

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Mandag den 16. april 2018 kl. 16.00 – 18.00

Sags nr.: 201803-18783

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker
Markedschef Jan Gudmann Hansen

Ekstern deltager:

Mogens Møller, ViaTrafik ifm. pkt. 1 Årsregnskab 2017

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2017.....	3
2. Foreløbigt oplæg til Trafikplan 2018 - 2021.....	12
3. Rejseregler og takster for medbragte dyr i Flextrafik	19
Sager til drøftelse:.....	19
Sager til orientering:.....	20
4. ViaTrafik: Passageranalyse	20
5. Ændringer af lov om trafikselskaber i forhold til handicapkørsel	21
6. FynBus' brug af og arbejde med Arbejdsklausul	23
7. Udfasning af sms-billet	27
8. Meddelelser	29
9. Eventuelt	29

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ÅRSREGNSKAB 2017

Resumé:

FynBus' årsregnskab for 2017 fremlægges til godkendelse.

Indtægterne er 3,7 mio. kr. større end budgetteret. Det skyldes primært endelig afregning af Bus&Tog samarbejdet fra 2014-16.

Udgifterne til rutekørsel er 12,7 mio. kr. mindre end budgetteret. Det skyldes især, at antallet af køreplantimer er 3 % mindre end budget fordi det planlagte R-Bus net ikke blev igangsat, at køreplanen gyldig fra februar 2017 har 8.000 færre regionale køreplantimer samt færre udgifter for bybusserne i Odense som følge af letbanearbejdet.

Ejerbidraget til telekørsel blev 3,4 mio. kr. mindre end budget 2017, da aktivitetsniveauet ikke er steget, som FynBus havde vurderet i forbindelse med budgetlægningen.

Fællesudgifterne er 0,8 mio. kroner mindre end budgetteret. Beløbet er overført som opsparing i henhold til princippet om rammestyrt af fællesudgifterne.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et merforbrug på 3,6 mio. kr. i forhold til 2016 med uændret turtal. Det skyldes at entreprenørudgifterne er steget 5,7 mio. kr. som følge af den dyrere kørsel i CPlan modellen, hvorimod fællesudgifterne er faldet 2,1 mio. kr..

Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for 2017. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2017 i bilag 1.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på busdrift, flextrafik, tjenestemandspensioner, egenkapital, samt eksternt finansierede projekter.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 12 er vedlagt i bilag 1.4.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

"Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen. Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3. Revisionens formål, planlægning og udførelse er uændret i forhold til tidligere. Vi henviser til vores beretning nr. 8 af 13. marts 2014.

Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold:

"Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte resultatbudget for 2017 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2017. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision."

Busdriften inkl. Telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til kollektiv trafik udgør 344,8 mio. kroner. Det er en mindre udgift på 18,5 mio. kroner eller 5 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Busdrift								
Indtægter	-235,3	-237,2	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Kørselsudgifter	510,7	515,3	499,9	478,3	490,0	100	94	98
Fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	337,6	323,9	339,1	100	96	96
Telekørsel								
Indtægter	1,4	2,2	2,5	2,6	2,6	100	183	101
Kørselsudgifter	11,1	15,3	18,0	17,4	19,7	100	157	88
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	142	86
Ejerbidrag i alt	353,0	360,8	359,8	344,8	363,3	100	98	95
Produktion								
Driftsbusser	322	331	341	337	337	100	105	100
Køreplantimer	610.415	611.390	625.194	617.934	636.300	100	101	97
Køreplankm.	18.603.703	18.854.935	18.670.170	18.666.821	19.182.400	100	100	97
Service timer telekørsel	18.330	25.137	30.409	30.514	33.135	100	166	92
Direkte rejsek. telekørsel	730.719	970.102	1.186.920	1.157.201	1.282.285	100	158	90

Det samlede ejerbidrag er faldet 2 % i perioden fra 2014-17.

Ejerbidraget til busdrift er faldet 4 % fra 2014-17 på trods af stigende produktion og flere driftsbusser. Faldet skyldes primært indgåelse af billigere kontrakter for kørslen for Odense Kommune, Nordfyns Kommune og Region Syddanmark.

Afvigelsen i forhold til budget 2017 skyldes, at der er produceret 18.000 køreplantimer mindre end forventet, fordi indførelsen af det regionale R-Busnet blev udskudt og generne som følge af vejarbejder blev mindre end forventet.

Ejerbidraget til telekørsel er steget i perioden 2014-17, og har tilsyneladende nået toppunktet i 2016, da der konstateres et fald i udgifter fra 2016 til 2017 på 6 %. Afvigelsen til budget er 16 %, da der var forventet en fortsat stigning i aktiviteten frem for et fald.

Indtægter

Billedet af de egentlige passagerindtægter i perioden 2014-17 forstyrres noget af, at slutafregningerne i det nationale Bus&Tog – samarbejde har været forsinket, så 2013 først blev afregnet i 2016, og 2014-16 blev afregnet i 2017.

Regnskabsmæssigt betyder det, at resultatet for perioden 2014-17 ender med fald i indtægter på 2 %. Renset for forskydninger i Bus&Tog afregningerne er indtægterne faldet 13,2 mio. kr. – svarende til 6 % i perioden.

Tabellen herunder viser indtægterne fordelt på ejere.

Tablet 2: Indtægter fordelt på ejere

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Regnskab 2017	Budget 2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	-235,1	-237,0	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Region Syddanmark	-126,6	-126,9	-124,8	-126,9	-119,4	100	100	106
Assens	-4,2	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	100	90	92
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-4,1	-4,0	-3,8	-3,8	100	95	100
Kerteminde	-1,9	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	100	91	96
Langeland	-2,2	-2,7	-2,7	-2,1	-2,5	100	93	84
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,9	-3,0	-2,7	100	103	109
Nordfyn	-3,6	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	100	86	99
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,5	-3,3	-3,2	100	95	103
Odense	-76,9	-77,5	-75,4	-72,3	-76,9	100	94	94
Svendborg	-9,3	-9,6	-9,6	-10,6	-9,3	100	114	114

Det fremgår af tabellen, at det er Region Syddanmark og Odense Kommune, der står for størsteparten af indtægterne, og som også har haft det største fald på 6 %.

Indtægterne i regnskabet ender 2 % over budget på grund af den ekstraordinære afregning fra DSB på 8,2 mio. kr., som ikke var kendt på budgettidspunktet.

Kontantindtægterne er efter flere års fald steget igen i 2017, hvor der var budgetteret med et fortsat fald. Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket billet eller mobilløsning indtil de har fået anskaffet sig et rejsekort. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafikselskaber.

Indtægter på Rejsekort (KVIK-, Tur-, og Værdi-kort) er steget 19 % i perioden 2014-17, men ligger 11 % under budget. Den budgetterede stigning skyldes forventninger til effekten af nedlæggelsen af "Odense for en tier".

Den to-trins stigning i prisen for første 2-zoners rejse - først til 15 kr. i januar 2017 og derefter til 18 kr. i juni, formodes at have medført, at forventningerne til provenuet ikke helt har kunnet indfries.

