



Trafikselskabet Movia

Movia årsrapport 2020



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Ledelsesberetning	12
<hr/>	
Bus	14
Lokalbaner	15
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	16
Flextrafik	18
Særlige poster	23
Efterfølgende begivenheder	24
3. Årsregnskab 2020	25
<hr/>	
Regnskabsopgørelse	26
Balance	27
Noter	28
Anvendt regnskabspraksis	37
Ledelseserklæring	42
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	43
4. Fordelingsregnskab 2020	48
<hr/>	
Tilskud, efterregulering og COVID-19 statskompensation pr. ordning	49
Regionalt tilskud og efterregulering	50
Kommunalt tilskud og efterregulering	51
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	58
Ledelseserklæring	62
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2020	63
Bilag	65
<hr/>	
Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2020	66

Tabel- og figuroversigt

Tabel 1 Movias regnskab 2020 (1.000 kr.).....	13
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)	14
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)	16
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.).....	16
Tabel 5 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	20
Figur 1 Passagerer og tilskudsbehov fordelt på flextrafik-ordninger (pct.).....	21
Tabel 6 Flextrafik nøgletal	22
Tabel 7 Tilskudsbehov flextrafik opdelt pr. ordning (1.000 kr.)	23
Tabel 8 Afvigelse mellem Budget 2020 og regnskab 2020 opdelt på Covid-19 relaterede og øvrige effekter (1.000 kr.)	23
Tabel 9 Regnskabsopgørelse 2020 (1.000 kr.)	26
Tabel 10 Balance 2020 (1.000 kr.).....	27
Figur 2 Udvikling i likviditet 2020 (mio. kr.)	32
Tabel 11 Regnskabsoversigt med fordelt andel af statskompensation (1.000 kr.)	49
Tabel 12 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	50
Tabel 13 Region Sjælland (1.000 kr.)	50
Tabel 14 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	51
Figur 3 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	61
Tabel 15 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2020 (1.000 kr.).....	67

1. Indledning



Indledning

2020 har været et år, som har stillet høje krav til Movias omstillingsparathed. I takt med COVID-19-epidemiens udbredelse har Movia løbende koncentreret sig om at få myndighedernes opfordringer til borgere og kunder så bredt ud som muligt. Om alt lige fra indstilling af det betjente salg i busserne, afspærring af forreste sæderække, til krav om brug af mundbind.

Busser, lokaltog og flextrafik er en del af den nationale kritiske infrastruktur, så borgere, der f.eks. arbejder på sygehuse eller i andre vigtige funktioner, kan komme frem og tilbage til arbejde.

I 2020 har den kollektive transport derfor også været holdt åben, selvom samfundet i flere perioder har været mere eller mindre lukket ned, og kunderne generelt er blevet opfordret til at gennemføre kortere ture med cykel eller på gåben. Samtidig har Movia haft betydelige ekstraudgifter til blandt andet daglig rengøring for at kunne opretholde en sikker drift under COVID-19. Alt sammen elementer, der har påvirket indtægtsdannelsen i Movia betragteligt, hvilket i 2020 er kompenseret af Staten efter aftale med KL og Danske Regioner.

I Movia er vi glade for, at KL og Danske Regioner aftalte en ordning med kompensation fra staten, så Movia kunne fortsætte med at levere attraktiv offentlig transport. Movia måtte i løbet af 2020 anvende sin kassekredit, og kommuner og regioner forudbetalte dele af busservicen. Det var medvirkende til, at hånden blev holdt under den kollektive transport.

Konkret betyder aftalen, at staten kompenserede Movias konstaterede og realiserede COVID-19-merudgifter og mindre indtægter i 2020. Det gælder især de mistede passagerindtægter, men også merudgifter f.eks. til øget kapacitet, ekstra rengøring og værnemidler. Omvendt skal besparelser som følge af COVID-19 også afleveres til staten.

Meget har derfor været anderledes i løbet af året.

For Movia har det været en central ledestjerne, at COVID-19 ikke måtte bremse arbejdet med at udvikle og forbedre den kollektive transport. Flere skal transportere sig sammen, hvis de store udfordringer med klima og trængsel skal

løftes – og den udfordring har vi også efter COVID-19.

Movia har derfor hele året fortsat de tiltag, som skal gøre det mere attraktivt for borgerne at vælge kollektiv transport som transportform i fremtiden med afsæt i den fælles Mobilitetsplan, der blev endeligt vedtaget i juni 2020.

Bred opbakning til fælles mobilitetsplan for hele Sjælland

Flere skal tage med klimavenlige busser og tog i stedet for at køre i bil. Så enkelt er det, hvis Danmark skal nå sin ambitiøse klimamålsætning om 70 pct. CO₂-reduktion inden 2030 og modvirke trængsel. I 2020 vedtog de 45 kommuner og de to regioner på Sjælland sammen med Movia en fælles mobilitetsplan, som stiller mål for grøn omstilling og bedre mobilitet i hele regionen. Det er Movia, der på vegne af de 45 kommuner og 2 regioner på Sjælland driver den lokale og regionale kollektive transport. Det bliver til et samlet udgiftsniveau på 4,8 mia. kroner om året, hvoraf kommuner og regioner dækker 3 milliarder, mens resten under normale forhold dækkes af billetindtægter.

Mobilitetsplanens fire temaer og 12 indsatser danner rammen om mange af de aktiviteter, som Movia er i fuld gang med at samarbejde med kommuner, regioner og en række andre aktører om: Alle Movias godt 1.300 busser skal være fossilfrie i 2030, og mindst halvdelen af dem skal køre på el. Flextrafikken skal køres i elbiler senest i 2030. Nye lokaltog skal være eldrevne. Flere skal bruge kollektiv transport, vi skal have bugt med trængslen, have indført grønne BRT-linjer, R-busnettet skal være udbygget og vi skal have forbedret skiftet for kunderne på stationer og busterminaler.

Samarbejdet med erhvervsliv og arbejdspladser skal være stærkt, og medarbejderne skal opleve, at det er attraktivt at komme til og fra arbejde med kollektiv transport. De unge skal bruge kollektiv transport til og fra uddannelse, mens kendte transportløsninger vil være udviklet og give mobilitet til de mange uden bil, der ikke bor i de store byer.

Behovet for en fælles ambition for mobiliteten på Sjælland er stort. Over halvdelen af borgerne i Danmark bor på Sjælland, og

befolkningstilvæksten stiger særligt i Hovedstadsområdet - også mere end i resten af landet. Med en så kraftig befolkningstilvækst er det afgørende, at mobiliteten kan følge med, hvis fremkommeligheden skal være høj og Sjælland som landsdel og del af Greater Copenhagen skal sikre sin konkurrencekraft.

Movias mobilitetsplan er blevet til efter et langt og grundigt forarbejde med forslag og ideer fra kommuner, regioner og en lang række andre samarbejdspartnere og interessenter.

Planen, høringsnotater og hørings svar er alle tilgængelige via Movias hjemmeside.

Klimavenlig kollektiv transport designet til det moderne byliv, skal bidrage til at begrænse trængsel

Movia har i sin mobilitetsplan 2020 blandt andet foreslået et BRT-net i hovedstadsområdet - en ny form for klimavenlig kollektiv transport i Danmark. BRT kan bedst beskrives som "tog på gummihjul", kører på el i egne vognbaner og er derfor også oplagt til førerløs drift. Linjerne har altid grøn bølge og kan derfor køre lige forbi myldretidens bilkøer. Indretningen er moderne med lys og luft, høj komfort og plads til cykler, kørestole og barnevogne.

BRT-linjerne stopper ved overdækkede stationer med ind- og udstigning via brede perroner i gadeplan. Og så er BRT grundlæggende designet til moderne byrum med klimavenlige og støjsvage transportenheder. Det er forventningen, at BRT har potentiale til at flytte nuværende bilister over i den kollektive transport. Og under alle omstændigheder vil BRT kunne binde eksisterende trafikknudepunkter bedre sammen, og give de rejsende nemmere adgang til f.eks. S-tog, letbane og regionaltoget.

Movia har i 2020 intensiveret udviklingen af sit BRT-koncept, og der er nu udarbejdet mulighedsstudier på tre linjer - 400S, 150S og 200S. Studierne viser, at BRT vil styrke det kollektive net i hovedstadsområdet og understøtte byudvikling langs strækningerne. Der forventes en samlet passagervækst på ca. 25 pct. BRT koster 50-60 mio. kr. pr. km at anlægge, og anlægstiden er kort. Udviklingen af BRT i hovedstadsområdet sker i et tæt samarbejde med region og

kommuner langs de foreslåede BRT-linjer. Da etablering af BRT er et anlægsprojekt med BRT-stationer, egne vognbaner og tilpasning af signalanlæg har Movia i 2020 etableret et tæt samarbejde med Vejdirektoratet som har stor ekspertise på anlægsprojekter.

Der er også iværksat et udviklingsarbejde om BRT-inspirerede løsninger i købstæderne på Sjælland, hvor et af hovedformålene er at binde bykernerne sammen med banestationerne og understøtte de store investeringer, der f.eks. er gjort i signalprogrammet med heraf følgende betydelige rejsetidsforbedringer over længere afstande på hele Sjælland. Både trængsels- og klimaproblemet er fælles på tværs af landet. Den første BRT-linje er under anlæg i Aalborg og der er yderligere projekter på tegnebrættet i Århus, Randers og Aalborg. Movia har derfor også i løbet af året taget initiativ til at etablere et samarbejde om erfaringsudveksling med landets øvrige trafikskelskaber om at udvikle BRT i Danmark.

Arbejdet med udviklingen af BRT i hovedstadsområdet er nu så langt, at transportministeren har givet tilsagn om medfinansiering af en forundersøgelse af BRT i Ring 4. Movia, kommunerne og Region Hovedstaden finansierer den resterende del af udgifterne til forundersøgelsen. Forundersøgelsen sættes i gang først på foråret i 2021 og forventes afsluttet i sommeren 2022. Flere kommuner har allerede udtrykt interesse for at opnå stationsnærhed, som giver nye muligheder for by- og erhvervsudvikling og den egentlige ansøgning skal ligge hos Erhvervsstyrelsen senest 21. maj 2021.

Movia fortsætter den grønne omstilling

Movia har i 2020 fastlagt et fælles mål i mobilitetsplanen om, at alle busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst halvdelen på el. Målet er at Movias flextrafik udelukkende kører i elbiler senest i 2030, og alle nye tog på lokalbanerne er eldrevne.

I juni 2020 kunne Københavns første elhavnebusser byde kunderne velkommen ombord, og i juli sejlede alle fem havnebusser i Københavns havn på el. De nye elhavnebusser er også mere rummelige med plads til 80 kunder ad gangen. Det er 20 kunder mere end i nogle af de gamle havnebusser. Alle de nye havnebusser har store vinduespartier, som

skaber lys og luft og mulighed for at opleve havnefronten bedre. Endelig er der plads til otte cykler og fire kørestole eller barnevogne på hver båd.

I 2020 kørte der samlet 77 elbusser i Movias område i Roskilde, København, Frederiksberg, Tårnby, Egedal og Ballerup Kommuner. Men mange flere elbusser er allerede på vej. Derudover har Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, Glostrup, Guldborgsund, Lolland, Rødovre, Slagelse, Albertslund, Lyngby-Taarbæk og Næstved Kommuner alle truffet beslutning om at få elbusser, som sættes i drift i 2021 og 2022. I alt 17 kommuner har ved udgangen af 2020 således elbusser eller elbusser på vej.

Den grønne omstilling er således godt på vej i hele Movias område. Movias miljøregnskab for 2020 viser også, at Movia også i år kan fastholde den fortsatte nedbringelse af udledningen af CO₂, som i 2020 er reduceret med 43 pct. siden 2008. Udledningen af NO_x er i samme periode reduceret med 84 pct., og har dermed udviklet sig mere positivt end forventet med en målsætning for året på 75 pct. Samme gælder for partikeludledningen, som er reduceret med 88 pct. fra 2008 til 2020 mod en målsætning på 80 pct. Rapporteringen af Movias miljøregnskab er indarbejdet i Movias rapport om Samfundsansvar, som kan læses på Movias hjemmeside.

Movia og Ballerup Kommune vil teste førerløse busser i Lautrup

Ny teknologi er et væsentligt led i arbejdet med at få flere til at rejse sammen. Derfor vil Movia sammen med Ballerup Kommune teste 2-4 førerløse busser i erhvervsområdet Lautrup i Ballerup fra juli 2022 og op til 8 måneder frem. Opgaven blev sendt i udbud i 2020.

Erhvervsområdet i Ballerup er under hastig udvikling, og er ligesom mange andre steder i hovedstadsområdet udfordret af stigende trængsel. Det giver lange rejsetider, når folk skal til og fra arbejde eller uddannelse. De førerløse busser skal køre på Copenhagen Commute i Lautrup, som er et testområde for førerløs teknologi.

Parallelt med forsøget på Copenhagen Commute arbejder Movia sammen med

kommunerne langs Ring 4 på at anlægge BRT fra Høje Taastrup st. over erhvervsområdet Lautrup til Bagsværd. BRT-strækningen vil give et stort løft til den kollektive transport på tværs af Storkøbenhavn, og give let adgang til Lautrup for de mange medarbejdere, der bor på hele Sjælland.

Forsøget med de førerløse busser i Lautrup skal være med til at teste løsninger på trængslen i området, og samtidig bidrage til at give den førerløse teknologi et tiltrængt skub fremad ved at teste, udvikle og indsamle viden om teknologien i drift.

Plustur udvider rækkevidden af bus og tog

Man skal kunne bo og arbejde overalt på Sjælland. Men det er ikke alle steder, at bus og tog kører hele vejen til sommerhuset eller helt hjem til bopælen. Derfor kræver det nye løsninger, hvis kollektiv transport skal være et attraktivt førstevalg. Der, hvor stoppestedet eller stationen ikke er lige uden for gadedøren, kan man derfor i mange kommuner i stedet bestille en plustur.

Plustur begynder ved postkassen, hvor kunden bliver hentet af en chauffør i en af de biler, der også kører flextrafik for Movia, og man bliver så kørt til en station eller et stoppested, hvor man kan komme videre med tog eller bus.

Rejsen med plustur planlægges med rejseplanen, som sørger for at sammensætte plustur, bus og tog på den mest optimale måde. I de få tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage bussen eller toget på dele af rejsen, får man tilbudt plustur hele vejen.

