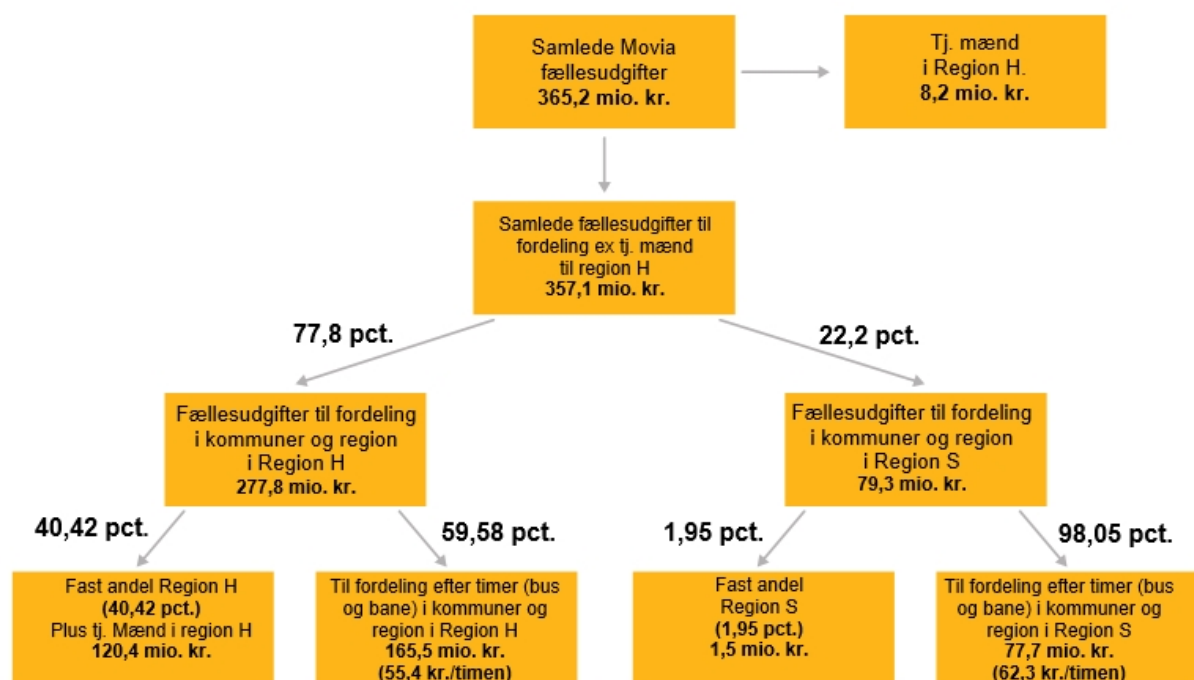
Se også figur 4.

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Regnskabsprincipper for statskompensation vedr. COVID-19.

Den statskompensation for COVID-19 udgifter, som Movia modtager direkte fra Trafikstyrelsen, fordeles så vidt muligt på kommuner/regioner med samme fordeling som de beregnede COVID-19 relaterede udgifter. Det betyder, at f.eks. kompensation for manglende indtægter fordeles på kommuner/regioner på samme måde som fordelingen af manglende indtægter relateret til COVID-19.

Figur 4 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 2021 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 56 – 59

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2021, opgørelse af regionernes tilskud for 2021 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2021.

København, 25. februar 2022

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Gert Jørgensen
Næstformand

Yildiz Akdogan

Kenneth Gøtterup

Bent Hansen

Simon Hansen

Felex Pedersen

Christoffer Buster Reinhardt

Ole Vive

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2021

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Efter aftale med Trafikselskabet Movia har vi undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2021 (perioden 1. januar – 31. december 2021), side 46-62, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab", side 56-59.

Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2021 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 kan Fordelingsregnskabet 2021 være uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar for Fordelingsregnskab 2021

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2021 i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde Fordelingsregnskab 2021 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om Fordelingsregnskab 2021 på grundlag af vores undersøgelser.

Vi har udført vores undersøgelser 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 begrænset sikkerhed for vores konklusion.

EY Godkendt Revisionspartnerselskab er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende krav i lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i FSR – danske revisorers retningslinjer for revisors etiske adfærd (etiske regler for revisorer), der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd.

Som led i vores undersøgelser har vi udført følgende handlinger:

- ▶ Foretaget forespørgsler til ledelse og medarbejdere om grundlaget for Fordelingsregnskab 2021 og analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af Fordelingsregnskabet
- ▶ Afstemt grundlaget for fordeling af nettoudgifter til Trafikselskabet Movias underliggende bogføring og regnskabsgrundlag
- ▶ Opnået 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
- ▶ På stikprøvebasis efterregnet fordelingen af indtægter og udgifter (nettoudgift) på buslinjer m.v. baseret på underliggende fordelingsnøgler, bogføring og regnskabsgrundlag

- ▶ På stikprøvebasis efterregnet fordelingen af den opgjorte nettoudgift på buslinjer m.v. til kommuner og regioner i overensstemmelse med "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab"

Det er vores opfattelse, at de udførte undersøgelser giver et tilstrækkeligt grundlag 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 Fordelingsregnskab 2021, side 46-62, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 25. februar 2022

EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nørh
statsaut. revisor
mne32212

Simon Blendstrup
statsaut. revisor
mne44060

Bilag



Bilag

Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2021

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2021 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån pr. 31. december 2021.