Ved konverteringen af KVIKKort til rejsekort blev kunderne overført til Rejsekorts rabattrin 3, hvor nye kunder også startede – svarende til 13,50 kr. for den første 2 zoners rejse. Desuden blev kunderne kompenseret gebyret på 50 kr. for at få et rejsekort.

Indtægterne på Pendlerkort er steget 27 % i perioden 2014-17. Udviklingen skyldes, som nævnt i indledningen, ekstraordinære indtægter fra DSB på 8,2 mio. kr., hvor også 2016-tallet er berørt af, at der blev afregnet 3 mio. kr. til DSB.

Der var budgetteret et fald i indtægter på Ungdomskort – den landsdækkende tendens er et fald på 4 % - væsentligst på grund af mindre årgange. I perioden fra 2014-17, har der desuden været ændret på statstilskuddet.

Indtægterne fra skolekort er faldet 20 % fra 2014-17. Skolekortindtægter er "et nulsumsspil", da indtægterne stort set alle steder tilfalder kommunen.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 12,7 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 2 %. Tallet dækker over flere modsatrettede forskydninger:

Tabel 3: Bruttoudgifter

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	512,9	509,2	497,7	478,3	490,0	100	93	98
Region Syddanmark	204,7	204,7	203,4	182,6	190,9	100	89	96
Assens	16,5	16,5	16,8	16,2	16,0	100	98	101
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	17,0	21,3	21,0	100	125	101
Kerteminde	7,2	6,8	6,7	6,6	6,6	100	91	99
Langeland	7,0	7,6	7,4	7,3	7,3	100	104	101
Middelfart	10,2	10,1	10,2	10,2	10,0	100	100	103
Nordfyn	16,0	16,3	15,1	13,8	13,6	100	87	102
Nyborg	15,1	13,9	13,4	13,3	13,3	100	88	100
Odense	189,8	186,5	177,9	177,2	182,4	100	93	97
Svendborg	29,4	29,8	29,8	29,7	29,0	100	101	102

I perioden 2014-17 er bruttoudgifterne faldet 7 % på trods af øget produktion og flere indsatte busser. Det skyldes billigere kørselskontrakter opnået gennem optimale udbud i Odense og Nordfyns kommuner samt kørslen finansieret af Region Syddanmark.

I 2017 er der indført nye kontrakter i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner. Her er kontraktpriserne steget hhv. 15 %, 2 % og 10 %. Hertil bemærkes, at de tidligere kontrakter var FynBus' billigste.

Forskellen mellem regnskab og budget skyldes især en lavere produktion end forventet på grund af det ikke indførte R-Bus net og mindre kørsel for bybusserne i Odense.

Desuden er:

- Udgifterne til dubleringskørsel 5,6 mio. kr. mindre end budget.
- Udgifterne til incitamentsaftale 0,8 mio. kr. mindre og indtægterne fra bod 1,2 mio. kr. højere end budget
- Afdækningen af risiko for udsving i oliepriser gav indtægter på 0,7 mio. kr., der kompenserer delvist for at kontraktudgifterne steg 3,7 mio. kr. mere end budget

Fællesudgifter

Fra 2015 til 2016 er der sket en stigning i fællesudgifterne på 6,4 mio. kroner. Det skyldes påbegyndelsen af implementering af Rejsekortet, der er dyrere end FynBus' gamle billetsystem.

Tabel 4: Fællesudgifter 2014-17

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Driftsrelaterede udgifter	11,5	11,1	10,7	8,3	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,3	14,2	16,2	15,9	16,2	100	112	99
Administrative udgifter	35,6	36,6	34,9	39,4	40,2	100	111	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	0,0	5,6	10,3	10,2			100
Rammestyring / Overførsel	0,1	0,7	1,3	0,8				
Anlægsudgifter	1,5	1,0	1,2	1,5	1,2	100	99	123
I alt	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100

Fællesudgifterne er i perioden 2014-17 steget ca. 12,5 mio. kr. eller 21 %.

Af tabellen ovenfor ses, at det primært er Rejsekortet, som står for langt den største del af omkostningsstigningen, nemlig ca. 80 %. Den øvrige stigning er prisudviklingen i perioden. I faste priser har udgiftsrammen været stort set konstant ca. 61,0 mio. kr. pr. år siden 2010.

I 2017 er der opsparet 0,8 mio. kr. til overførsel til 2018 i henhold til aftalen om rammestyring. Det skyldes især, at en del stillinger har været ubesatte i dele af året fordi medarbejdere har valgt at skifte job.

Saldoen for opsparing udgør i alt 3,3 mio. kr. i 2017.

Der er i 2017 også afholdt udgifter til implementering af Rejsekort. De er afholdt i henhold til særskilt bevilling besluttet i 2014 og projektregnskabet afsluttes først i 2018.

Normeringen af ansatte i FynBus området for busruter er stort set uændret fra 2010 til 2017. Normeringen i 2010 var 81 medarbejdere. I 2017 var normeringen 81,7 medarbejdere.

Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidraget til Telekørsel fremgår af tabel 5.

Tabel 5: Ejerbidrag telekørsel 2014-17

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	143	86
Region Syddanmark	1,1	1,2	1,2	1,1	1,3	100	97	88
Assens	5,6	4,8	5,3	4,9	5,6	100	88	87
Faaborg - Midtfyn	2,1	4,0	4,8	4,4	5,3	100	203	82
Kerteminde	1,7	1,9	2,0	1,7	2,2	100	102	77
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	71	92
Middelfart	0,7	1,0	1,1	1,0	1,3	100	155	79
Nordfyn	0,8	2,7	4,5	5,1	4,7	100	651	108
Nyborg	0,2	0,8	0,7	0,6	0,8	100	265	79
Odense	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	100	313	163
Svendborg	2,2	2,6	2,4	1,8	2,8	100	81	65
						*2015 for telekørsel i Odense		

Af tabellen fremgår, at udgifterne til telekørsel er steget med 43 % fra 2014 til 2017, da kommunerne har indført det fælles telekørselskoncept, bortset fra Langeland og Odense Kommuner.

I budgettet forventede FynBus en fortsat stigning i aktiviteten, men som det ses er udgifterne lavere end budgettet bortset fra i Nordfyn og Odense kommuner.

Flextrafik

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 - 17 vist.

Tabel 6: Antal personture 2014-17

Antal personture	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	123.704	129.754	126.905	100	110	102
Anden kørsel	616.422	511.885	295.141	287.251	284.588	100	47	101
Handicap- og anden kørsel	734.208	631.597	418.845	417.005	411.493	100	57	101
Telekørsel*	101.429	138.753	165.315	163.867	182.375	100	162	90
I alt	835.637	770.350	584.160	580.872	593.868	100	70	98
Siddende patientbefordring	219.404	224.114	226.614	232.782	230.666	100	106	101
I alt	1.055.041	994.464	810.774	813.654	824.534	100	77	99

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

I perioden er der sket forskydninger i forbindelse med kommunerne har lagt kørsel ind til FynBus eller trukket kørsel ud.