I 2020 udvidede Movia plustur-ordningen, så i alt 19 kommuner på Sjælland ved årets udgang var en del af ordningen. Og erfaringerne med plustur er gode. Kunderne udtrykker stor tilfredshed med at få tilbudt bedre sammenhæng og mere mobilitet, og den kommunale udgift har også i 2020 været beskeden.

I november 2020 udvidede Movia plustur-ordningen til at omfatte natbussen på linje 460R mellem Slagelse, Sorø og Ringsted. Konkret blev muligheden for at bestille en plustur udvidet med tre timer, så kunder, der bruger linje 460R, kan køre med plustur helt frem til kl. 2.00 om natten. Før kunne man kun

benytte plustur frem til kl. 23. Ordningen skal i første omgang køre som et forsøg i en periode på to år.

Samkørsel skal styrke borgernes mobilitet i Kalundborg, Holbæk og Slagelse

Uden for byerne falder antallet af borgere. Men den enkelte borgers behov for mobilitet bliver ikke mindre af at bo længere fra en større by. Derfor lancerede Kalundborg, Holbæk og Slagelse kommuner i samarbejde med Region Sjælland og Movia i starten af 2020 app'en NaboGo, som skal gøre det nemmere at dele de tomme sæder i bilerne.

Det skete med støtte fra Movias mobilitetspulje, "Kollektiv mobilitet uden for de større byer", som blandt andet har fået økonomisk støtte fra Region Sjælland. Med NaboGo kan borgerne i de tre kommuner dele de tomme sæder i bilen, hvis de har behov for et lift eller de kan tilbyde andre borgere i nærområdet et lift. Tiltaget skal give bedre udnyttelse af de mange tomme bilsæder i de tre kommuner og gøre det nemmere at komme rundt for dem, der ikke har en bil, eller som gerne vil transportere sig sammen. Der er fast kilometerpris, faste opsamlingssteder ligesom for busser, og betalingen håndteres i appen.

Forsøget har naturligvis, som al anden kollektiv transport, været præget af COVID-19 med en stærkt reduceret efterspørgsel. Det er Movias forventning at relancere forsøget i 2021 og øge markedsføringen af tiltaget, når samfundet åbner igen.

Der skal være gode transportmuligheder til ungdomsuddannelserne

Nem adgang til lokale ungdomsuddannelser, god information om transportmuligheder og fokus på mobilitet på tværs af transportformer, er med til at sikre god mobilitet for unge under uddannelse, og er med til at gøre det attraktivt for unge, at vælge kollektiv transport til. Men centraliseringen af ungdomsuddannelserne betyder, at mange unge har lange afstande mellem hjem og uddannelse. Det har betydning for valget af uddannelse og for sandsynligheden for at uddannelsen bliver gennemført. Region Sjælland og Region Hovedstaden har i 2020 derfor hver bevilliget 1 mio. kr. til et fælles projekt, som skal teste hvilke løsninger, der giver de bedste rammer for de unges transport.

Testene udvikles sammen med uddannelsesinstitutioner, de unge, de relevante kommuner samt delemobilitetsudbydere. Movia leder projektet der løber i 2021 og 2022.

De løsninger Movia skal teste er både traditionelle kollektive transportløsninger, men test kan også omfatte flextrafik-løsninger, samkørsel, elcykler, micromobilitet og effekten af styrket information. Resultatet af projektet er flere gennemtestede og forskellige løsninger, der matcher de specifikke transportudfordringer, som de unge møder. Løsningerne skal forankres i kommunerne og i uddannelsesinstitutionerne.

I 2020 besluttede Movias bestyrelse at nedsætte et opgaveudvalg, som skal understøtte arbejdet med at lave en ny ungdomsrabat, der kan give unge let adgang til den kollektive transport, øge deres kendskab til muligheden for rabat som ung, og på den måde medvirke til at introducere og fastholde gruppen i den kollektive transport. Udvalget er rådgivende i forhold til forslag til rabatter og løsninger. Udvalget skal afrapportere inden sommerferien 2021.

Arbejdet med priser og billettyper i den kollektive transport på Sjælland er forankret i DOT. DOTs bestyrelse har tiltrådt grundlaget for arbejdet med ungdomsrabatterne, herunder at det indledende arbejde sammen med interessenterne primært varetages af Movia, suppleret med DSB på den landsdækkende bane.

Movias køreplaner kan nu læses lettere af blinde og svagsynede

Blinde og svagsynede skal have samme mulighed som alle andre for at vælge kollektiv transport til og besøge familie og venner, gøre indkøb og kulturelle aktiviteter. Derfor har Movia i 2020 opdateret bussernes digitale køreplaner, så de er lettere at få læst højt for blinde og svagsynede. Dermed imødekommes et ønske fra Movias Tilgængelighedsforum, hvor blandt andre de Danske Handicaporganisationer og ældreorganisationerne er med til at give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden i Movias produkter og services.

Tidligere var det kun muligt at få læst et udpluk af den enkelte buslinje op. Nu er løsningen lavet sådan, at man får læst op, hvor linjen kører fra og til samt alle stop på ruten. Man har også mulighed for at "hoppe" til relevante steder i køreplanen.

Movia samarbejder om at få myndighedernes COVID-19-opfordringer bredt ud

Mange af de opgaver, Movia har haft gennem året, har skulle tilrettelægges anderledes for at følge myndighedernes anvisninger til COVID-19. Gennem DOT-samarbejdet har Movia haft opmærksomheden rettet mod at få myndighedernes opfordringer så bredt ud som muligt til borgere og kunder. Tiltagene er taget i samarbejde med Movias operatører for at passe godt på chauffører, billetkontrollører og kunder i den ekstraordinære situation, som landet befinder sig i. Og busser og tog har med få undtagelser kørt efter normal køreplan i hele 2020.

I DOT har Movia sammen med DSB og Metroselskabet tilrettelagt den fælles informationsindsats over for borgerne. Der har været spots og plakater i blandt andet busser og lokaltog om at rejse med omtanke og med information om en række forskellige tiltag som følge af COVID-19:

1. Kontantsalget er midlertidigt indstillet.
2. Kunderne opfordres til ikke at gøre ophold ved chaufføren. Forreste sæderække har i perioder også været spærret for brug
3. Busserne har i perioder kørt med begrænset kapacitet, så de kun fyldes halvt op
4. Der gøres stadig grundigt rent indvendigt i busserne hver dag med særligt fokus på holdestænger, stopknappe m.v. Ved midterdøren er der monteret en rengøringsmiddel, så man som kunde kan se, hvornår bussen senest er rengjort.
5. Der luftes ud i busserne omkring hvert 3. minut, når dørene åbnes.
6. Kunderne mindes om at holde afstand, vise hensyn, bruge mundbind, følge myndighedernes anbefalinger og rejse med omtanke.

Erfaringen viser, at kunderne er gode til at overholde retningslinjerne og bruge mundbind.

Movia bibeholder personale på gaden, som guider kunder og holder øje med, at der ikke opstår kapacitetsproblemer.

Særtransport af COVID-19-patienter til hospitalet

Sammen med Region Sjælland udviklede Movia tidligt i COVID-19-epidemien en særlig kørselsordning for COVID-19 smittede borgere, som skal fragtes til hospitalerne. Kørselsordningen blev lavet for at aflaste ambulancer og sygetransporter i det præ-hospitale beredskab.

COVID-19-busserne bestilles hos Movia af Region Sjælland og Region Hovedstaden, og Movia finder i samarbejde med flextrafikoperatørerne de egnede chauffører til opgaven. Chaufførerne i COVID-19-busserne uddannes af paramedicinere i brug af værnemidler, rengøring af busserne og i at undgå smittespredning. Undervisningen foregår gennem Præhospitalt Center i Region Sjælland. Region Sjælland udleverer alle nødvendige værnemidler og rengøringsmidler til busserne.

For at undgå smitte fra smittede borgere til chauffører, bliver der bygget en fysisk adskillelse mellem chaufførkabinen og passagerkabinen i COVID-19-busserne, inden bussen tages i brug. COVID-19-busserne må kun køre borgere, der enten er påvist smittede med COVID-19, eller som er til observation for COVID-19. Region Sjælland har i samarbejde med Movia sikret sig, at chaufførerne i COVID-busserne er blandt de første til at modtage vaccine mod COVID-19.

Movia har desuden sørget for, at kommunerne også kan gøre brug af COVID-busserne til at køre COVID-19 smittede borgere til isolationsfaciliteter, testcentre og andre formål. Det forventes også, at Movias flextrafik skal hjælpe kommunerne med at køre de borgere som ikke kan benytte traditionel kollektiv transport til vaccinationscentre i 2021.

Movias kunder kan bestille flextur på telefon og betale på faktura

Movia indstillede i foråret 2020 al betaling med kontanter i busser og flextrafik som led i

håndteringen af COVID-19-epidemien. Beslutningen blev taget for at undgå unødigt smitterisiko ved tæt kontakt mellem chauffører og kunder. Movias suspending af kontantsalget i busser og flextrafik har givet anledning til debat og omtale i pressen. Særligt fra midten af maj, hvor Forbrugerombudsmanden i en generel pressemeddelelse slog fast, at kontantreglen fortsat gælder under COVID-19.

I efteråret gav Forbrugerombudsmanden imidlertid i en afgørelse Movia medhold i, at Movia lovligt kan suspendere kontantsalget på den måde, som Movia har indrettet salgsmiljøerne i både busser og flextrafik. Under henvisning til den tvivl, som debatten om kontantreglen kan have skabt for kunderne siden maj, har Movia dog helt ekstraordinært valgt, at lade tvivlen komme kunderne til gode og har derfor eftergivet afgifter, hvor kunderne troede, de kunne betale med kontanter.

Den midlertidige suspending af kontantsalget har været en udfordring for særligt ikke-digitale borgere. I foråret lykkedes det Movias kundecenter at hjælpe godt 3.000 borgere i gang med den digitale selvbetjening i flextrafikken, og i løbet af efteråret 2020 har Movia lanceret flere betalingsløsninger, så borgere har kunne opretholde deres sociale tilværelse. Det har gennem hele perioden været muligt at bestille transport til særlige formål, herunder indkøb og lægebesøg, også selvom man ikke har kunne gennemføre at betale elektronisk.

I november kunne Movia tilbyde flexkunderne at anvende flexstur helt uden brug af digitale platforme og NemID. Her lancerede Movia en løsning, hvor kunderne tilmeldes månedlig fakturabetaling og så bestiller flexstur over telefonen – helt som de plejer.

Tilmelding til flexstur med efterfølgende fakturabetaling sker ved at udfylde et tilmeldingsskema, som kunderne får tilsendt ved at henvende sig til Movias kundecenter. Efter oprettelsen bestiller kunderne telefonisk deres flexstur i Movias kundecenter, kunden oplyser sit kundenummer og betaler for den samlede kørsel en gang om måneden på samme måde, som det kendes fra Movias kørselsordning, flexhandicap. Movia er tilfreds med, at man er lykkedes med at indføre en ordning, hvor man kan sikre unødigt tæt kontakt

mellem chauffør og kunder, og samtidig sikre, at de borgere, der ikke er digitale, kan komme med flexstur, som de plejer.

Lokaltog overtog driften af Lille Syd

Mere end hver femte borger på Sjælland bor uden for de større byer. Mange husstande har ikke egen bil. Her skal kendte, gode løsninger i spil – eksempelvis lokaltog. Region Sjælland overtog ansvaret for togstrækningen mellem Køge og Roskilde fra staten i december 2020. Det skete ved, at det regionale baneselskab, Lokaltog A/S, overtog driften og forlængede den nuværende Østbane helt til Roskilde. Lokaltogs overtagelse af driften har betydet, at mange af de kunder, som rejser fra Faxe Ladeplads og Rødvig ikke længere skal skifte tog i Køge, når de vil en tur til Roskilde. Nu kan de blive siddende i toget hele vejen. Det samme gælder naturligvis den modsatte vej. I Køge er der kommet gode forbindelser for de kunder, der skal videre med DSBs tog mod Næstved.

Fortsat fremgang i kundetilfredsheden i DOT

Gennem DOT arbejder Movia sammen med DSB og Metroselskabet for vækst i den kollektive transport, blandt andet ved at reducere de mest kendte og kundekritiske barrierer. Det gælder blandt andet arbejdet med at sikre bedre trafikinformation, særligt de dage, hvor toget eller bussen ikke kører, som de plejer, eller når der gennemføres større infrastrukturarbejder.

DOTs halvårslige tilfredshedsmålinger viser, at kundetilfredsheden også i år er steget på en lang række parametre – trods COVID-19. I slutningen af 2020 ses der særligt fremgang i kategorien "At vælge mellem forskellige billettyper" samt "At finde svar på mine spørgsmål om bus, tog og metro".

DOTs image som et samarbejde, der vil gøre det nemmere at rejse med offentlig transport, stiger også fortsat. DOT har særligt godt fat i de unge rejsende under 25 år, som særligt på spørgsmål om tilliden til DOT ligger noget over de resterende aldersgrupper. Grundet COVID-19 er den generelle rejsefrekvens i 2020 faldet sammenlignet med tidligere år, ligesom aldersfordelingen blandt DOT-kunder har en smule færre ældre.

I 2020 arbejdede DOT på et nyt udspil til en reform af pensionistrabatter, der bevarer

pensionistkortet og samtidig sikrer en mere ligelig fordeling af pensionistrabatterne på Sjælland. Dermed tog DOT hensyn til den bekymring, som den oprindelige plan blev mødt af efter offentliggørelsen i starten af 2020.

Med en justeret reform af pensionist-rabatter til folkepensionister og førtids-pensionister har DOT givet pensionisterne en række rabatter i forhold til andre rejsende i den kollektive transport. Blandt andet sikrer reformen, at alle pensionister får mulighed for rabat på mindst 25 pct., når de rejser med den kollektive transport. Samtidig bevares pensionistkortet på pap uden check ind og ud og med væsentlige rabatter på mellem ca. 50 og 70 pct. i forhold til normal pris. Og pensionistkortet kommer til at koste det samme i hele DOTs område. Også på rejsekort vil der på Sjælland gives væsentlig rabat på først 25 og fra sommeren 2024 rabat på 30 pct. i forhold til normal pris. Reformen er hjulpet godt på vej af, at DOT har fået ekstra 12 mio. kr. årligt fra et flertal i Folketinget, som led i aftalen om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv transport.