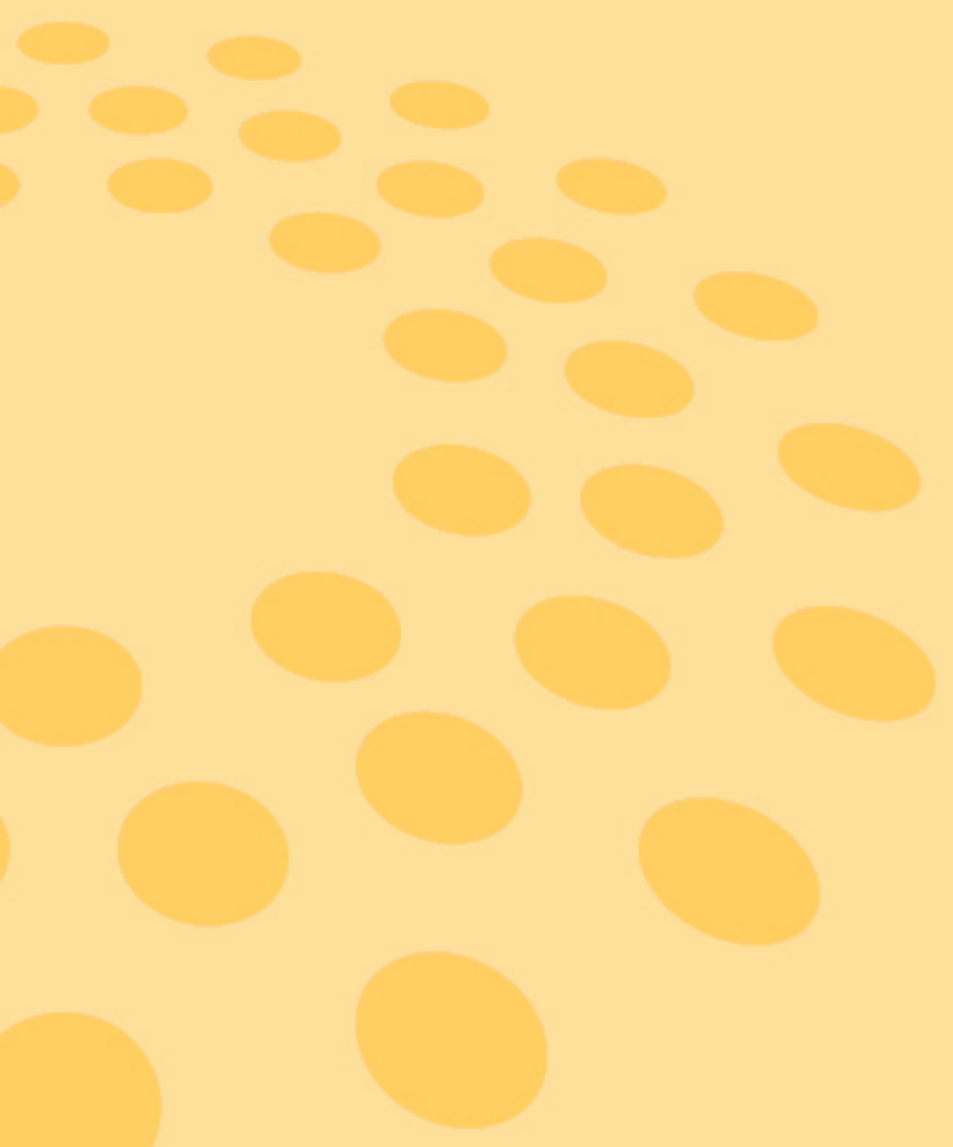
I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er findes der ejerandele, som anvendes ved beregning af kommunernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men kan snarere karakteriseres som en særlig lovbestemt offentlig 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 udgør pr. 31. december 2021 177,4 mio. kr.

Baseret på bustimerne som fordelingsnøgle har Movia beregnet nedenstående fordeling af låneforpligtelsen, som kommuner og regioner kan anvende som udgangspunkt for deres egen regnskabsmæssige behandling af andel af Movias lån pr. 31. december 2021.

Tabel 15 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2021

København	40.206.980
Frederiksberg	6.558.953
Albertslund	1.197.772
Ballerup	1.898.835
Brøndby	1.507.958
Dragør	603.749
Gentofte	3.783.840
Gladsaxe	3.790.666
Glostrup	1.341.173
Herlev	1.711.472
Hvidovre	2.688.526
Høje-Taastrup	1.896.514
Ishøj	354.152
Egedal	1.444.601
Lyngby-Taarbæk	2.630.597
Rødovre	3.056.705
Rudersdal	2.631.474
Tårnby	2.384.766
Vallensbæk	298.166
Furesø	1.297.599
Allerød	1.158.572
Fredensborg	1.428.220
Frederikssund	1.537.815
Halsnæs	760.378
Gribskov	1.231.947
Helsingør	3.040.371
Hillerød	2.692.202
Hørsholm	1.127.642
Lejre	1.499.991
Greve	1.218.745
Køge	4.038.790
Roskilde	4.370.085
Solrød	498.644
Stevns	940.280
Kalundborg	2.469.925
Sorø	1.133.581
Odsherred	1.313.603
Næstved	2.985.598
Slagelse	3.161.481
Faxe	698.703
Holbæk	2.366.240
Ringsted	1.727.202
Lolland	2.229.380
Vordingborg	2.046.041
Guldborgsund	2.038.868
Region Hovedstaden	30.912.784
Region Sjælland	17.500.838
Kommuner og regioner total	177.412.421



Udgivet af:
Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landvej 3
2500 Valby
Tel +45 36 13 14 00
CVR nr. 29 89 65 69
moviatrafik.dk