I 2016 udviklede FynBus på CPlan systemet – FynBus' planlægningssystem – så kommunerne i forbindelse med nyt udbud af kørslen, til kontraktstart i 2017, kunne vælge, at kommune og vognmænd overtog en del opgaver, der ellers blev varetaget af FynBus. Det valgte Nordfyn og Assens kommuner.

Afvigelsen i turtallet i forhold til budget skyldes resultatet af, at Nyborg, Middelfart og Assens har hjemtaget lægekørsel mens Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde har lagt mere special- og dagcenterkørsel ind til FynBus.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 7.

Tabel 7: Hovedtal for flexkørsel 2014-2017

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-7,0	-7,2	-7,0	100	111	103
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	67,0	72,9	64,9	100	61	112
Flex udgifter, netto	113,2	90,1	60,0	65,7	57,9	100	58	113
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Ejerbidrag	141,5	114,7	81,0	84,6	78,4	100	60	108

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er gennemført udbud for garantivogne og variable vogne til kontraktstart den 1.marts 2017.

For begge typer blev resultatet uændrede eller svagt faldende priser afhængigt af vogntype. Den detaljerede udvikling er analyseret og forelagt på bestyrelsesmødet den 4. maj 2017.

Kørsel efter Cplan er også udbudt til kontraktstart den 1. marts 2017. Assens og Nordfyns kommuner valgte denne løsning. Prisen for kørsel steg ca. 10-25 %.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel.

Flextrafik varetager både telekørsel, handicapkørsel og kommunale kørsler med fælles personale og fælles IT-systemer, hvor organiseringen er baseret på stordrift.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabellen herunder.

Tabel 8: Oversigt over fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Fællesudgifter, Telekørsel	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Fællesudgifter, Flexområdet	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Fællesudgifter, i alt	33,4	30,4	27,6	25,0	27,6	100	75	91

Tabellen viser, at fællesudgifterne er faldet 9 % i forhold til 2016 og budget 2017 trods næsten uændret tur-tal. Den mindre udgift dækker over flere interne forskydninger i fællesudgiften, hvoraf de væsentligste er følgende:

- 2,1 mio. kroner i mindre udgifter til løn og anden administration.
- 0,3 mio. kroner i mindre udgifter til IT med mere, der fordeles således:
 - 0,4 mio. kroner i merudgift til udvikling og vedligehold.
 - 0,2 mio. kroner mindre i udgifter til FlexDanmark på grund af mindre aktivitet hos FlexDanmark på grund af flytning af kørsel til Cplan.
 - 0,5 mio. kroner mindre i udgift til FynBus samlede fællesudgifter.
- 0,2 mio. kroner i mindre udgift til markedsføring.

Udviklingen i Fællesudgifterne fordelt på de enkelte kørselstyper fremgår af tabellen herunder.

Tabel 9: Prisblad for fællesudgifter pr. tur

I kroner (Årets priser)		R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,8	24,9	23,5	25,1	100	98	94
	Siddende patientbefordring	26,3	25,4	26,9	26,8	26,6	100	102	101
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,2	11,3	10,6	10,3	100	62	103
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	11,1	8,9	7,1	6,6	6,4	100	59	103
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	12,7	10,7	8,5	7,9	7,7	100	62	103
	Specialslekørsel	21,2	17,8	14,1	13,2	12,9	100	62	102
	Telekørsel	25,4	21,3	16,9	15,9	15,5	100	63	103
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	41,2	36	36,2	34,1	35,4	100	83	96
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	35,2	30,7	32	30,1	31,5	100	86	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	36,8	32,5	33,4	31,4	32,8	100	85	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel - Cplan				22,9		100		
	Specialslekørsel	45,3	39,6	39	36,7	38	100	81	97
	Specialslekørsel - Cplan				28,2		100		
	Telekørsel	49,5	43,1	41,8	39,4	40,6	100	80	97

Det fremgår af prisbladet, at de forskellige kørselstyper har haft et fald på 3-4 %.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det fremlagte årsregnskab for 2017.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab FynBus 2017
Bilag 1.2	Talmateriale årsregnskab 2017
Bilag 1.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2017 (eftersendes efter mødet gr. manglende passagertal, der foreligger i mødet jf. dagsordenens pkt. 4)
Bilag 1.4	Revisionsberetning nr. 12.
Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2017
Bilag 1.6	Finansiering 2017
Bilag 1.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2017

2. FORELØBIGT OPLÆG TIL TRAFIKPLAN 2018 - 2021

Resumé:

Der arbejdes med oplæg til Trafikplan 2018 – 2021, der skal danne udgangspunkt for det planlagte halvdagsmøde 8. maj 2018 for repræsentanter for de politiske udvalg.

Der er udarbejdet status for arbejdet med Trafikplan.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse godkendte på mødet den 12. december 2017 rammerne for Trafikplan 2018-2021 og er på møderne i 2018 løbende blevet orienteret om status for processen. Trafikplanen vedrører FynBus' åbne rutekørsel, herunder åben telekørsel.

Der er fastlagt følgende tidsplan for Trafikplanarbejdet:

- **November 2017:** Drøftelse med den tekniske ERFA-gruppe
- **December 2017:** FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-rammer
- **Januar/februar 2018:** Strategiske temamøder afholdes
- **Februar/marts 2018:** Møder med kommuner og region
- **16. april 2018:** FynBus bestyrelse godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan
- **8. maj 2018:** Halvdagsmøde om oplæg til Trafikplan
- **24. Maj 2018:** FynBus' bestyrelse godkender endeligt Trafikplan-oplæg
- **Maj-juni 2018:** Kommunal og regional høring af Trafikplan
- **22. juni 2018:** FynBus' bestyrelse godkender endelig Trafikplan 2018-2021

FynBus har gennemført tre temamøder med deltagelse fra kommunerne og Region Syddanmark:

- Temamøde 1: Regionale ruter, 24. januar
- Temamøde 2: Trafikinformation, knudepunkter og stoppesteder, 31. januar
- Temamøde 3: Mobilitet og trafikbetjening af tyndtbefolkede områder, 7. februar

FynBus har endvidere afholdt møder med de enkelte kommuner og Region Syddanmark om temaerne i trafikplanen.

Med baggrund dialogen med ejerne, er der en række generelle input:

- Vigtigt med strategisk opkobling til Infrastrukturplan "Fyn i bevægelse"
- Terminaludvikling skal ske under Byregion Fyn-paraplyen
- FynBus skal opbygge kompetencer omkring mobilitet og modeller for samkørsel
- FynBus skal opbygge kompetencer omkring alternative drivmidler
- FynBus må gerne arbejde med fælles design og indkøbsaftaler omkring stoppesteder uden at ejerne forpligter sig økonomisk
- Forsøget med Mobility Management, der er gennemført i Assens Kommune, er ikke umiddelbart interessant for de øvrige ejere
- FynBus må gerne lave standard-sagsfremstilling som ejerne så kan tilpasse lokalt i forbindelse med høringen af trafikplanen

Alle ejerne planlægger politisk behandling af høringsmaterialet primo/medio juni 2018. Der vil således kunne komme høringssvar til FynBus inden 22. juni 2018 under forudsætninger det kan håndteres i én udvalgsbehandling. Region Syddanmark har oplyst at de forventer både behandling i

udvalg for regional udvikling og i Regionsrådet, og de således først vil kunne give endelig formel tilbagemelding efter den 25. juni 2018.