Reformen trådte i kraft søndag 17. januar 2021.

Arbejdet med at finde næste generation af Rejsekort og Rejseplan

Et sammenhængende, kollektivt transportsystem afhænger af, at borgerne får den information, de har brug for. I Movia arbejdes der for at sikre tilgængelig og troværdig information både før og under rejsen. Her spiller Rejsekort og Rejseplanen en afgørende rolle.

Og Rejsekortet og Rejseplanen er for længst blevet en fast bestanddel af danskernes hverdag. Der eksisterer 2,9 millioner aktive rejsekort og rejseplanen har normalt over 1 mio. daglige opslag. Som danskernes primære billetform og primære kanal til trafikinformation er der derfor tale om en helt central opgave, når næste generation af digital infrastruktur skal fastlægges. Arbejdet i 2020 har primært været centreret om at afdække muligheder, som skaber værdi og er efterspurgt af kunderne, og som lever op til almindelige forretningsmæssige principper. Det er Movias forventning, at selskabet i 2021 vil have vedtaget en plan for, hvordan opgaven kan løses.

Rejsekort & Rejseplan A/S, hvoraf Movia ejer cirka 29 pct., har gennem hele året arbejdet med den opgave, som selskabet har fået ved lov: at finde den næste generation af rejsekort og rejseplan. Ifølge loven skal de to løsninger på sigt samles i én app, hvor man som borger skal kunne booke, bestille og betale alle typer af mobilitet.

2. Ledelsesberetning



Ledelsesberetning

Regnskabet viser et resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.054 mio. kr. Den samlede efterregulering udgør 28 mio. kr., svarende til 0,9 pct. af det budgetterede tilskudsbehov. 21 kommuner og en region skal have penge tilbage i januar 2022, mens 24 kommuner og 1 region har indbetalt for lidt, som de derfor skal betale til Movia i januar 2022. Fordelingen af efterreguleringen på kommuner og regioner er opgjort i "Fordelingsregnskab 2020", som kan læses på side 48 og frem.

I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Kommentering af regnskabet på Movias forretningsområder bus, lokalbane og flextrafik fremgår efterfølgende. I 2020 er indregnet statskompensation til dækning af nettoudgifter som følge af COVID-19. Tilskudsbehovet i tabel 1 er således kommuner og regioners tilskudsbehov efter statskompensation til Movia til COVID-19 relaterede udgifter og mindreindtægter

Tabel 1 Movias regnskab 2020 (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	Pct.
Passagerindtægter	-1.930.184	-1.836.025	-1.296.422	539.603	-29,4
Operatørudgifter	4.249.894	4.274.112	4.154.295	-119.817	-2,8
Andre driftsudgifter	567.793	623.909	576.611	-47.298	-7,6
- Heraf kørselssupport	139.224	129.609	130.263	889	0,7
- Heraf passagerservice	280.911	289.246	272.441	-17.040	-5,9
- Heraf administration	147.658	205.054	173.907	-31.147	-15,2
Pensioner	24.209	26.367	26.487	120	0,5
Finansielle poster	23.962	17.900	48.134	30.234	168,9
Anlæg - bane	40.143	0	0	0	-
Særlige poster					
- COVID-19 statskompensation	0	0	-455.324	-455.324	-
Tilskudsbehov i alt	2.975.818	3.106.263	3.053.781	-52.482	-1,7
Faktureret	-2.957.641	-3.106.263	-3.082.035	24.228	-0,8
Resultat før efterregulering	18.177	0	-28.254	-28.254	-
Efterregulering	-18.177	0	28.254	28.254	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Anm. 2: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 8 i afsnit 3 Årsregnskab 2020.

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

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

Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2020 454 mio. kr. højere end budgetteret. Hovedårsagen til stigningen er et kraftigt fald i indtægterne og øgede udgifter som følge af COVID-19 og restriktionerne pålagt den kollektive transport. I henhold til KL, Danske Regioner og statens aftale fra juni 2020 modtager Movia COVID-19 statskompensation til bus på 496 mio. kr., hvormed kommunernes og regionernes tilskud til bus samlet set ender 42 mio. kr. under budget – primært som følge af lavere prisindeks, som regulerer operatørudgifterne.

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

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
Passagerindtægter	-1.696.356	-1.595.196	-1.116.017	479.179	-30,0
Operatørudgifter	3.110.743	3.084.123	3.060.295	-23.828	-0,8
Andre driftsudgifter	188.310	189.799	188.265	-1.534	-0,8
Tilskudsbehov	1.602.698	1.678.726	2.132.543	453.816	27,0
COVID-19 statskompensation	0	0	-495.661	-495.661	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	1.602.698	1.678.726	1.636.882	-41.845	-2,5
Indtægt pr. passager (kr.)	-9,0	-9,1	-9,3	-0,2	2,3
Udgift pr. passager (kr.)	17,5	18,7	27,2	8,4	45,1
Udgift pr. time (kr.)	779,4	811,3	795,4	-15,9	-2,0
Passagerer (mio.)	188,4	174,8	119,6	-55,2	-31,6
Busser (antal)	1.219	1.174	1.185	11	1,0
Timer (1.000)	4.233	4.036	4.084	48,6	1,2

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

Passagerindtægterne i bustrafikken er 479 mio. kr. svarende til 30 pct. lavere end i budget 2020. Det skyldes lavere aktivitet i samfundet som følge af COVID-19, der har betydet 32 pct. færre passagerer end budgetteret. De 470 mio. kr. af indtægtstab er dækket af COVID-19 statskompensationen. Det øvrige indtægtstab på 9 mio. kr. er sammensat af dels en mindreindtægt på 10 mio. kr., jf. bekendtgørelse 1369 af 11/12/2019 vedrørende deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet og delvis videreførelse af dobbeltfaktormodellen i 2020, dels at der er korrigeret for en linjeændring bestilt af Region S efter udarbejdelsen af budget 2020, som giver en merindtægt på ca. 1 mio. kr.

Operatørudgifterne udgør 3.060 mio. kr. i regnskab 2020, hvilket er 24 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til et fald på 0,8 pct. Hovedårsagerne til udviklingen i udgifter er:

- Den realiserede prisudvikling på indeks anvendt til operatørafregning for bustrafikken, særligt dieselpriserne, har været lavere end den prognose fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet. De lavere prisindeks giver et udgiftsfald i forhold til budget 2020 på ca. 84 mio. kr. svarende til 3 pct.

- Der er 49.000 flere bustimer svarende til 1,2 pct., hvilket øger udgifterne ca. 21 mio. kr. Stigningen i timer er sammensat af bestillinger af øget drift efter vedtagelsen af budget 2020, samt at enkelte buslinjer har haft sværere ved at komme frem på grund af anlæg af letbanen på Ring 3, hvorved disse buslinjer har haft længere køretid end forudsat i budget 2020. Efter aftale med Region Hovedstaden er der indarbejdet budget til dyrere drift af de linjer, der er væsentligt påvirket af anlægget, og der har løbende været dialog med de involverede kommuner om anlæggets påvirkning af busdriften.
- Alle Movias udgifter til facility management er i 2020 samlet under indirekte operatørudgifter, som derfor er 11 mio. kr. højere end budgetteret. Udgiften til facility management modsvares delvist af besparelser i både direkte operatørudgifter og andre driftsudgifter.
- COVID-19 relaterede udgifter til ekstra rengøring af busserne, værnemidler mv. har øget operatørudgifterne med samlet 28 mio. kr.

Operatørudgiften opgjort pr. bustime er samlet set 2 pct. lavere end budgetteret.

Andre driftsudgifter for bus udgør 188 mio. kr. i regnskab 2020, hvilket er 1,5 mio. kr. lavere end budgettet. Udviklingen er sammensat af et COVID-19 relateret netto mindreforbrug på 2,8 mio. kr. på grund af lavere salgsudgifter, mens der modsat er udgifter til stoppestedsværter og rengøring af chaufførlokaler. Hertil har der været et mindreforbrug ved påbegyndelse af insourcing af billetkontrollen i sidste halvår af 2020, hvilket har reduceret udgifterne til den eksterne billetkontrol, bl.a. som følge af at den eksterne leverandør har leveret færre timer op til den nuværende aftales udløb. Insourcingen vil give en varig besparelse. Modsat har der været højere udgifter til drift af rejsekort, da den besparelse der var indarbejdet som konsekvens af Nyt Bynet har været mindre end budgetteret.

De statskompenserede COVID-19 relaterede mindreindtægter samt mer-og mindreudgifter er specificeret yderligere i tabel 11 på side 49.

Lokalbaner

Tilskudsbehovet for lokalbanerne er 54 mio. kr. højere end i budget 2020, svarende til en stigning på 17 pct., jf. tabel 3. Stigningen skyldes primært et samlet passagertab på 23 pct. i forhold til budget 2020, svarende til et indtægtstab på 44 mio. kr. som følge af COVID-19, hertil er der et indtægtstab på 1 mio. kr., hvilket skyldes lokalbanernes andel af den delvise videreførelse af dobbeltfaktormodellen i 2020.

Operatørudgifterne øges med 8 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at der efter aftale med Region Sjælland er anvendt 9 mio. kr. til dækning af Lokaltogs omkostninger til forberedelse af driftsovertagelsen af Lille Syd fra december 2020. Hertil er der udgifter til værnemidler på 1 mio. kr. Omvendt reduceres udgifterne som følge af udviklingen i de indeks, primært dieselpriser, som bruges til at afregne udgifterne til Lokaltog med.

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
					Pct.
Passagerindtægter	-177.578	-182.001	-136.981	45.020	-24,7
Operatørudgifter	494.115	495.136	502.919	7.783	1,6
Andre driftsudgifter	8.381	8.700	9.644	944	10,8
Anlæg - bane	40.143	0	0	0	-
Tilskudsbehov	365.060	321.836	375.582	53.747	16,7
COVID-19 statskompensation	0	0	-44.351	-44.351	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	365.060	321.836	331.231	9.395	2,9
Tilskud pr. passager (kr.)	38,4	33,1	50,1	16,9	51,1
Passagerer (1.000)	9.510	9.711	7.499	-2.212	-22,8
Togkilometer (1.000)	7.826	7.626	7.629	3,0	0,0
Timer (1.000)	151,8	152,6	151,6	-1,0	-0,7

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

Eftermødebemærkning: Passagertallet for lokalbanerne i 2020 i tabel 3 er ikke korrekt. Det korrekte passagertal på lokalbanerne i 2020 er 7.261 tusinde passagerer.

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
					Pct.
Andre driftsudgifter	299.564	344.172	299.099	-45.073	-13,1
Pensioner	24.209	26.367	26.487	120	0,5
Finansielle poster	23.962	17.900	48.134	30.234	168,9
Tilskudsbehov	347.735	388.439	373.720	-14.719	-3,8
COVID-19 statskompensation	0	0	-3.695	-3.695	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	347.735	388.439	370.024	-18.415	-4,7

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

Movia har i 2020 omdisponeret 32 mio. kr. fra 'Andre driftsudgifter' til 'Finansielle poster' til brug for ekstraordinært afdrag på Movias rejsekortlån. Der er desuden omdisponeret 3,5 mio. kr. fra 'Andre driftsudgifter' til indirekte operatørudgifter i forbindelse med samling af alle udgifter til Facility Management.

Andre driftsudgifter er i regnskabet 45,1 mio. kr. lavere end budgetlagt i budget 2020. Det reelle mindreforbrug er dog kun på 9,6 mio. kr. efter omdisponering er og skyldes bl.a.:

- Færre udgifter til rejser, uddannelse og kompetenceudvikling som konsekvens af, at der har været behov for at fokusere på driftsvaretagelse under COVID-19.
- Færre udgifter til ekstern bistand, idet Movia i højere grad har gjort brug af interne ressourcer.
- Færre udgifter til markedsføringskampagner og trafikinformation end forventet
- Besparelser på løn i forbindelse med vakancer, hvor ansættelsen er blevet forskudt.

De finansielle poster er 31,4 mio. kr. højere end budgetteret. Der er en række forklaringer på dette.

- Der er foretaget ekstraordinært afdrag på rejsekortlån på 31,6 mio. kr. med henblik på at tilpasse rejsekortfinansieringen til arbejdet med den nye samlede app for Rejsekort & Rejseplan A/S.
- I forbindelse med det ekstraordinære afdrag på rejsekortlån er der betalt 6,8 mio. kr. i ændret markedsværdi for de tilknyttede rentesikringsaftaler (SWAP-aftaler).
- Tilbagebetaling fra Rejsekort & Rejseplan A/S (indtægt i Movia) af ansvarlige lån er 5,6 mio. kr. højere end budgetteret på grund af højere likviditet i Rejsekort & Rejseplan A/S
- I takt med øget inddrivelse af gæld via Gældsstyrelsen er renteindtægterne fra afskrevet gæld øget. Movia har således modtaget 2,7 mio. kr. i ikke-budgetterede renter.
- Renter og gebyrer i øvrigt er 1 mio. kr. højere end budgetteret

Som konsekvens af COVID-19 har der i 2020 været ekstra fællesudgifter for 3,7 mio. kr., hvilket dækkes af statskompensationen, som vist i tabel 4. Ekstraudgifterne dækker primært over oplysningskampagner mhp. at få passagererne tilbage i den kollektive trafik, afstandsmærker, håndsprit, rengøringsartikler, samt mundbind og visirer til medarbejdere, de interne billetkontrollører og stoppestedsværter.

Flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv transport. I 2020 har arbejdet med forberedelserne til udskiftning af IT-systemet bag flextrafikken taget fart, og andre driftsudgifter er som følge heraf øget. I de kommende 3-4 år forventes det højere niveau i andre driftsudgifter bibeholdt pga. udgifter til udskiftningen af IT-systemet.

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 trafikkselskaber, udføre handicapkørsel for kommunerne. Det er en kommunal opgave at visitere borgere til handicapkørselsordningen.

Movia budgetterer udviklingen i flextrafik med udgangspunkt i den historiske og demografiske udvikling. Movias forventninger til nye aftaler med kommunerne indarbejdes desuden i budgettet. 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 2020 er efterreguleringen påvirket af statskompensationen vedr. COVID-19. Der har generelt været besparelser på kørslen i flextrafik pga. færre kørsler. Besparelserne på flextrafik er modregnet i statskompensationen til bus og lokalbane i overensstemmelse med KL og Danske regioners aftale med staten herom.

Kommuner og regioner skal i henhold til aftalen om COVID-19 statskompensation kompenseres for nettomerudgifter. Det indebærer, at kommuner skal indbetale beløb, der er sparet på flextrafik, til Movia, som skal sende besparelsen videre til staten. På grund af de mange ændringer af restriktioner, som følge af COVID-19 har det været vanskeligt at forudsige den samlede besparelse for året, og efterreguleringen i regnskab 2020 er derfor højere end sædvanligvis på trods af, at kommuner og regioner foretog en a conto betaling i september 2020.

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.

Plustur behandles regnskabsmæssigt i 2020 under flextur. Fra 2021 vil Plustur optræde som selvstændig ordning i budget og regnskab.

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.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
					Pct.
Passagerindtægter	-56.250	-58.828	-43.424	15.404	-26,2
Operatørudgifter	645.036	694.852	591.081	-103.771	-14,9
Andre driftsudgifter	71.538	81.238	79.604	-1.634	-2,0
Tilskudsbehov i alt	660.325	717.262	627.261	-90.001	-12,5
Modregning i COVID-19 statskompensation	0	0	88.383	88.383	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	660.325	717.262	715.644	-1.618	-0,2

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

Tilskudsbehovet er 12,5 pct. under det budgetterede, hvilket hovedsageligt skyldes det lavere antal passagerer 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 det budgetterede modregnes af Movia i statskompensationen til bus, lokalbane og fællesudgifter. Kommuner og regioner modtager derfor ikke besparelsen på flextrafikken, idet det sparede beløb skal modregnes i forbindelse med statskompensationen til Movia. Modregningen på 88,4 mio. kr. er derfor lagt til regnskabstallet for 2020. Kommuner og regioner kommer dermed samlet til at betale marginalt mindre end budgetteret med et tilskudsbehov efter COVID-19 statskompensation på -1,6 mio. kr. Afvigelsen i forhold til budgettet skyldes, at budgettet i 2 kommuner er korrigeret for trafikbestillinger efter udarbejdelsen af budget 2020, og der er ændret kørselsomfang i flexrute, som ikke kan henføres til COVID-19.

Såfremt der ses bort fra COVID-19 statskompensationen, viser regnskabet for flextrafik et forbrug, der samlet set er 90,0 mio. kr. mindre end budgetteret. Årsagen er et kraftigt reduceret kørselsomfang som følge af COVID-19. Passagerindtægterne er 26 pct. lavere end budgetteret svarende til, at der er henholdsvis 32 og 36 procent færre passagerer end budgetteret i flextrafik-ordningerne flexhandicap og flexstur (se tabel 6). Der er alene passagerindtægter på flexhandicap og flexstur.

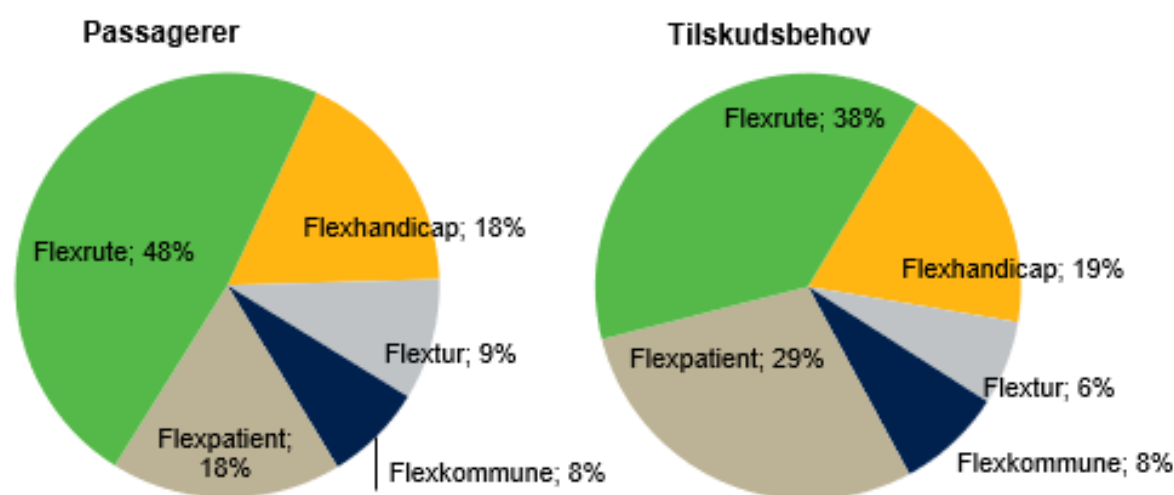
Operatørudgifterne er 15 pct. under det budgetterede. Den væsentlige årsag er et kraftigt reduceret kørselsomfang som følge af COVID-19. Besparelsen på operatørudgifterne svarer dog ikke til passagerfaldet. I den variable flextrafik (alle flextrafikordninger undtagen flexrute) har der som følge af begrænsninger på antal passagerer i vognene været færre passagerer pr. bil og dårligere mulighed for koordinering som følge af den reducerede kørselsmængde.

I flexrute indebærer kontrakterne, at der ikke er mulighed for at reducere omkostningerne. I forbindelse med de COVID-19 relaterede ændringer af kørsel med borgere til specialskoler, institutioner mm. indgik Movia specielle aftaler med operatørerne. Af hensyn til forsyningsikkerheden havde Movia interesse i at operatørerne sikrede, at chauffører og bussere, der udførte kørslen under flexrute-kontrakterne inden nedlukningen, også efter overstået "lukning" ville være disponible. Meget af kørslen i flexrute kræver således et korps af faste chauffører med særlige uddannelser og kompetencer pga. de borgergrupper, der beføres i flexrute. Det var derfor essentielt, at operatørerne sikredes en betaling under "lukningen", som gjorde, at de hurtigt kunne levere på opgaven igen og stille med de nødvendige busser og uddannede chauffører.

Movia indgik derfor – som ved bus kontrakterne - en aftale med operatørerne om, at betjeningen reduceredes med kort varsel, og at operatørerne modtog normal betaling, men at Movia blev modregnet de omkostninger, som operatørerne sparede. Aftalerne med operatørerne sikrede, at Movia kunne genetablere betjeningen af institutionerne med få dages varsel uden ekstra omkostninger. Movia har vurderet, at prisen for denne fleksibilitet og forsyningsikkerhed stod mål med behovet for at sikre betjening af borgergruppen i flexrute.

På andre driftsudgifter i flextrafik er realiseret en besparelse på licenser til IT-systemet og udgifter til callcenter på i alt 1,6 mio. kr. pga. den reducerede kørselsmængde som følge af COVID-19. Indenfor budgettet er bl.a. afholdt udgifter på 6,6 mio. kr. til forberedelse af udskiftning af IT-system til flextrafikken.

Figur 1 Passagerer og tilskudsbehov fordelt på flextrafik-ordninger (pct.)



Flexrute er den største ordning i flextrafik målt på antal passagerer med 48 pct. af passagererne. Antallet af passagerer i flexrute er i regnskabet opgjort som det, der er afregnet til operatøren, og afspejler derfor ikke passagerfaldet som følge af COVID-19.

Tilskudsbehovet afspejler udover antallet af passagerer, indtægter og operatørpriser også kørselslængden og kørselseffektiviteten. Det giver sig udtryk i varierende tilskud pr. passager for de forskellige ordninger, som det fremgår af tabel 6.

Flextur er den billigste ordning pr. passager. Det skyldes dels, at der er en egenbetaling, dels at turene typisk er kortere end i de øvrige ordninger. F.eks. er turene i flexpatient i Region Sjælland fem gange længere end den gennemsnitlige flextur. Flexpatient er den dyreste ordning pr. passager. Det skyldes dels de relativt mange lange ture til hospitalerne, dels at turene også omfatter servicetid, når det er nødvendigt, at patienter hjælpes ind til afdelingen på hospitalet eller hentes der. Flextur er også billigere end flexhandicap, fordi egenbetalingen i flextur er højere end i flexhandicap, og fordi flexhandicap inkluderer, at passagerne hjælpes til og fra bolig.

Tabel 6 Flextrafik nøgletal

	R2019	B2020	R2020	Forskel	
				R2020-B2020	
Antal passagerer (1.000)					Pct.
Flexhandicap	714	773	527	-245	-31,8
Flextur	440	445	286	-159	-35,7
Flexkommune	342	388	240	-149	-38,3
Flexpatient	653	649	552	-96	-14,8
Flexrute	1.555	1.572	1.508	-64	-4,0
Flextrafik i alt	3.704	3.827	3.114	-713	-18,6
Tilskud pr. passager (kr.)					
Flexhandicap	191	203	226	23	11,3
Flextur	118	136	140	4	3,3
Flexkommune	181	199	211	12	6,1
Flexpatient	261	282	329	47	16,5
Flexrute	154	152	156	4	2,7
Flextrafik i alt	178	187	201	14	7,5
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-48,8	-48,3	-53,4	-5,1	10,5
Operatørudgifter pr. passager (kr.)	174,2	181,6	189,8	8,2	4,5
Andre driftsudg. pr. passager, flexrute (kr.)	2,5	2,6	2,5	-0,1	-2,0
Andre driftsudg. pr. passager, flexvariabel (kr.)	31,5	33,3	47,2	13,9	41,9

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

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

Der er samlet for flextrafik 19 pct. færre passagerer end budgetteret for 2020 som følge af COVID-19.

Tilskuddet pr. passager er højere end budgetteret, da der har været restriktioner på antal passagerer i vognene og dårligere mulighed for koordinering som følge af den reducerede kørselsmængde. Det højere tilskudsniveau pr. passager forventes reduceret i takt med, at der gradvist forventes flere passagerer i 2021.

Flexrute har lave administrative udgifter (andre driftsudgifter), da planlægning og daglig styring indgår som en del af operatørudgifterne. I flexpatient, flexhandicap, flextur og flexkommune indgår disse elementer som andre driftsudgifter (IT, callcenter og administration). Andre driftsudgifter pr. passager er højere end budgetteret. Det skyldes, at der kun har kunnet realiseres en lille besparelse på udgifterne, der ikke følger reduktionen i antallet af passagerer.

I nedenstående tabel 7 er tilskudsbehov vist pr. ordning i flextrafik. Plustur indgår under flextur, idet kommunernes samlede tilskudsbehov til plustur fortsat er relativt begrænset i 2020.

Tabel 7 Tilskudsbehov flextrafik opdelt pr. ordning (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
					Pct.
Flexhandicap	136.578	156.585	118.906	-37.679	-24,1
Flextur	51.890	60.528	40.200	-20.328	-33,6
Flexkommune	62.052	77.356	50.631	-26.725	-34,5
Flexpatient	170.327	183.167	181.708	-1.459	-0,8
Flexrute	239.478	239.348	235.816	-3.533	-1,5
Flextrafik i alt	660.325	717.262	627.261	-90.001	-12,5
Modregning COVID-19 statskompensation	0	0	88.383	88.383	0,0
Tilskudsbehov efter statskompensation	660.325	717.262	715.644	-1.618	-0,2

Særlige poster

Regeringen, KL og Danske Regioner indgik den 17. juni 2020 en aftale om statslig kompensation til trafikselskaberne, som betyder, at staten kompenserer trafikselskaberne direkte for de samlede COVID-19 netto merudgifter i 2020. Hermed friholdes kommuners og regioners økonomi for økonomisk risiko i 2020 som følge af den ekstraordinære COVID-19 situation. Statskompensationen er opført i regnskabet som en særlig post.

I tabel 8 nedenfor er resultatet i regnskab 2020 i forhold til budget 2020 opdelt på henholdsvis COVID-19 relaterede ændringer og den øvrige udvikling.

Tabel 8 Afvigelse mellem Budget 2020 og regnskab 2020 opdelt på Covid-19 relaterede og øvrige effekter (1.000 kr.)

	COVID-19 relateret	Øvrig udvikling	Udvikling B2020-R2020
Lavere indtægter bus og bane	514.179	10.019	524.199
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	29.528	-60.883	-31.355
Lavere indtægter flextrafik	15.404	0	15.404
Lavere udgifter flextrafik	-103.787	-1.618	-105.405
COVID-19 statskompensation	455.324	-52.482	402.842

Anm.: Et negativt fortegn viser en reduktion i tilskudsbehov, mens et positivt fortegn viser stigning i tilskudsbehov. Dvs. når indtægterne på bus og bane har positivt fortegn, betyder det lavere indtægter.

Den samlede merudgift som følge af COVID-19 er i regnskab 2020 på 455 mio. kr. Merudgiften er sammensat af færre bus- og banepassagerindtægter på 514 mio. kr. samt COVID-19 relaterede nettoudgifter på ca. 30 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstraudgifter til værnemidler mv. i forlængelse af myndighedernes retningslinjer og anbefalinger. For flextrafik er indtægterne 15 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 104 mio. kr. mindre som konsekvens af et markant lavere kørselsomfang som følge af COVID-19.

Den øvrige udvikling på -52 mio. kr. udover COVID-19 skyldes bl.a. mindreindtægt på 10 mio. kr., Det er primært en konsekvens af den delvise videreførelse af dobbeltfaktormodellen, hvilket giver Movia en mindreindtægt på 11 mio. kr., jf. bekendtgørelse 1369 af 11/12/2019 om deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet i 2020. Hertil er der korrigeret for en linjeændring bestilt af Region S efter udarbejdelsen af budget 2020, som betyder en merindtægt på ca. 1 mio. kr. På udgiftssiden er der mindreudgifter på 61 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes udviklingen i de indeks, der regulerer operatørbetalingerne, hvor særligt dieselpriserne har været lavere end budgetteret i 2020.

For flextrafik skyldes den øvrige udgiftsudvikling, at budgettet i 2 kommuner er korrigeret for trafikbestillinger efter udarbejdelsen af budget 2020 samt ændret kørselsomfang i flexrute, som ikke kan henføres til COVID-19.

Fordelingen af statskompensationen er yderligere specificeret i tabel 11 i fordelingsregnskabet på side 49.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2020.

COVID-19 epidemien forventes at påvirke Movia økonomi væsentlig også i 2021. Der henvises til note 2 for en uddybning heraf.

3. Årsregnskab 2020



Årsregnskab 2020

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2020 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 2020.

Table 9 Regnskabsopgørelse 2020 (1.000 kr.)