Efterfølgende beskrives ud fra ovenstående det forventede indhold i de enkelte afsnit som det vil fremgå af det endelige oplæg til Trafikplan 2018-2021.

På bestyrelsesmødet vil FynBus informere nærmere om møderunden med ejerne. Dette vil danne udgangspunkt for det planlagte halvdagsmøde den 8. maj 2018, hvor repræsentanter for de relevante politiske udvalg vil være inviteret.

Input fra mødet den 8. maj 2018 vil blive indarbejdet i det endelige høringsmateriale til Trafikplan 2018-2021, der forventes behandlet på bestyrelsens møde den 24. maj 2018 med henblik på udsendelse til relevante interessenter den 25. maj 2018.

Optimering af trafiksystemet

Trafikplanen svarer på, hvilke scenarier der kan opstilles for udviklingen af det regionale trafiksystem frem til Odense Letbane er i drift – og den først driftsperiode. Det bliver Trafikplanen 2022-2025, der kommer til at behandle, hvad der sker, når den planlagte udvikling for Nyt OUH og området omkring SDU for alvor tager fart.

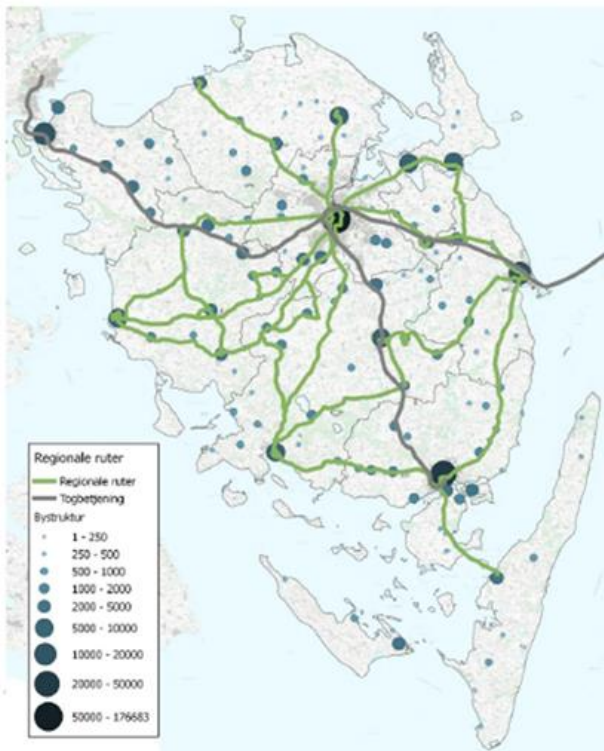
Det regionale trafiksystem

Udviklingsmulighederne for det regionale trafiksystem beskrives i samarbejde med COWI. COWI har lavet en markedsanalyse, der ikke overraskende viser, at den regionalt finansierede trafik allerede kører, hvor det største potentiale findes (figur 3.13 herunder) og regionale rejser betjenes endnu mere fintmasket, hvis uddannelsesruter og fælleskommunale ruter også medtages (figur 3.5).

I markedsanalysens konklusion peger COWI derfor på, at et udviklingspotentiale kunne være at videreføre tanker om et R-Busnet fra Trafikplanen 2014-17.

COWI nævner (Markedsanalysen s. 66):

... R-busnettet har efter den opskrift været en stor passagermæssig succes på Sjælland, hvor passagertallet er steget på baggrund af fordelene ved den forbedrede betjening R-nettet giver og den samlede passagerfremgang har fra 2009-2013 været på 1,8 mio. passagerer, svarende til næsten 20 %, baseret på den samme produktion.



Figur 3.13 Regionale ruter og bystruktur på Fyn.



Figur 3.5 Den regionale rollefordeling med regionale basisruter og forretningsbaserede ruter samt uddannelsesruter, fælleskommunale ruter og regional-kommunal ruter

På baggrund heraf analyseres 3 scenarier for udvikling af den regionale betjening:

Scenarie 1:

- R-drift (½-timedrift kl. 6.00-20.00 og timedrift aften+weekend) på de regionale basisruter mellem kystbyerne og Odense (Svendborg) suppleret med forretningsbaserede ruter de resterende køreplantimer.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Scenarie 2:

- R-drift til OBC suppleret med U-rutedrift på de resterende nuværende regionale ruter.
- R-nettet kører timedrift aften og weekend og kl. 6.00-20.00 køres "alt hvad der er råd til frekvensmæssigt for de resterende køreplantimer" på de forretningsbaserede ruter.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Scenarie 3:

- R-drift afkortet til letbanen, hvor det er muligt – fx ved Tarup Center og Hjallese - samt de forretningsbaserede ruter fra scenarie 1.
- Frekvensen på R-nettet øges for de køreplantimer, der frigives ved afkortning.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Resultatet af scenariebeskrivelserne foreligger ultimo april, og de kommer til at indgå i trafikplanen og hovedpunkterne drøftes på midtvejsmødet i starten af maj.

Herudover vil et Lynbus-koncept blive beskrevet med udgangspunkt i mulighederne for at etablere forsøg med mere direkte busser med færre stop, hvis der er et tilstrækkeligt kundeunderlag. En forsøgsrute kunne fx være Kerteminde – Langeskov Syd – Tietgenbyen – SDU – UCL ved Hjallesvej / Niels Bohrs Allé.

Uddannelsesruter

Ud over beskrivelse af muligheder for udvikling af det regionale system, udarbejder COWI en rapport om uddannelsesruter på initiativ af Region Syddanmark. Rapporten analyserer på potentiale i Sydjylland og evaluerer på erfaringerne fra Fyn.

Konklusionerne herfra vil også indgå i trafikplanen.

COWI's to markedsanalyser bliver FynBus' grundlag for udvikling af den mere lokale og individuelle adfærdsbearbejdning og markedsføringsindsats, der skal søge at bringe regionale kunder tilbage i bussen.