	R2019	B2020	R2020	Forskel R2020-B2020	
					Pct.
Bus					
1 Indtægter	-1.696.356	-1.595.196	-1.116.017	479.179	-30,0
Operatørudgifter	3.110.743	3.084.123	3.060.295	-23.828	-0,8
Andre driftsudgifter	188.310	189.799	188.265	-1.534	-0,8
Bus i alt	1.602.698	1.678.726	2.132.543	453.816	27,0
Lokalbaner					
Indtægter	-177.578	-182.001	-136.981	45.020	-24,7
Operatørudgifter	494.115	495.136	502.919	7.783	1,6
Andre driftsudgifter	8.381	8.700	9.644	944	10,8
Anlæg - Lokalbaner	40.143	0	0	0	-
Lokalbaner i alt	365.060	321.836	375.582	53.747	16,7
Fællesudgifter					
Andre driftsudgifter	299.564	344.172	299.099	-45.073	-13,1
Pensioner	24.209	26.367	26.487	120	0,5
Finansielle poster	23.962	17.900	48.134	30.234	168,9
Fællesudgifter i alt	347.735	388.439	373.720	-14.719	-3,8
Flextrafik					
Indtægter	-56.250	-58.828	-43.424	15.404	-26,2
Operatørudgifter	645.036	694.852	591.081	-103.771	-14,9
Andre driftsudgifter	71.538	81.238	79.604	-1.634	-2,0
Flextrafik i alt	660.325	717.262	627.261	-90.001	-12,5
2 Særlige poster	0	0	-455.324	-455.324	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.975.818	3.106.263	3.053.781	-52.482	-1,7
Faktureret	-2.957.641	-3.106.263	-3.082.035	24.228	-0,8
Resultat før efterregulering	18.177	0	-28.254	-28.254	-
Efterregulering	-18.177	0	28.254	28.254	-
Resultat	0,0	0,0	0	0	-

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

Balance

Table 10 Balance 2020 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	5.252	5.820
	Grunde og Bygninger	59.296	56.733
	Tekniske anlæg og biler	156.107	135.903
	Anlæg under udførelse	0	524
3	Anlægsaktiver	220.656	198.980
4	Aktier og kapitalandele	612.404	619.982
5	Ansvarlig lånekapital	104.145	82.516
	Deposita vedr. indgående lejemaal	2.265	2.355
	Langfristede tilgodehavender	718.814	704.853
6	Andre tilgodehavender	274.393	294.946
7	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	175.171	181.143
	Periodeafgrænsningsposter	32.743	119.267
	Kortfristede tilgodehavender	482.308	595.356
	Banker	216.408	71.965
	Kontante beholdninger	0	0
8	Likvide aktiver	216.408	71.965
	Aktiver i alt	1.638.187	1.571.154
	Passiver		
	Balancekonto	-819.220	-720.011
	Skattefinansierede aktiver	220.656	200.537
9	Egenkapital	-598.564	-519.475
10	Pensionsforpligtelser	1.113.421	1.091.246
	Anlægspulje	2.130	1.402
	Hensatte forpligtelser	1.115.551	1.092.647
11	Kommunekredit	246.025	183.614
	Deposita	2.266	2.284
	Langfristet gæld	248.291	185.898
11	Kortfristet del af langfristet gæld	38.660	30.811
	Indenlandske kreditorer	384.476	355.820
12	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	129.521	190.242
	Skyldig rejsehjemmel	99.604	90.916
	Skyldige feriepenge, Lønmodtagernes Feriefond	7.519	20.318
	Skyldige feriepenge	23.210	17.108
	Skyldige omkostninger	189.919	106.868
	Kortfristet gæld	872.909	812.083
	Passiver i alt	1.638.187	1.571.154
13	Garantiforpligtelse		
14	Eventualforpligtelser og -rettigheder		
15	Finansiell sikring		
16	Modtagne garantier		
17	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 frem til og med 2015 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2016-2020.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (Bus- & Togsamarbejdet) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2018. Den samlede indtægt er opgjort i overensstemmelse med de seneste kendte foreløbige opgørelser for 2019 - 2020.

I 2018 - 2019 gælder en midlertidig løsning på uhensigtsmæssigheder knyttet til indtægtsdelingsmodellen i hovedstadsområdet, den såkaldte dobbeltfaktormodel, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, hvorefter Movia kompenseres for størstedelen af det utilsigtede indtægtstab via en nulpunktsforskydning. Transport- og Boligministeriet har i 2020 midlertidigt forlænget denne løsning via bekendtgørelse 1369 af 11/12/2019. Trafikstyrelsen sendte 8. december 2020 en ændring af bekendtgørelse nr. 1369 i høring, som indebærer en afskaffelse af dobbeltfaktorerne i indtægtsdelingen i hovedstadsområdet. Den nye bekendtgørelse foreslås at gælde frem til 31. december 2021, hvorefter indtægtsdelingen forventes at blive baseret på en kildefordeling. Movia forventer, at dette sikrer en langtidsholdbar løsning på indtægtsdelingsmodellens uhensigtsmæssigheder uden det indtægtstab på 10 mio. kr. (2007-priser), som Movia må tåle i 2018, 2019 og 2020.

Movia påbegyndte i andet halvår 2018 oversendelse af fordringer for perioden mellem 2015 – 2018 til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, og siden 2019 er der sket stabil oversendelse af fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen, skal fordringen efter reglerne i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen m.v. afskrives. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivninger modregnes i indtægterne.

Der blev i regnskab 2018 og 2019 lavet en indtægtshensættelse på de forventede tilbagebetalingsbeløb fra oversendte fordringer for perioden 2015 – 2018. Indtægtshensættelserne blev lavet for at udligne store udsving i indtægterne som følge af forsinkelserne i tilbagebetalingen fra Gældsstyrelsen. Hensættelserne er nu udlignet i henholdsvis 2019 og 2020 med de realiserede tilbagebetalinger fra Gældsstyrelsen. Fremadrettet budgetteres ikke med ekstra tilbagebetalinger som følge af, at inddrivelsen hos Gældsstyrelsen i perioden 2015 – 2018 var sat i bero, da Gældsstyrelsen nu er i stabil drift fsva. inddrivelsen af Movias fordringer. I regnskab 2020 er de samlede indtægter fra kontrolafgifter på 37,1 mio. kr. Heri er indregnet tilbagebetaling modtaget fra Gældsstyrelsen på 29,6 mio. kr., hvoraf 6,2 mio. kr. er anvendt til udligning af hensættelse vedrørende tilbagebetalinger fra 2019.

Note 2 Særlige poster, COVID-19 statskompensation

Lavere indtægter bus og bane	514.179
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	29.528
Lavere indtægter flextrafik	15.404
Lavere udgifter flextrafik	-103.787
COVID-19 statskompensation	455.324

Anm.: Et negativt fortegn viser en reduktion i tilskudsbehov, mens et positivt fortegn viser stigning i tilskudsbehov. Dvs. når indtægterne på bus og bane har positivt fortegn, betyder det lavere indtægter.

Særlige poster i regnskab 2020 er indtægter fra statskompensation til mindre indtægter og merudgifter i 2020 som følge af COVID-19. Regeringen, KL og Danske Regioner indgik den 17. juni 2020 en aftale om statslig kompensation til trafikselskaberne, som betyder, at staten kompenserer trafikselskaberne direkte for de samlede COVID-19 netto merudgifter i 2020 – udmøntet i aktstykke 230. Hermed friholdes kommuners og regioners økonomi for økonomisk risiko i 2020 som følge af den ekstraordinære COVID-19 situation.

Opgørelsen i årsregnskabet af COVID-19 statskompensationen er udarbejdet i overensstemmelse med den regnskabsinstruks, som Trafikstyrelsen har udsendt den 9. november 2020. Movia har udvist omhyggelighed og behørig økonomisk adfærd også vedrørende områder dækket af COVID-19 statskompensationen. Da der er tale om ny lovgivning på området, er der imidlertid en vis usikkerhed tilknyttet opgørelsen. Opgørelsen med konsekvenserne af COVID-19 og revisorerklæring hertil indsendes til godkendelse hos Trafikstyrelsen, efter at årsregnskab 2020 er aflagt.

Den samlede COVID-19 statskompensation i regnskab 2020 er opgjort til 455 mio. kr. Statskompensationen givet til færre bus- og banepassagerindtægter er på 514 mio. kr., mens statskompensation for COVID-19 relaterede nettoudgifter udgør ca. 30 mio. kr., som vedrører bl.a. ekstra rengøring, ekstraudgifter til værnemidler mv. i forlængelse af myndighedernes retningslinjer og anbefalinger. For flextrafik er passagerindtægterne 15 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 104 mio. kr. mindre som konsekvens af et markant lavere kørselsomfang som følge af COVID-19. Besparelsen på udgifter til flextrafik er fratrukket i statskompensationen.

Fordelingen af statskompensationen er yderligere specificeret i tabel 11 i fordelingsregnskabet på side 49. Af den indregnede statskompensation på 455 mio. kr. er 325 mio. kr. modtaget i 2020 og 130 mio. kr. er indregnet under andre tilgodehavender jf. note 6.

COVID-19 epidemien fortsætter imidlertid og forventes at påvirke Movias økonomi væsentligt også i 2021 og frem. KL, Danske Regioner og Staten har i oktober 2020 indgået aftale om kompensation for COVID-19 relaterede udgifter i 2021. Der er afsat en ramme på 362 mio. kr. til trafikselskaberne i Danmark. Det indgår i aftalen, at hvis nettomerudgifter og mindreindtægter som følge af COVID-19 overstiger den afsatte ramme, skal en justering af rammen samt håndteringen af udviklingen drøftes senest ifm. forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022. Som følge af den anden nedlukning ved indgangen til 2021 forventes den afsatte ramme ikke at være tilstrækkelig. Der er ikke på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen indgået aftale om forhøjelse af den økonomiske ramme.

Note 3 Anlægsoversigt 2020 (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.037	16.306	351.201	79.725	0	514.677
Tilgang i året	0	340	0	3.609	3.262	524	7.735
Afgang i året	0	-1.300	-4.594	-1.505	-561	0	-7.960
Overførsler	0	0	0	0	0	0	0
Kostpris 31. december	19.408	47.077	11.713	353.305	82.426	524	514.452
Akkumulerede Ned- og afskrivninger 1. januar	0	15.908	8.547	195.094	74.473	0	294.021
Årets afskrivninger	0	941	1.001	23.813	2.694	0	28.449
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	-338	-4.594	-1.505	-561	0	-6.998
Ned- og afskrivninger 31. december	0	16.510	4.954	217.402	76.605	0	315.472
Regnskabsmæssig-værdi 31. december	19.408	30.566	6.758	135.903	5.820	524	198.980

Note 4 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2020 (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S	28,9	73.003	7.513	80.516
Lokaltog A/S	75,7	539.101	65	539.166
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		612.404	7.578	619.982

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er øget med 7,6 mio. kr. som følge af årets resultat 2019 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2020.

Movia er udover selskaberne nævnt i note 4 også engageret i foreningen FlexDanmark, hvor Movias finansieringsandel pr. 31. december 2020 var på 31%.

Note 5 Ansvarlig lånekapital – Rejsekort & Rejseplan A/S 2020 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S	104.145	989	-22.618	82.516
I alt	104.145	989	-22.618	82.516

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

I 2020 er der tilskrevet 1,0 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 22,6 mio. kr. Ultimo 2020 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S på 82,5 mio. kr.

Note 6 Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2020 steget med 20,6 mio. kr. Stigningen skyldes primært et tilgodehavende vedrørende statskompensation for COVID-19 for 2020. Stigningen modsvares af et fald i tilgodehavenderne fra parterne i indtægtsdelingsfællesskabet i 2020, hvor afregningen for 2020 er under det normale indtægtsniveau som følge af COVID-19.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2020 på 40,3 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. dog note 1. Der har i regnskabsåret kun været afskrivning på debitorer på sager under 20.000 kr. for samlet 0,4 mio. kr., herunder en samlet afskrivning vedrørende differencer på DOT-app på ca. 54.000. De øvrige afskrivninger kan henføres til rejsehjemmelsdebitorer.

Note 7 Tilgodehavender vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2020 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	123.647	-17.562	106.085
Regioner	40.556	32.595	73.151
Tilknyttede selskaber	10.968	-9.060	1.907
I alt	175.171	5.972	181.143

Stigningen i 2020 på 6,0 mio. kr. i tilgodehavender som vist i note 7 skyldes primært et højere tilgodehavende hos regionerne til baneanlægsprojekt vedrørende Østbanen samt efterregulering for 2020. Tilgodehavender hos kommuner er faldet i 2020, da COVID-19 situationen har betydet reduceret kørselsaktivitet i Flextrafik, og det reducerede udgiftsomfang påvirker omfanget af skyldige tilgodehavender til Movia ultimo året.

Movias tilgodehavender hos tilknyttede selskaber er i 2020 faldet med 9,1 mio. kr., hvilket primært skyldes et tilgodehavende fra 2019 hos Rejsekort & Rejseplan A/S, der er udlignet i 2020.

Note 8 Likvide aktiver (1.000 kr.)

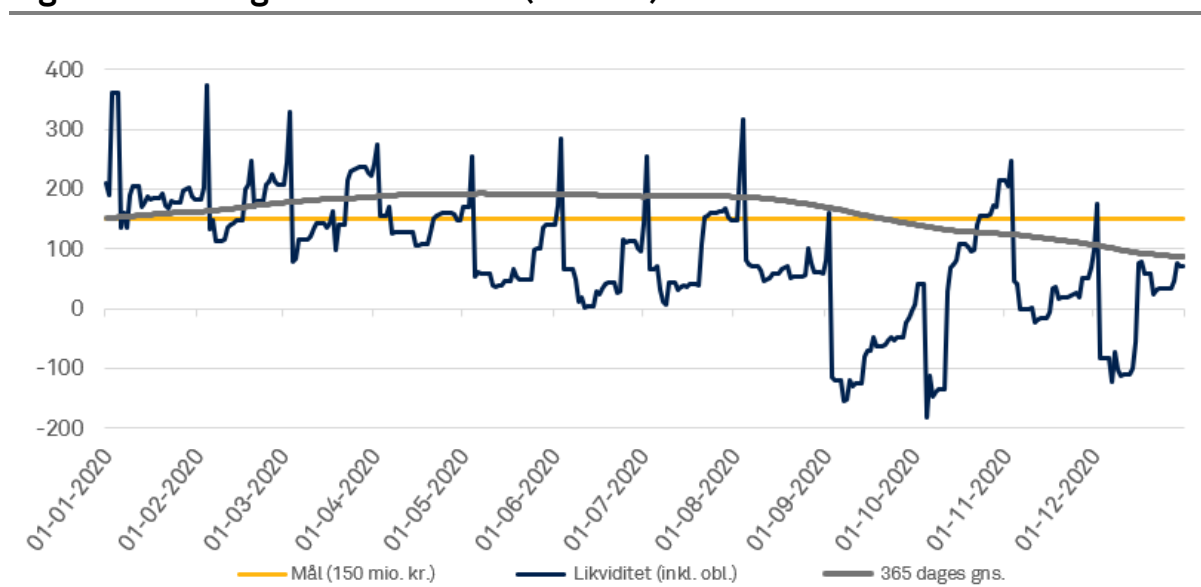
	R2019	R2020
Likvide beholdning 1. januar	128.511	216.408
Tilgang af likvide aktiver:		
+/- Årets resultat	0	0
+/- Tilgodehavende statskompensation	0	-129.624
+/- Øvrige finansforskydninger	126.411	55.441
Anvendelse af likvide midler		
Afdrag på lån	-38.514	-70.260
Likvide midler 31. december	216.408	71.965

Movias likvide aktiver er fra 1. januar 2020 til 31. december 2020 faldet med samlet 144 mio. kr., hvoraf 129,6 mio. kr. kan henføres til tilgodehavende vedrørende COVID-19 statskompensation.

Den likvide beholdning er faldet fra 216 mio. kr. primo året til 72 mio. kr. ultimo 2020, jf. note 8. Den væsentligste årsag til faldet i likviditeten er forskydninger i omsætningen, idet COVID-19 statskompensationen er udbetalt efter hvert afsluttet kvartal, og dermed ligger indtægten på et senere tidspunkt end sædvanligt. Movias likvide beholdning har således været udfordret i 2020. Movias kassekredit er i foråret 2020 hævet til det maksimalt mulige ifølge lånebekendtgørelsen, og kommuner og regioner har i perioder forudbetalt de månedlige a conto betalinger til Movia for at sikre den løbende likviditet. Den kvartalsvist bagudrettede afregning af COVID-19 statskompensation forventes at fortsætte i 2021.

Udviklingen i likviditet baseret på daglige- og gennemsnitssaldi i 2020 kan illustreres som i figur 2:

Figur 2 Udvikling i likviditet 2020 (mio. kr.)



Note 9 Udvikling i egenkapitalen i 2020 (1.000 kr.)

1. januar	-598.564
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-21.451
Til- og afgang af anlægsaktiver	-225
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-13.979
Afdrag lån	70.260
Regulering af hensættelser	44.485
31. december	-519.474

Egenkapitalen er i 2020 steget med 79,1 mio. kr., således at den negative egenkapital på -598,6 mio. kr. pr. 1. januar 2020 bliver til -519,5 mio. kr. pr. 31. december 2020.

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 2020 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.

Movias feriepengeforpligtelse er i 2020 nedjusteret med 13,6 mio. kr. som følge af den nye ferielov. Egenkapitalen er i 2020 yderligere påvirket af afskrivninger for -21,5 mio. kr. samt til- og afgang af anlægsaktiver for -0,2 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2020.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 14 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 2020 afdraget i alt 70,3 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit. Heraf er 31,6 mio. kr. ekstraordinært afdrag.

Note 10 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 2020 er pensionsforpligtelsen nedskrevet med 22,2 mio. kr.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 11 Langfristet gæld 2020 (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	52.400	94.500	52.400	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	70.000	19.091	12.727	21-12-2022	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	58.000	35.283	31.929	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	120.000	74.483	66.207	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	61.329	51.162	18-12-2025	-
I alt	423.400	284.686	214.425		

Alle Movias lån er optaget hos Kommunekredit. 4 af de 5 lån er rentesikret med en SWAP aftale til fast rente. Minimum 50% af Movias lån skal være med fast rente.

Der er i 2020 foretaget ekstraordinært afdrag på 31,6 mio. kr. med det formål at afkorte restløbetiden, hvilket har betydet en nedjustering i hovedstol på et af de 5 lån. Alle lån vil være afdraget i 2026, hvilket betyder, at der vil være mulighed for nyinvestering i rejsekortet uden udgiftsstigning for kommuner og regioner.

Gæld til Kommunekredit udgør 214,4 mio. kr. Heraf forfalder 30,8 mio. kr. til betaling i 2021.

Note 12 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2020 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	41.586	48.566	90.151
Regioner	39.891	19.527	59.418
Tilknyttede selskaber	48.044	-7.372	40.673
I alt	129.521	60.721	190.242

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er steget med 60,7 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2020. Stigningen kan primært henføres til at en række kommuner/regioner har forudbetalt a conto-bidrag for 2021 i december 2020. Stigningen modsvares delvis af et fald i den skyldige efterregulering på 13,9 mio. kr. i 2020.

Note 13 Garantiforpligtelser (1.000 kr.)

	Restbeløb	Udløb	Vedrørende
Handelsbanken	311.256	02-01-2034	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	42.292	30-09-2036	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
I alt	353.548		

Note 14 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 2020 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 2,5 mio. kr.
- Movia har en verserende sag i Ligebehandlingsnævnet med påstand om, at Movia ikke fuldt ud overholder ligebehandlingsloven. Sagen er principiel. Procesrisikoen vurderes af den grund middel.
- Der er ved årets udgang enkelte konkrete, afgrænsede uenigheder mellem Movia og busoperatører vedrørende forhold knyttet til bestræbelserne på at opnå fleksibilitet og effektivitet i henhold til Movias buskontrakter. Beløb knyttet til tvistsspørgsmål er behæftet med stor usikkerhed, og administrationen vurderer, at procesrisikoen er lav.

Note 15 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån - variabelt	52.400	52.400	1,5%	-3.382	10-12-2012	29-12-2026
Rejsekortlån - variabelt	70.000	12.727	3,4%	-530	22-12-2009	19-12-2022
Rejsekortlån - variabelt	58.000	31.929	3,5%	-3.327	05-07-2011	06-10-2025
Rejsekortlån - variabelt	120.000	66.207	1,6%	-3.347	18-06-2014	24-10-2025
Total	300.400	163.263		-10.586		

Note: Alle lån er variable lån

Movia har indgået ovenstående aftaler om renteswap med Nordea med det formål at omlægge variable rentebetalingen på lån hos Kommunekredit til en fast rente. Renteswaps reducerer dermed Movias risiko for udgiftsstigning ved stigende renteniveau i forhold til renteniveau, da aftalerne blev indgået. 3 SWAP aftaler er justeret i 2020 for at følge omlægningen af lån (se note 11). Rentesatsen er fastholdt som oprindeligt. Ændringen i markedsværdi ved omlægningen på 6,8 mio. kr. er afregnet med Nordea i 2020.

Markedsværdi pr 31. december 2020 af ovenstående renteswaps er negativ med 10,6 mio. kr. Beløbet er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler ikke indregnet i årsregnskabet.

Note 16 Modtagne garantier (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kortsalg	2.163	1.953
Kontrakter	136.600	154.200
Flextrafik	21.944	27.877
I alt	160.707	184.030

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

Note 17 Leje- og leasingaftaler

Movias leje/leasingforpligtelse udgjorde 57,4 mio. kr. ultimo 2020 (2019: 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. (2019: 15,8 mio. kr.).

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2020 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 26. oktober 2020. Forskellen mellem den indregnede statskompensation og det modtagne aconto 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 leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne.

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

Immaterielle anlægsaktiver

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

Patenter værdiansættes ikke.

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

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

Grunde og bygninger

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

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

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

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

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

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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 salgs-omkostninger 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. Kapitalindsud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindsuddet.

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.

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.

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 2020 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, 23. februar 2021

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Laura Rosenvinge

Benedikte Kiær

Christoffer Buster Reinhardt

Mikael Smed

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, side 25-47, der omfatter regnskabsopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis med følgende nøgletal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.053,8 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.571,2 mio. kr.
- Egenkapital i alt -519,5 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 internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

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 14 år frem til og med regnskabsåret 2020. 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 2020. 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 revisionshandlinger som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlinger, herunder de revisionshandlinger vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

Indregning af indtægter

Indtægter fra salg af rejsehjemmel er en betydelig regnskabspost, der sammensættes af flere indtægtskilder, herunder eget salg og indtægter fra andre parter i bl.a. takstsamarbejder på tværs af Sjælland. Indregning af indtægter er nærmere beskrevet i årsregnskabets note 1. Indregningen af indtægter fra andre parter er behæftet med skøn, idet ledelsen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbigt afregnede indtægter og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber m.v., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Som følge heraf anser vi indregning af indtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi indhentet forståelse af forretningsgange for Trafikselskabet Movias indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel og stikprøvevist sammenholdt grundlaget for indregning af indtægter til eksterne kilder, herunder indbetalinger modtaget efter regnskabsårets udløb. Vi har efterregnet og analyseret ledelsens skøn over ikke afregnede indtægter fra salg af rejsehjemmel, ligesom vi har sammenholdt reguleringer af tidligere indregnede indtægter til endelige fordelingsregnskaber m.v., når disse foreligger. Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i skønnede poster med ledelsen.

Særlige poster, COVID-19 statskompensation

Trafikselskabet Movia er væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2020. Regeringen, KL og Danske regioner har i 2020 indgået aftale om statskompensation til trafikselskaberne. Denne aftale sikrer, at Movia kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2020 relateret til COVID-19 med 455 mio. kr., som beskrevet i årsregnskabets note 2.

Statskompensationen er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2020. Da der er tale om ny lovgivning på området, er opgørelsen og indregningen af statskompensation behæftet med en vis usikkerhed.

Movia indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2020 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen.

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 opgørelsen 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 2020 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2020. 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 12-24.

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 23. februar 2021

EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. Revisor
mne32212

Simon Blendstrup
statsaut. revisor
mne44060

4. Fordelingsregnskab 2020



Fordelingsregnskab 2020

I 2020 udgør kommuner og regioners tilskudsbehov 3.054 mio. kr. efter COVID-19 statskompensation på 455,3 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2020 indbetalt 3.082 mio. kr. i tilskud. Der bliver efterbetalt 28,3 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2020 til kommuner og regioner. Heraf betales 50 mio. kr. tilbage til 21 kommuner og 1 region, mens 24 kommuner og 1 region skal betale 21 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2022.

Tilskud, efterregulering og COVID-19 statskompensation pr. ordning

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

	B2020	R2020	COVID-19 Statskopen- sation	Kommuner/ regioners finansiering	Forskel, B2020- Kommuner/ regioners finansiering	
Bus						
Indtægter	-1.595.196	-1.116.017	-470.183	-1.586.200	8.995	-1%
Operatørudgifter	3.084.123	3.060.295	-28.284	3.032.011	-52.112	-2%
Andre driftsudgifter	189.799	188.265	2.806	191.071	1.272	1%
Bus i alt	1.678.726	2.132.543	-495.661	1.636.882	-41.845	-2%
Lokalbaner						
Indtægter	-182.001	-136.981	-43.996	-180.977	1.024	-1%
Operatørudgifter	495.136	502.919	-355	502.564	7.427	2%
Andre driftsudgifter	8.700	9.644	0	9.644	944	
Anlæg - Lokalbaner	0	0	0	0	0	0%
Lokalbaner i alt	321.836	375.582	-44.351	331.231	9.395	3%
Fællesudgifter						
Andre driftsudgifter	344.172	299.099	-3.695	295.403	-48.769	-14%
Pensioner	26.367	26.487	0	26.487	120	0%
Finansielle poster	17.900	48.134	0	48.134	30.234	169%
Fællesudgifter i alt	388.439	373.720	-3.695	370.024	-18.415	-5%
Flextrafik						
Indtægter	-58.828	-43.424	-15.404	-58.828	0	0%
Operatørudgifter	694.852	591.081	102.374	693.455	-1.397	0%
Andre driftsudgifter	81.238	79.604	1.413	81.017	-221	0%
Flextrafik i alt	717.262	627.261	88.383	715.644	-1.618	0%
Særlige poster						
- COVID statskompensation	0	-455.324			0	0%
Tilskudsbehov	3.106.263	3.053.781		3.053.781	-52.482	-2%
Faktureret	-3.106.263	-3.082.035		-3.082.035	24.228	-1%
Resultat før efterregulering	0	-28.254		-28.254	-28.254	0%
Efterregulering	0	28.254		28.254	28.254	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 have 16,8 mio.kr. fra Movia i januar 2022.

Tabel 12 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2019	R2020	Statskompen- sation 2020	Finansieringsbehov 2020	Faktureret 2020	Efterregulering 2020
Bus	220.231	329.759	-121.471	208.288	-218.479	10.191
Flexpatient	28.099	30.349	1.831	32.179	-31.278	-902
Lokalbane	162.341	156.288	-31.183	125.105	-124.721	-384
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	153.408	165.865	-1.595	164.270	-172.146	7.876
Tilskud i alt	564.078	682.261	-152.419	529.842	-546.623	16.781

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

Region Sjælland skal efterbetale 7,8 mio.kr. til Movia i januar 2022.