Bybusnettet i Odense

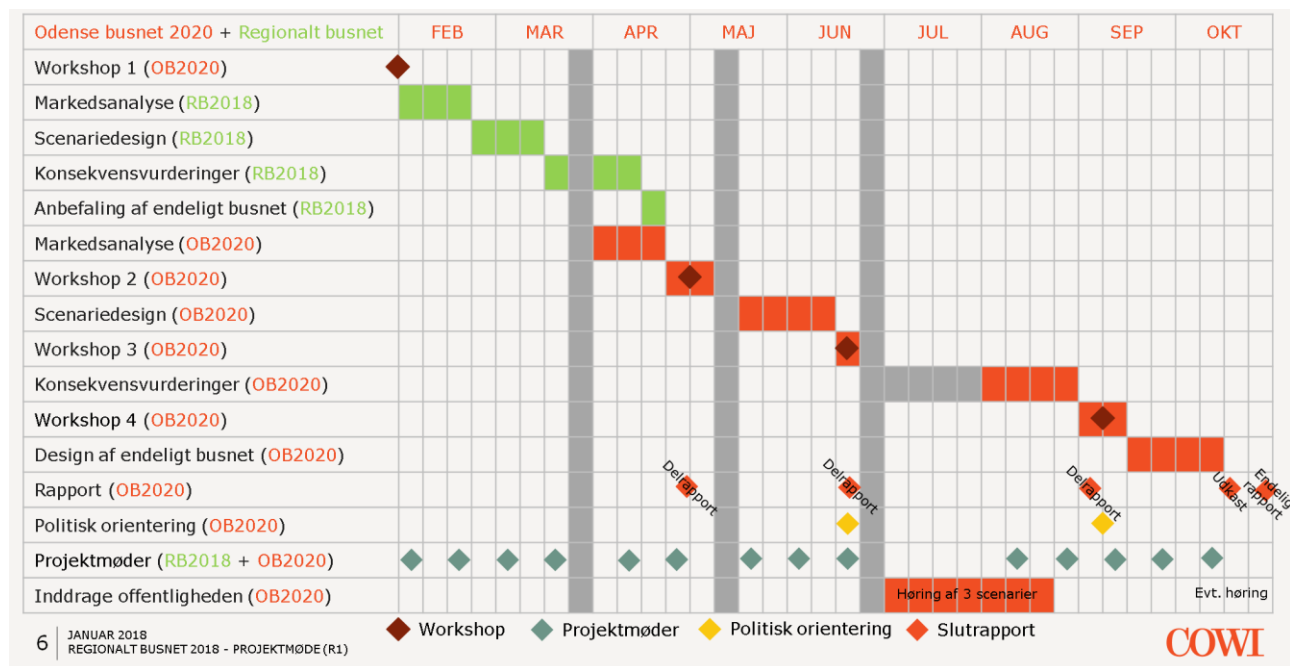
Stillingtagen til udviklingsmulighederne for den regionale trafik er en naturlig delmængde af det planlægningsarbejde, der skal laves i Odense, for at få letbane og busser til at supplere hinanden fra 2020.

Da Odense er Fyns store rejsemål, betjener de regionale busser helt naturligt også Odenses forstæder.

Derfor er beslutningerne omkring det regionale trafiksystem i noget omfang bestemmende for de muligheder, der bliver for bybusnettet i Odense. Hvor der skal ske en økonomisk tilpasning, så Odense Kommunes tilskud til bybusdriften reduceres fra de aktuelle godt 130 mio. kr. pr. år til knap 100 mio. kr. pr. år.

Det er også COWI, der løser denne opgave.

COWI's tidplan fremgår af figuren herunder:



Som det fremgår af tidsplanen, forløber bybusnettets planlægning efter samme model som beskrivelsen af de regionale busser.

Den konkrete udformning af bybusnettet når ikke at blive en del trafikplanen, da der er planlagt en særskilt borger- og politikerinddragelse i Odense.

De øvrige bybuskommuner

Middelfart-, Nyborg- og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køreplantilpasninger i de respektive trafiksystemer.

Kørslen i Nyborg og Svendborg skal i udbud til kontraktstart i sommeren i 2020, og et udbud er et oplagt tidspunkt til ejernes stillingtagen omkring større ændringer eller brug af andre drivmidler. Kommunerne og FynBus er så småt ved at forberede en proces omkring dette.

Landdistriktskommunerne

Assens-, Nordfyn-, Kerteminde eller Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i buskørslen for eksempel på grund af ny skolestruktur.

På Langeland indgår den lokale busbetjening på rute 912-913 på ydertidspunkter i § 17 stk. 4-udvalgets handlemuligheder for, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtiden. Der skal arbejdes videre med en analyse af, om fx telekørsel kunne være optimalt.

Mobilitet og telekørsel

FynBus og mange andre aktører omkring den kollektive trafik arbejder i disse år med et udvidet mobilitetsbegreb, der ikke kun inkluderer traditionelle busruter. Med telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov, der ikke kunne dækkes effektivt med den traditionelle palette af kørselsmuligheder. Telekørsel anvendes typisk på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov, men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute.

FynBus har i dag Telependler ordning i 6 kommuner, der blandt andet understøtter uddannelsespendlingen. I COWIs rapport om uddannelsesruter anbefales, at Telependlerordningen udvides til alle fynske kommuner.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. Meldingen fra kommunerne er, at den nuværende model fungerer godt. Dog har mange kommuner et ønske om, at man ser på mulighederne for at tilbyde telekørsel på tværs af kommunegrænserne. Kommunerne ønsker desuden, at mulighederne for alternative mobilitetsformer udforskes i den kommende trafikplanperiode. Samkørsels- og delebilsløsninger ses som et betydeligt potentiale, gerne håndteret af eksterne aktører, fx gennem apps som GoMore.

Flere kommuner, bl.a. Faaborg-Midtfyn og Langeland, arbejder med idéer og initiativer til at forbedre borgernes mobilitet gennem et udvidet mobilitetsbegreb, fx i § 17 stk. 4-udvalg, der skal komme med anbefalinger til det politiske niveau. FynBus deltager i dette arbejde.

Som medejer af Rejseplanen vil FynBus arbejde videre med digitale muligheder for at vise brugeren en række alternative mobilitetsformer, når man søger på rejser. Rejseplanen har et strategisk mål om at være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, og at alle mobilitetsformer og udbydere bliver tilsluttet Rejseplanen. Gennem projektet 'Den Samlede Rejse' er der allerede mulighed for at vise telekørsel i rejseplanen, hvilket afprøves i Faaborg-Midtfyn Kommune. Men der er også mulighed for at vise delebiler, samkørsel, bycykler mv.

Knudepunkter og stoppesteder

I den kommende trafikplanperiode vil FynBus sammen med kommunerne arbejde på en mere systematisk kategorisering og opgradering af stoppestederne og deres fysiske forhold.

FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsopdeling, der er beskrevet i Byregion Fyns infrastrukturstrategi for 2017-2035 'Fyn i bevægelse', og vil ud fra denne strategi arbejde videre med en designmanual og en fælles standard for forskellige kategorier af stoppesteder. Dette arbejde lægger rammerne, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne i det omfang og i det tempo, som den enkelte kommune ønsker.

Simplere produkter og billettering

FynBus' bestyrelse har i december 2017 vedtaget en strategi for 2018-2020, der har som samlenende ambition, at det skal være nemmere for kunderne at anvende den kollektive trafik. En række fokusområde i denne strategi retter sig mod det udbud af billetprodukter, som FynBus tilbyder.