Tabel 13 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2019	R2020	Statskompen- sation 2020	Finansieringsbehov 2020	Faktureret 2020	Efterregulering 2020
Bus	148.266	164.994	-40.525	124.470	-128.274	3.805
Flexpatient	142.229	151.359	4.256	155.614	-151.649	-3.966
Lokalbane	202.720	219.294	-13.168	206.126	-197.115	-9.011
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	27.499	27.575	-279	27.296	-28.697	1.400
Tilskud i alt	520.713	563.222	-49.716	513.506	-505.734	-7.772

Anm.: 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	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
København							
Regnskab 2019	285.471	26.181	0	11.473	17.179	54.457	394.762
Regnskab 2020	435.069	24.542	0	8.248	17.908	54.117	539.884
Statskompensation 2020	-124.708	4.981	0	4.309	477	-547	-115.488
Finansieringsbehov 2020	310.361	29.523	0	12.557	18.385	53.570	424.396
Faktureret 2020	-328.454	-28.784	0	-11.502	-17.917	-56.177	-442.833
Efterregulering 2020	18.093	-739	0	-1.055	-468	2.607	18.437
Frederiksberg							
Regnskab 2019	42.755	6.350	0	1	2.698	8.356	60.160
Regnskab 2020	71.909	5.150	0	0	2.965	9.083	89.107
Statskompensation 2020	-14.989	1.860	0	0	48	-92	-13.173
Finansieringsbehov 2020	56.920	7.010	0	0	3.013	8.991	75.934
Faktureret 2020	-59.050	-6.618	0	0	-2.966	-9.560	-78.194
Efterregulering 2020	2.131	-392	0	0	-47	569	2.261
Albertslund							
Regnskab 2019	10.217	1.463	0	3.878	5.341	1.414	22.313
Regnskab 2020	13.751	1.357	0	3.223	5.444	1.619	25.393
Statskompensation 2020	-3.036	352	0	1.288	36	-16	-1.376
Finansieringsbehov 2020	10.715	1.709	0	4.511	5.480	1.602	24.017
Faktureret 2020	-10.639	-1.548	0	-4.155	-5.446	-1.679	-23.467
Efterregulering 2020	-75	-160	0	-356	-35	77	-550
Ballerup							
Regnskab 2019	22.146	3.941	765	1.383	11.280	2.375	41.891
Regnskab 2020	28.818	3.553	570	1.423	11.059	2.572	47.995
Statskompensation 2020	-4.279	853	223	48	319	-26	-2.862
Finansieringsbehov 2020	24.539	4.406	792	1.471	11.378	2.546	45.133
Faktureret 2020	-24.188	-4.292	-703	-1.473	-11.069	-2.641	-44.366
Efterregulering 2020	-351	-114	-89	2	-309	95	-767
Brøndby							
Regnskab 2019	13.993	2.285	900	1.010	7.977	1.749	27.914
Regnskab 2020	19.740	2.040	543	845	8.278	2.047	33.493
Statskompensation 2020	-3.091	506	237	514	139	-21	-1.715
Finansieringsbehov 2020	16.649	2.545	781	1.359	8.417	2.027	31.778
Faktureret 2020	-17.255	-2.452	-658	-1.274	-8.276	-2.113	-32.028
Efterregulering 2020	606	-94	-122	-84	-142	86	250
Dragør							
Regnskab 2019	5.506	807	27	14	800	682	7.835
Regnskab 2020	7.685	607	25	19	489	816	9.642
Statskompensation 2020	-2.140	319	-2	-2	-6	-8	-1.839
Finansieringsbehov 2020	5.545	926	23	18	483	808	7.803
Faktureret 2020	-5.851	-777	-20	-20	-489	-849	-8.006
Efterregulering 2020	306	-149	-3	2	6	42	203
Gentofte							
Regnskab 2019	33.939	4.807	0	35	5.116	4.326	48.222
Regnskab 2020	47.831	3.852	0	37	5.855	5.124	62.699
Statskompensation 2020	-11.459	1.585	0	-8	39	-52	-9.895
Finansieringsbehov 2020	36.372	5.437	0	29	5.893	5.073	52.804
Faktureret 2020	-36.914	-5.112	0	-32	-5.858	-5.336	-53.252
Efterregulering 2020	542	-325	0	3	-35	263	448

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gladsaxe							
Regnskab 2019	29.213	3.679	1.704	48	8.988	3.848	47.480
Regnskab 2020	44.609	3.147	1.301	32	8.927	5.077	63.093
Statskompensation 2020	-11.571	1.093	439	37	146	-51	-9.907
Finansieringsbehov 2020	33.038	4.240	1.740	69	9.072	5.025	53.185
Faktureret 2020	-32.766	-4.107	-1.562	-61	-8.931	-5.249	-52.675
Efterregulering 2020	-272	-134	-178	-8	-141	223	-510
Glostrup							
Regnskab 2019	11.514	905	0	1.368	4.957	1.637	20.382
Regnskab 2020	15.289	937	0	984	4.458	1.814	23.481
Statskompensation 2020	-3.071	238	0	576	66	-18	-2.209
Finansieringsbehov 2020	12.218	1.175	0	1.560	4.524	1.796	21.272
Faktureret 2020	-12.634	-1.150	0	-1.426	-4.457	-1.903	-21.570
Efterregulering 2020	416	-25	0	-134	-67	108	298
Herlev							
Regnskab 2019	14.093	1.874	0	22	3.851	2.157	21.997
Regnskab 2020	19.282	1.625	0	25	3.693	2.293	26.918
Statskompensation 2020	-5.812	544	0	0	57	-23	-5.234
Finansieringsbehov 2020	13.470	2.168	0	25	3.751	2.269	21.684
Faktureret 2020	-13.498	-1.983	0	-25	-3.695	-2.395	-21.596
Efterregulering 2020	27	-186	0	-0	-56	126	-88
Hvidovre							
Regnskab 2019	21.527	3.346	0	1.439	9.268	3.209	38.788
Regnskab 2020	30.259	3.097	0	948	8.821	3.410	46.536
Statskompensation 2020	-7.201	841	0	722	-2	-34	-5.674
Finansieringsbehov 2020	23.058	3.939	0	1.670	8.818	3.376	40.862
Faktureret 2020	-23.262	-3.885	0	-1.475	-8.827	-3.544	-40.994
Efterregulering 2020	204	-53	0	-195	9	168	133
Høje-Taastrup							
Regnskab 2019	20.804	3.186	821	69	5.279	2.252	32.411
Regnskab 2020	26.195	2.514	577	66	5.803	2.569	37.724
Statskompensation 2020	-5.218	1.242	192	12	-78	-26	-3.875
Finansieringsbehov 2020	20.977	3.757	769	78	5.726	2.543	33.849
Faktureret 2020	-20.977	-3.434	-688	-80	-5.806	-2.675	-33.661
Efterregulering 2020	1	-322	-80	3	80	132	-188
Ishøj							
Regnskab 2019	4.630	1.355	142	40	3.941	423	10.531
Regnskab 2020	6.023	1.249	141	16	3.695	481	11.605
Statskompensation 2020	-1.212	455	-8	-10	50	-5	-730
Finansieringsbehov 2020	4.810	1.703	133	7	3.745	476	10.875
Faktureret 2020	-4.899	-1.709	-128	-1	-3.697	-493	-10.926
Efterregulering 2020	88	5	-6	-5	-48	16	51
Egedal							
Regnskab 2019	17.150	1.576	825	36	14.100	1.716	35.402
Regnskab 2020	21.200	1.334	573	108	13.572	1.938	38.725
Statskompensation 2020	-2.966	414	348	-74	390	-20	-1.907
Finansieringsbehov 2020	18.233	1.748	921	35	13.962	1.918	36.817
Faktureret 2020	-18.161	-1.741	-772	-66	-13.578	-2.027	-36.344
Efterregulering 2020	-73	-6	-149	31	-384	108	-473

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lyngby-Taarbæk							
Regnskab 2019	31.419	2.398	822	133	3.412	3.218	41.402
Regnskab 2020	39.863	2.092	622	77	3.339	3.624	49.618
Statskompensation 2020	-7.944	348	221	50	37	-37	-7.325
Finansieringsbehov 2020	31.919	2.439	844	127	3.376	3.587	42.293
Faktureret 2020	-32.670	-2.304	-745	-94	-3.341	-3.791	-42.944
Efterregulering 2020	750	-135	-98	-33	-35	204	652
Rødovre							
Regnskab 2019	23.011	2.749	0	66	6.303	3.813	35.942
Regnskab 2020	34.835	2.209	0	45	6.546	4.155	47.790
Statskompensation 2020	-6.550	883	0	29	-167	-42	-5.847
Finansieringsbehov 2020	28.285	3.091	0	74	6.379	4.113	41.943
Faktureret 2020	-29.081	-2.982	0	-70	-6.550	-4.359	-43.043
Efterregulering 2020	796	-109	0	-3	171	246	1.100
Rudersdal							
Regnskab 2019	34.809	2.606	1.334	63	6.091	3.258	48.161
Regnskab 2020	41.916	2.170	1.109	70	5.742	3.630	54.638
Statskompensation 2020	-6.390	724	411	27	136	-37	-5.129
Finansieringsbehov 2020	35.526	2.894	1.520	97	5.878	3.594	49.508
Faktureret 2020	-35.351	-2.840	-1.432	-109	-5.745	-3.727	-49.204
Efterregulering 2020	-175	-54	-88	11	-133	134	-304
Tårnby							
Regnskab 2019	16.418	2.536	0	31	4.720	2.570	26.276
Regnskab 2020	24.443	2.150	5	22	4.547	2.902	34.068
Statskompensation 2020	-8.371	618	-4	6	18	-29	-7.763
Finansieringsbehov 2020	16.071	2.768	1	27	4.564	2.873	26.305
Faktureret 2020	-19.044	-2.705	-5	-29	-4.548	-3.164	-29.495
Efterregulering 2020	2.972	-63	4	2	-16	291	3.190
Vallensbæk							
Regnskab 2019	3.599	412	77	17	1.036	355	5.497
Regnskab 2020	4.687	355	83	26	1.111	403	6.665
Statskompensation 2020	-771	70	-6	-8	-5	-4	-724
Finansieringsbehov 2020	3.917	426	77	18	1.106	399	5.941
Faktureret 2020	-3.903	-366	-85	-26	-1.112	-417	-5.909
Efterregulering 2020	-13	-59	9	8	6	18	-32
Furesø							
Regnskab 2019	18.667	2.723	804	40	4.717	1.518	28.470
Regnskab 2020	22.499	1.977	652	53	4.978	1.731	31.890
Statskompensation 2020	-3.158	1.132	160	7	107	-17	-1.769
Finansieringsbehov 2020	19.341	3.109	812	60	5.085	1.714	30.120
Faktureret 2020	-19.452	-2.834	-729	-63	-4.980	-1.790	-29.848
Efterregulering 2020	111	-275	-83	3	-105	76	-272
Allerød							
Regnskab 2019	16.937	959	353	464	6.274	1.464	26.450
Regnskab 2020	19.284	795	368	491	5.627	1.596	28.161
Statskompensation 2020	-2.475	403	31	172	173	-16	-1.712
Finansieringsbehov 2020	16.810	1.198	399	663	5.800	1.580	26.449
Faktureret 2020	-16.965	-1.084	-410	-681	-5.630	-1.684	-26.454
Efterregulering 2020	155	-113	11	19	-170	104	5

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Fredensborg							
Regnskab 2019	15.846	2.372	1.361	1.254	13.881	1.640	36.354
Regnskab 2020	19.986	2.031	1.341	1.186	11.866	1.875	38.286
Statskompensation 2020	-3.505	585	190	415	37	-19	-2.296
Finansieringsbehov 2020	16.482	2.616	1.531	1.602	11.904	1.856	35.990
Faktureret 2020	-16.602	-2.481	-1.502	-1.639	-11.875	-1.934	-36.033
Efterregulering 2020	121	-136	-28	38	-28	78	44
Frederikssund							
Regnskab 2019	23.133	1.884	1.589	818	16.496	1.799	45.718
Regnskab 2020	25.669	1.444	1.104	1.218	15.847	1.938	47.220
Statskompensation 2020	-2.668	848	650	368	353	-20	-468
Finansieringsbehov 2020	23.001	2.293	1.754	1.585	16.200	1.919	46.752
Faktureret 2020	-23.356	-2.138	-1.545	-1.733	-15.857	-2.082	-46.711
Efterregulering 2020	354	-154	-208	148	-344	163	-41
Halsnæs							
Regnskab 2019	7.990	1.670	607	774	6.250	700	17.990
Regnskab 2020	12.288	1.177	422	607	7.642	993	23.129
Statskompensation 2020	-746	902	218	804	-106	-10	1.062
Finansieringsbehov 2020	11.541	2.078	641	1.411	7.537	983	24.191
Faktureret 2020	-10.606	-1.834	-533	-1.163	-7.649	-864	-22.650
Efterregulering 2020	-935	-244	-107	-248	113	-119	-1.541
Gribskov							
Regnskab 2019	19.483	2.105	1.090	5.340	5.238	1.463	34.718
Regnskab 2020	22.205	1.676	785	3.922	5.565	1.648	35.802
Statskompensation 2020	-2.249	930	425	2.866	-166	-17	1.789
Finansieringsbehov 2020	19.956	2.606	1.211	6.788	5.399	1.631	37.591
Faktureret 2020	-20.007	-2.292	-1.067	-6.277	-5.567	-1.719	-36.929
Efterregulering 2020	51	-314	-144	-511	168	87	-662
Helsingør							
Regnskab 2019	35.615	2.749	2.680	72	11.314	3.612	56.042
Regnskab 2020	44.131	2.279	1.611	313	12.651	4.078	65.064
Statskompensation 2020	-7.648	992	1.260	-156	179	-41	-5.414
Finansieringsbehov 2020	36.483	3.271	2.871	158	12.830	4.036	59.650
Faktureret 2020	-37.511	-3.080	-2.893	-352	-12.659	-4.252	-60.746
Efterregulering 2020	1.028	-191	22	194	-171	216	1.096
Hillerød							
Regnskab 2019	29.667	2.050	173	2.962	13.919	3.162	51.934
Regnskab 2020	36.792	1.831	515	2.384	14.253	3.606	59.381
Statskompensation 2020	-6.319	660	666	777	-84	-36	-4.338
Finansieringsbehov 2020	30.473	2.490	1.180	3.161	14.168	3.570	55.043
Faktureret 2020	-30.981	-2.363	-1.195	-3.031	-14.259	-3.713	-55.542
Efterregulering 2020	508	-128	15	-130	91	143	499
Hørsholm							
Regnskab 2019	13.421	1.540	740	124	4.017	1.373	21.215
Regnskab 2020	15.926	1.364	619	111	3.579	1.521	23.120
Statskompensation 2020	-2.606	582	146	9	28	-15	-1.856
Finansieringsbehov 2020	13.321	1.946	765	120	3.607	1.505	21.263
Faktureret 2020	-13.851	-1.891	-737	-114	-3.582	-1.620	-21.794
Efterregulering 2020	531	-56	-28	-6	-25	115	531

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Løjre							
Regnskab 2019	19.320	1.757	1.078	1.381	884	2.208	26.628
Regnskab 2020	21.229	1.426	982	952	892	2.393	27.873
Statskompensation 2020	-2.237	516	167	747	7	-24	-824
Finansieringsbehov 2020	18.992	1.942	1.149	1.699	899	2.369	27.049
Faktureret 2020	-18.894	-1.858	-1.148	-1.398	-892	-2.427	-26.618
Efterregulering 2020	-98	-84	-1	-301	-7	59	-432
Greve							
Regnskab 2019	12.766	2.346	0	0	1.512	1.580	18.204
Regnskab 2020	14.954	2.456	0	0	1.564	1.845	20.819
Statskompensation 2020	-1.075	674	0	0	25	-19	-394
Finansieringsbehov 2020	13.879	3.130	0	0	1.589	1.826	20.425
Faktureret 2020	-13.317	-3.045	0	0	-1.565	-1.909	-19.836
Efterregulering 2020	-563	-85	-0	0	-25	83	-589
Roskilde							
Regnskab 2019	50.958	4.636	3.877	0	1.256	6.053	66.780
Regnskab 2020	61.481	4.014	2.850	0	908	6.640	75.893
Statskompensation 2020	-8.656	1.286	988	0	11	-67	-6.438
Finansieringsbehov 2020	52.825	5.300	3.838	0	919	6.573	69.455
Faktureret 2020	-52.024	-5.184	-3.508	0	-909	-6.979	-68.604
Efterregulering 2020	-801	-116	-330	0	-10	407	-851
Køge							
Regnskab 2019	42.814	2.964	2.212	0	2.618	5.145	55.752
Regnskab 2020	55.587	2.933	1.327	0	2.532	6.214	68.592
Statskompensation 2020	-9.496	806	686	0	32	-63	-8.035
Finansieringsbehov 2020	46.090	3.739	2.013	0	2.564	6.151	60.557
Faktureret 2020	-45.348	-3.657	-1.800	0	-2.534	-6.559	-59.898
Efterregulering 2020	-742	-82	-213	0	-30	408	-659
Solrød							
Regnskab 2019	3.710	647	596	0	198	429	5.580
Regnskab 2020	5.731	552	480	0	140	755	7.658
Statskompensation 2020	-870	215	146	0	-14	-8	-530
Finansieringsbehov 2020	4.861	766	626	0	126	748	7.127
Faktureret 2020	-4.631	-744	-613	0	-140	-782	-6.910
Efterregulering 2020	-230	-22	-13	0	13	35	-217
Stevns							
Regnskab 2019	13.966	997	713	1.339	10	1.355	18.379
Regnskab 2020	15.113	866	535	1.110	73	1.436	19.135
Statskompensation 2020	-1.065	399	288	664	0	-15	271
Finansieringsbehov 2020	14.048	1.265	823	1.774	73	1.422	19.406
Faktureret 2020	-13.995	-1.229	-726	-1.620	-73	-1.493	-19.137
Efterregulering 2020	-53	-36	-97	-154	-0	71	-270
Kalundborg							
Regnskab 2019	31.582	3.142	2.863	1.416	74	3.641	42.718
Regnskab 2020	35.114	2.682	1.773	1.368	43	3.885	44.866
Statskompensation 2020	-4.966	804	191	305	2	-39	-3.703
Finansieringsbehov 2020	30.148	3.486	1.965	1.673	46	3.846	41.163
Faktureret 2020	-31.095	-3.310	-2.327	-1.625	-43	-4.087	-42.487
Efterregulering 2020	946	-175	363	-48	-3	241	1.323

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Sorø							
Regnskab 2019	13.969	1.056	937	1.278	9.318	1.588	28.146
Regnskab 2020	16.324	948	809	1.123	8.568	1.739	29.511
Statskompensation 2020	-2.707	251	222	310	108	-18	-1.834
Finansieringsbehov 2020	13.617	1.198	1.031	1.433	8.675	1.721	27.677
Faktureret 2020	-13.712	-1.182	-976	-1.395	-8.570	-1.817	-27.653
Efterregulering 2020	95	-16	-55	-39	-105	96	-23
Odsherred							
Regnskab 2019	18.224	1.974	2.007	1.445	8.794	1.853	34.297
Regnskab 2020	19.385	1.589	1.588	1.264	8.901	2.003	34.730
Statskompensation 2020	-1.266	999	266	241	106	-20	327
Finansieringsbehov 2020	18.119	2.588	1.854	1.505	9.007	1.983	35.057
Faktureret 2020	-18.374	-2.481	-1.646	-1.490	-8.904	-2.095	-34.989
Efterregulering 2020	255	-107	-208	-16	-104	112	-68
Næstved							
Regnskab 2019	37.386	5.370	1.309	0	1.471	4.219	49.756
Regnskab 2020	44.328	4.497	1.476	1	973	4.550	55.826
Statskompensation 2020	-7.444	1.847	975	-1	12	-46	-4.657
Finansieringsbehov 2020	36.884	6.344	2.451	0	985	4.504	51.169
Faktureret 2020	-37.537	-6.002	-2.486	-1	-974	-4.792	-51.791
Efterregulering 2020	653	-342	34	1	-11	287	622
Slagelse							
Regnskab 2019	36.863	5.472	2.507	1.612	142	4.963	51.560
Regnskab 2020	46.066	4.997	2.085	1.180	142	5.167	59.637
Statskompensation 2020	-8.966	942	575	878	6	-52	-6.618
Finansieringsbehov 2020	37.099	5.939	2.660	2.057	148	5.115	53.019
Faktureret 2020	-37.225	-5.646	-2.583	-1.838	-142	-5.359	-52.795
Efterregulering 2020	126	-293	-77	-219	-6	245	-224
Faxe							
Regnskab 2019	9.745	1.938	1.914	1.838	360	826	16.621
Regnskab 2020	11.625	1.620	1.581	1.609	324	1.083	17.842
Statskompensation 2020	-1.056	648	534	552	7	-11	675
Finansieringsbehov 2020	10.569	2.269	2.116	2.161	331	1.072	18.517
Faktureret 2020	-11.151	-2.132	-1.991	-2.129	-324	-1.159	-18.885
Efterregulering 2020	583	-137	-125	-32	-7	87	369
Holbæk							
Regnskab 2019	24.702	3.132	2.862	4.246	715	3.223	38.881
Regnskab 2020	31.085	2.777	2.435	3.622	588	3.623	44.131
Statskompensation 2020	-5.072	1.008	517	1.545	15	-37	-2.023
Finansieringsbehov 2020	26.014	3.785	2.952	5.168	603	3.586	42.109
Faktureret 2020	-25.169	-3.652	-2.828	-4.898	-588	-3.688	-40.823
Efterregulering 2020	-844	-134	-124	-270	-15	101	-1.285
Ringsted							
Regnskab 2019	17.334	1.238	1.409	2.212	7.352	2.351	31.896
Regnskab 2020	22.038	1.176	1.456	3.311	5.801	2.605	36.386
Statskompensation 2020	-4.638	331	138	1.079	182	-26	-2.935
Finansieringsbehov 2020	17.399	1.507	1.593	4.389	5.983	2.578	33.450
Faktureret 2020	-17.776	-1.510	-1.644	-4.550	-5.803	-2.715	-33.998
Efterregulering 2020	376	3	51	161	-180	137	548

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland							
Regnskab 2019	33.676	3.002	2.639	7.017	0	3.029	49.363
Regnskab 2020	36.533	2.827	2.093	4.854	32	3.451	49.790
Statskompensation 2020	-2.956	514	656	3.699	2	-35	1.881
Finansieringsbehov 2020	33.577	3.341	2.750	8.553	34	3.416	51.671
Faktureret 2020	-33.396	-3.417	-2.459	-7.501	-32	-3.562	-50.368
Efterregulering 2020	-181	76	-291	-1.052	-2	146	-1.303
Vordingborg							
Regnskab 2019	22.594	3.055	3.504	4.454	0	2.927	36.536
Regnskab 2020	24.190	2.236	2.299	2.734	30	3.125	34.614
Statskompensation 2020	-4.231	1.130	1.535	2.891	0	-32	1.294
Finansieringsbehov 2020	19.960	3.366	3.834	5.625	30	3.094	35.908
Faktureret 2020	-19.457	-3.056	-3.290	-4.736	-30	-3.177	-33.745
Efterregulering 2020	-503	-310	-544	-889	-0	83	-2.163
Guldborgsund							
Regnskab 2019	21.616	3.345	4.647	842	330	2.894	33.673
Regnskab 2020	24.821	2.757	3.464	1.003	43	3.106	35.194
Statskompensation 2020	-4.809	1.383	1.417	71	1	-31	-1.968
Finansieringsbehov 2020	20.012	4.141	4.881	1.074	43	3.075	33.226
Faktureret 2020	-20.941	-4.034	-4.375	-1.289	-43	-3.240	-33.922
Efterregulering 2020	929	-106	-507	215	-1	165	696
Total kommuner							
Regnskab 2019	1.234.201	136.578	51.890	62.052	239.478	166.828	1.891.026
Regnskab 2020	1.637.790	118.906	40.200	50.631	235.816	180.280	2.263.623
Statskompensation 2020	-333.665	38.713	15.100	25.761	2.723	-1.821	-253.190
Finansieringsbehov 2020	1.304.124	157.620	55.301	76.392	238.538	178.458	2.010.433
Faktureret 2020	-1.331.973	-150.926	-51.811	-71.441	-235.930	-187.596	-2.029.678
Efterregulering 2020	27.849	-6.694	-3.489	-4.951	-2.608	9.138	19.245

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

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner og regioner. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner og regioner. Principper for fordeling er som udgangspunkt uændrede. Der er tilføjet regnskabsprincip for statskompensation vedrørende COVID-19.

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

flexitur 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 takstområdegrensen 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.

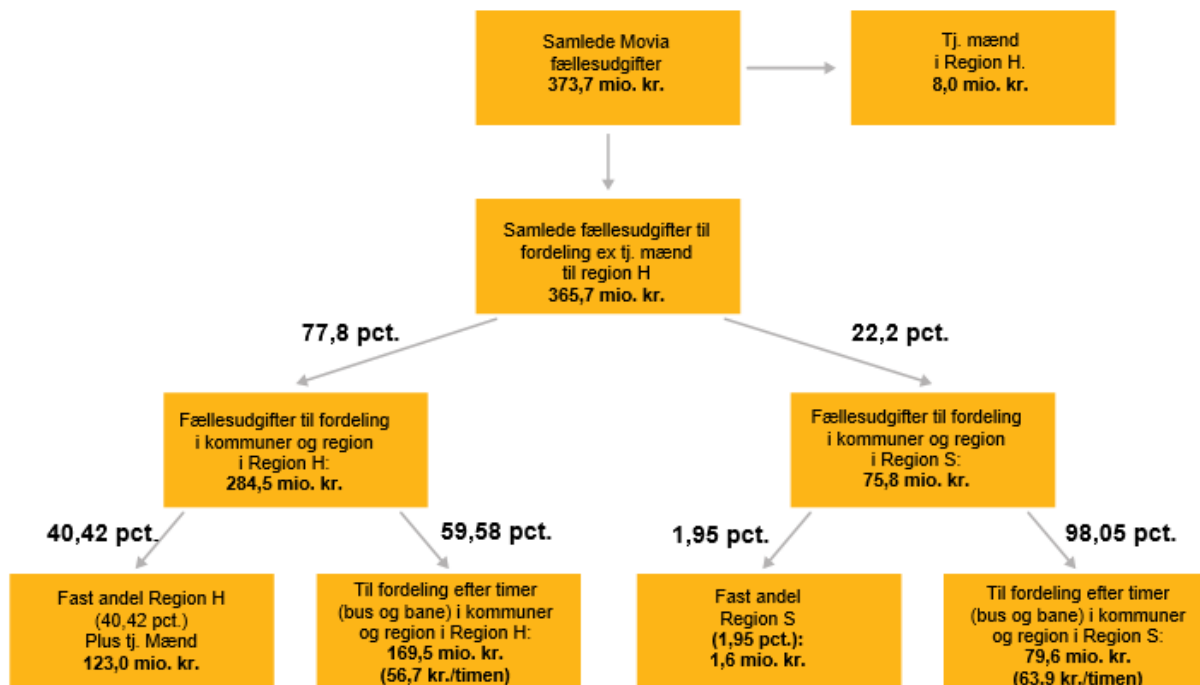
Se også figur 4.

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 3 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelseserklæring

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

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt fordelingsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet ”Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab” side 58 – 61.

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2020, opgørelse af regionernes tilskud for 2020 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2020.

København, 23. februar 2021

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Laura Rosenvinge

Benedikte Kiær

Christoffer Buster Reinhardt

Mikael Smed

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2020

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Efter aftale med Trafikselskabet Movia har vi undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2020 (perioden 1. januar – 31. december 2020), side 48-64, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet ”Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab”, side 58-61.

Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2020 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 2020 være uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar for Fordelingsregnskab 2020

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2020 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 2020 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om Fordelingsregnskab 2020 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 revisorerers 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 2020 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 2020, side 48-64, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet ”Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab”.

København, den 23. februar 2021

EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. Revisor
mne32212

Simon Blendstrup
statsaut. revisor
mne44060

Bilag



LOVE MY DOGS
De lokale Kertens

Bilag

Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2020

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2020 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån pr. 31. december 2020.

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 2020 214,4 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 2020.

Tabel 15 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2020

København	48.306.058
Frederiksberg	8.107.492
Albertslund	1.444.940
Ballerup	2.296.272
Brøndby	1.827.457
Dragør	728.476
Gentofte	4.574.096
Gladsaxe	4.531.668
Glostrup	1.619.183
Herlev	2.046.357
Hvidovre	3.044.305
Høje-Taastrup	2.293.333
Ishøj	429.472
Egedal	1.729.747
Lyngby-Taarbæk	3.234.851
Rødovre	3.709.253
Rudersdal	3.240.401
Tårnby	2.590.807
Vallensbæk	359.716
Furesø	1.545.533
Allerød	1.424.708
Fredensborg	1.673.346
Frederikssund	1.730.212
Halsnæs	886.056
Gribskov	1.471.140
Helsingør	3.639.865
Hillerød	3.219.137
Hørsholm	1.357.250
Lejre	1.896.441
Greve	1.461.934
Køge	4.924.994
Roskilde	5.262.500
Solrød	598.740
Stevns	1.138.542
Kalundborg	3.079.358
Sorø	1.378.119
Odsherred	1.587.407
Næstved	3.606.439
Slagelse	4.095.121
Faxe	857.993
Holbæk	2.871.592
Ringsted	2.064.394
Lolland	2.735.012
Vordingborg	2.476.898
Guldborgsund	2.461.741
Region Hovedstaden	38.266.500
Region Sjælland	20.600.279
Kommuner og regioner total	214.425.133

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