Inden for rammerne af takstreformen Takst Vest, der trådte i kraft 18. marts 2018, vil FynBus arbejde videre med en forenkling af billetprodukterne samt kundernes adgang til dem.

Efter indførelsen af rejsekortet og konverteringen af alle væsentlige billetprodukter til rejsekortplatformen, er rejsekortet nu fuldt indfaset på Fyn. Webshop og app anvendes som supplerende billetteringsformer, og et er stadig muligt at købe kontantbilletter i busserne.

FynBus vil også i den kommende periode arbejde med takster som et strategisk værktøj til at tiltrække og fastholde kunder, påvirker passageradfærd og øge selvbetjeningsgrad og indtægter. Det er målet, at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i slutningen af 2020, samtidig med at andelen af kunder, der betaler kontant, skal under 5 %.

I den kommende trafikplanperiode vil FynBus desuden undersøge muligheden for at indføre frit flow i busserne, dvs. at kunderne kan gå ind og ud af alle døre – både for at gøre det nemmere at tage bussen, men også for at bringe rejsetiden ned.

Information og markedsføring

En del af strategiens ambitioner om at gøre det nemmere at tage bussen handler også om, at gøre det nemmere at finde ud af, hvor og hvornår busserne kører. Men også at gøre potentielle kunder bevidste om muligheden for at vælge bussen, fx frem for bilen.

Et centralt værktøj til at gøre rejsemuligheder synlige er Rejseplanen, som kontinuerligt arbejder med at gøre information om den kollektive trafik tilgængelig på tværs af platforme. Både når busserne kører som de skal og når der er omkørsler og driftsforstyrrelser. FynBus vil i den kommende periode arbejde videre med at udvikle Rejseplanen, fx til at inkludere nye mobilitetsformer, og til at udbrede kendskabet til Rejseplanen. Samtidig skal FynBus fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af øget tilbud om skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

Via målrettet markedsføring skal kendskabet til det kollektive trafiktilbud udbredes for at sikre nye og flere kunder i bussen. Det skal sikres at borgerne er oplyste om det kollektive trafiktilbud på Fyn og Langeland, så den kollektive trafik vælges, når den er relevant for kunderne.

Endelig vil FynBus arbejde for at øge kendskabet til produkter og ydelser blandt personale og chauffører, så vidensniveauet hæves – med det formål at give kunderne bedre vejledning.

Alternative drivmidler

På grund af den teknologiske udvikling og fokus på den grønne omstilling af transportsektoren er der en stigende interesse blandt ejerne for busser, der kører på alternative drivmidler.

De teknologiske muligheder på busområdet udvikler sig hurtigt. FynBus har erfaring med hybridbusser fra bybusdriften i Odense, men der er nu også muligheder for busdrift helt uden lokal afbrænding af fossile brændsler. Eksempelvis er biogasbusser allerede i drift, fx på linje 5C i København og rene elbusser kører på forsøgsbasis flere steder i landet – og meget snart i ordinær drift i bl.a. Roskilde Kommune og Københavns Kommune.

I den kommende trafikplanperiode skal FynBus derfor være i stand til at give ejerne et overblik over mulighederne for en grønnere busdrift vha. busser, der kører på alternative drivmidler, samt fordele og ulemper ved de forskellige teknologier.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan 2018 – 2021.

Vedtagelse:

3. REJSEREGLER OG TAKSTER FOR MEDBRAGTE DYR I FLEXTRAFIK

Resumé:

FynBus har gennemgået egne rejseregler og takster for medbragte dyr i Flextrafik. Her blev der også sammenlignet med øvrige trafikselskaber.

På baggrund af dette foreslås en harmonisering af FynBus Flextrafiks rejseregler og takster fra 1. maj 2018, så rejseregler og takster for medbragte dyr følger de øvrige trafikselskaber.

Sagsfremstilling:

Ifølge lov om trafikselskaber (§ 11, Stk. 4) må taksterne for individuel handicapkørsel ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik. For medbragte dyr differentierer takster og regler for FynBus' forskellige tilbud. Her er medbragte dyr i handicapkørsel den dyreste transportløsning, se nedenfor.

- I busser kan mindre dyr medbringes gratis, hvis de under hele rejsen er anbragt i taske, bur eller transportkasse. Større hunde kan medbringes, men billetteres til børnetakst.
- Ved telekørsel kan mindre dyr medbringes, hvis de er i kort snor (hunde) eller er anbragt i transportkasse/taske. Dyret rejser til børnetakst, og større dyr kan ikke medbringes.
- For handicapkørsel gælder det, at dyr rejser til samme pris som kunden selv, dvs. hvis en voksen medtager et dyr, billetteres til voksentakst.

For alle FynBus' tilbud gælder det, at fører- eller servicehunde kan medbringes gratis uanset størrelsen.

Rejsereglerne for medbragte dyr i busser er dækket af de fælles landsdækkende rejseregler. Der findes ikke tilsvarende landsdækkende rejseregler for Flextrafik. Ved gennemgang af Nordjyllands Trafikselskabs, Midttrafiks og Sydtrafiks regler og takster for medbragte dyr i de forskellige flextilbud ses ens regler, hvor mindre dyr i taske samt fører- og servicehunde kan medtages gratis.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FynBus Flextrafiks rejseregler og takster for dyr justeres fra 1. maj 2018, så de følger de øvrige trafikselskaber.
- Mindre dyr kan medtages gratis i alle FynBus Flextrafik-kørselstilbud, såfremt dyret bliver i taske/transportkasse under hele turen.
- Større dyr ikke kan medtages i FynBus' Flextrafik-tilbud, dog fraset fører- og servicehunde, der kan medtages gratis.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. VIATRAFIK: PASSAGERANALYSE

Resumé:

VIATRAFIK har udarbejdet en rapport om passagerudviklingen på Fyn i perioden 2014-17. Konsulenterne gennemgår rapporten på mødet.

Sagsfremstilling:

Passagertallet har været faldende siden 2015. Perioden har været præget af flere store ændringer på Fyn.

FynBus har bedt VIATRAFIK om at udarbejde en rapport, der beskriver:

- Passagerudviklingen
- Hvor udviklingen har fundet sted
- Mulige årsager til udviklingen

På bestyrelsesmødet udleverer VIATRAFIK den udarbejdede rapport, og konsulenterne gennemgår analyser og konklusioner.

FynBus indførte Rejsekort i 2017 og forberedte indførelsen af Takst Vest.

Implementeringen af Rejsekort startede i januar 2017 og afsluttes forsommeren 2018, hvor også Ungdomskort er fuldt implementeret. Indførelsen af Rejsekort har desuden givet anledning til, at FynBus' mobilbillet er opdateret, der er indført en Webshop og et nyt administrationssystem for grupperejser.

Samlet set betyder det, at alle FynBus' kendte rejsehjemler er erstattet med nye. Det har været en stor forandring for kunderne, og på datasiden skal meget etableres på ny.

Implementering af nye kort og de manglende dataværktøjer medfører, at FynBus ikke har kunnet indsamle registreringer i eget billetsystem, som det har været muligt siden 2008. Desuden "bippes" kortprodukter som Uddannelseskort ikke i øjeblikket.

Forberedelsen af Takst Vest har herudover også medført ændringer i takstsystem og takster. Der er ændret på enkelte zoneafstande, og "Odense for en 10'er" på KVIKKort blev nedlagt i januar 2017. Herved steg prisen til 15 kr. for laveste rabattrin – svarende til taksten på det øvrige i Fyn.

Herudover har udviklingen af bymidten i Odense og de igangværende vejarbejder til forberedelse af letbanen medført mange omlægninger i trafiksystemet siden 2014. Blandt andet blev den fælles terminal atter delt i Plads Nord og Plads Syd i 2016, så de koordinerede køreplaner mellem by- og regionalbusser måtte opgives. Dermed fik de regionale ruter reduceret stopmønster for at kompensere for de øgede rejsetider, som vejarbejder og omlægninger medfører.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

5. ÆNDRINGER AF LOV OM TRAFIKSELSKABER I FORHOLD TIL HANDICAPKØRSEL

Resumé:

I december 2017 blev lov om trafikskaber ændret med virkning fra 18. marts 2018, og en yderligere lovændring forventes vedtaget i første halvår af 2018 med virkning fra 1. juli 2018. Lovændringerne vedrører bl.a. præcisering omkring brug af individuel handicapkørsel og udvidelse af ordningen til lovpligtigt at omfatte blinde og stærkt svagsynede.

Sagsfremstilling:

Lovændring 18. marts 2018: Kørselsformål

Den individuelle handicapkørsel skal ifølge § 11 i Lov om trafikskaber etableres, så den "rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende". Denne formulering har gennem tiden givet anledning til usikkerhed, idet trafikskaberne administrerer andre kørselsordninger, som f.eks. lægekørsel, som borgerne også skal visiteres til. I august 2015 afholdt Transportministeriet møde med trafikskaberne og på baggrund af mødet, besluttede FynBus' bestyrelse den 11. februar 2016, at FynBus' Bestillingsmodtagere ikke skal spørge til kørselsformål, når kunder bestiller individuel handicapkørsel. Bestillingsmodtagerne vil dog vejlede brugeren bedst muligt.

I december 2017 blev lov om trafikskaber ændret på tre områder. En af ændringerne er en præcisering af anvendelsesområdet for lovens § 11 om individuel handicapkørsel i overensstemmelse med den gældende fortolkning, dvs. en ændring fra "over 18 år" til "18 år eller derover", samt fjernelse af sætningen "som rækker udover transport til behandling, terapi og lignende".

I bemærkningerne vedrørende ændringen fremgår det, at:

"Bestemmelsen gør det klart, at bestemmelsen omfatter andet end fritidsformål, idet hensigten med bestemmelsen er, at ordningen skal udgøre et supplement til øvrige kørselsordninger. Præciseringen ændrer ikke på brugernes retsstilling i forhold til andre kørselsordninger, hvor en kommune eller en region med hjemmel i lov skal eller kan yde befordring af bestemte grupper til nærmere bestemte formål. Individuel handicapkørsel er fortsat tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men ordningen kan også anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende.

Såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Brugere af ordningen vil således selv skulle undersøge, om vedkommende er berettiget til kørsel efter andre ordninger, ligesom offentlige myndigheder har en vejledningspligt vedrørende eventuelle andre mulige kørselsordninger."

FynBus kan derfor fortsætte den nuværende praksis i forhold til bestillingsmodtagelse.

Lovændringerne træder i kraft den 18. marts 2018.

Mulig lovændring 1. juli 2018: Blinde og stærkt svagsynede

Kommunerne kan i dag beslutte at udvide ordningen for Individuel Handicapkørsel og f.eks. visitere blinde og stærkt svagsynede. Dette har Middelfart og Kerteminde valgt, og FynBus kører derfor i dag et lille antal blinde eller svagsynede.

Den 5. december 2017 blev fremsat et ændringsforslag til trafikskabsloven. Ændringsforslaget udvider persongruppen, som omfattes af § 11, sådan at også blinde og stærkt svagsynede kan anvende tilbuddet om individuel handicapkørsel.

Det er regeringens forventning, at udvidelsen af ordningen vil medføre en samlet udgift for alle kommunerne i Danmark på ca. 33 mio. kr. årligt. Kommunen kompenseres via bloktilskuddet for de udgifter, som er aftalt i satspuljeaftalen. Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative udgifter for regionerne.

Trafikselskaberne i Danmark har indgivet høringsvar.

Ændringen vil, såfremt den vedtages, træde i kraft pr. 1. juli 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

6. FYNBUS' BRUG AF OG ARBEJDE MED ARBEJDSKLAUSUL

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler, herunder:

- Indførelse af arbejdsklausul
- Arbejdsklausul i FynBus' kontrakter
- Henvendelse fra en anden forvaltningsmyndighed vedrørende FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler

Sagsfremstilling:

Indførelse af arbejdsklausul

FynBus' bestyrelse drøftede tilbage i 2014 FynBus' rolle i forhold til kontrol af løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos FynBus' kontraktpartner ("vognmænd"). Advokatfirmaet Poul Schmith udarbejdede i den forbindelse et notat vedrørende FynBus' kontrol med løn- og arbejdsvilkår.

Advokatfirmaet konkluderede bl.a. følgende:

- FynBus er ikke forpligtet til at udføre kontrol af, hvorvidt bestemmelserne i lovgivningen om løn- og ansættelsesvilkår overholdes.
- Det er bestyrelsen, som beslutter, om der skal anvendes arbejdsklausuler i FynBus' kontrakter.
- Hvis der udarbejdes arbejdsklausuler, er FynBus forpligtet til at føre kontrol.
- Det er bestyrelsen, som beslutter, hvilket kontrolniveau, der skal fastlægges.

Det er således FynBus' bestyrelse, som sætter rammerne for brug af arbejdsklausuler samt kontrol heraf. Det er også bestyrelsen, som fastsætter de overordnede regler for, hvilke tiltag FynBus skal gøre for at kontrollere, om FynBus' samarbejdspartnere lever op til/overholder gældende krav.

FynBus' bestyrelse traf i 2015, med afsæt i de tidligere drøftelser og det omtalte notat en beslutning om at indføre en arbejdsklausulbestemmelse i fremtidige kontraktforhold med sine samarbejdspartnere. Der blev endvidere truffet en beslutning om, hvordan kontrollen af overholdelse af denne arbejdsklausul skulle foregå, og der blev i den forbindelse udarbejdet en forretningsgang, jf. Bilag 6.1.

FynBus indførte krav om arbejdsklausul i kontrakterne med sine samarbejdspartnere med virkning for første gang den 1. marts 2015. Arbejdsklausulen var udarbejdet af Advokatfirmaet Poul Schmith.

Arbejdsklausul i FynBus' kontrakter

FynBus udbyder Flextrafik i samarbejde med trafikelskaberne Sydtrafik og Midttrafik. FynBus har hidtil været det eneste trafikelskab i udbuddet, som ønsker en særskilt bestemmelse om en arbejdsklausul. Det betyder, at FynBus' krav til overholdelse af arbejdsklausulen bliver reguleret via et bilag til kontrakten, jf. Bilag 6.2. Bilaget tager stilling til dokumentation og redegørelse samt bodbestemmelser og kontrolforanstaltninger.

FynBus arbejder med udgangspunkt i den nævnte forretningsgang systematisk med at kontrollere, om vognmændene overholder de aftalte løn- og arbejdsvilkår, som er fastsat og gældende. FynBus ønsker, at der er en ligeværdig konkurrence på området for alle samarbejdspartnerne, og bestyrelsen bliver flere gange om året orienteret om det daglige arbejde hermed.

Det kan endvidere nævnes, at FynBus på sin hjemmeside - <http://fynbus.dk/arbejdsklausuler> har indarbejdet en procedure for, at alle kan henvende sig til FynBus, hvis der er kendskab til uregelmæssigheder på området. Der er her mulighed for at ringe eller skrive til FynBus.

FynBus undersøger aktivt ud fra de ovennævnte retningslinjer, om vognmændene yder sine ansatte løn- og arbejdsforhold på niveau med en landsdækkende overenskomst. FynBus har løbende igangværende undersøgelser.

I det tilfælde, at en vognmand er medlem af en arbejdsgiverorganisation, som har indgået en landsdækkende overenskomst med en lønmodtagerorganisation, vil det altid være disse parter og/eller parterne på arbejdsmarkedet, som forholder sig til en eventuel tvist.

I det tilfælde, at en vognmand ikke direkte har tiltrådt en overenskomst, iværksætter FynBus en procedure – som er løbende, som skal sikre, at vognmanden gennem hele kontraktperioden yder sine ansatte løn- og arbejdsforhold i overensstemmelse med arbejdsklausulen – altså i overensstemmelse med en landsdækkende overenskomst.

FynBus anser følgende overenskomster, som værende landsdækkende:

- Atax og 3F
- Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) og 3F
- Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det Faglige Hus

De 3 nævnte overenskomster er i overensstemmelse med de landsdækkende og repræsentative overenskomster, som Folketinget har forholdt sig til i forbindelse med vedtagelsen af den nye taxilov. Trafikstyrelsen omtaler endvidere de nævnte overenskomster på sin hjemmeside.

FynBus oplever resultater med sit arbejde omkring arbejdsklausuler på trods af, at FynBus er bekendt med, at branchen er hård, og at der er stor konkurrence og stridighed på området. FynBus har i overvejende grad en god og konstruktiv dialog og proces med sine samarbejdspartnere. Det kan i den forbindelse nævnes, at processen betyder, at vognmanden indretter sig efter forholdene, og at det tillige ofte fører til, at en vognmand vælger at organisere sig.

FynBus har udarbejdet en oversigt over, hvilken indsats FynBus har foretaget i perioden 1. marts 2014 til 1. april 2018 for så vidt angår arbejdsklausulen. Det fremgår bl.a. af oversigten, hvor mange vognmænd, der har indgået overenskomst, og hvor mange vognmænd, der er blevet kontrolleret. Der henvises til Bilag 6.3.

Ny taxilov

Den nye taxilov, som trådte i kraft pr. 1. januar 2018 har en bestemmelse om krav til løn- og arbejdsvilkår, som stort set er identisk med den bestemmelse, som FynBus har i sine kontrakter med vognmændene. Bestemmelsen sikrer, at ansatte skal have løn- og arbejdsvilkår, der "ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område". Bestemmelsen vil dog kun være gældende for tilladelser, der udstedes efter den nye taxilov. Tilladelser udstedt efter den gamle lovgivning kan være gældende i op til 10 år endnu.

Ændringen i taxiloven betyder, at for nye tilladelser vil forhold vedr. løn- og arbejdsvilkår være reguleret såvel lovgivningsmæssigt som kontraktretligt.

Loven regulerer forholdet på den måde,

- at tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis vognmanden i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i loven – som f.eks. krav til løn- og arbejdsvilkår
- at Trafikstyrelsen har tilsynspligten og har kompetencen i forhold til de administrative sanktionsmuligheder. Trafikstyrelsen skal i den forbindelse føre kontrol med, at bestemmelserne i loven overholdes
- at der er indsat en straffebestemmelse, hvorefter vognmanden kan straffes med bøde, hvis vognmanden overtræder bestemmelsen om løn- og arbejdsvilkår. Det er politi og anklagemyndigheden, som håndhæver straffebestemmelsen.

Kontrakten regulerer forholdet på den måde,

- at FynBus kan kontrollere løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos vognmanden.
- at FynBus kan påberåbe sig misligholdelse, og i tilknytning hertil eventuel ophæve kontrakten
- at FynBus kan tilbageholde vederlag
- at FynBus kan påberåbe sig en bod

FynBus udbyder flextrafik i samarbejde med trafikselskaberne Sydtrafik og Midttrafik, og der arbejdes lige nu med udbud af de næste kontrakter, der træder i kraft 1. marts 2019. Det nye udbud vil stille alle vognmænd ens, således at alle skal leve op til kravet i taxiloven om løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende overenskomst – uanset hvornår tilladelsen er givet.

FynBus har overfor Sydtrafik og Midttrafik tilkendegivet, at man gerne tiltræder forslaget om lige vilkår for alle vognmænd, dog således at FynBus' nuværende mulighed for kontrol, bod, sanktioner m.m. efter arbejdsklausulen ikke må svækkes.

Aktindsigt i kontrollen og henvendelse fra en anden forvaltningsmyndighed

FynBus modtager jævnligt anmodning om aktindsigt i FynBus' gennemførte kontroller. De henvendelser bliver behandlet efter reglerne i offentlighedsloven, hvor udgangspunktet er, at enhver kan forlange at blive gjort bekendt med disse akter. Det fremgår dog af loven, at retten til aktindsigt ikke omfatter oplysninger om fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold el.lign., for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for den person eller virksomhed, oplysningerne angår, at anmodningen ikke imødekommes.

Det er FynBus' vurdering, at en anmodning om aktindsigt ofte handler om en vognmands konkrete forretningsforhold, hvorfor FynBus som udgangspunkt afvise disse anmodninger.

FynBus er desuden imødekommende overfor en anden forvaltningsmyndighed med hensyn til at svare på en konkrete henvendelse vedrørende FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler samt kontrol heraf, men det er nødvendigt for FynBus at overholde gældende lovgivning vedrørende videregivelse af oplysninger til en anden forvaltningsmyndighed.

FynBus vurderer, at forvaltningslovens § 28, stk. 2, som handler om oplysninger af almindelig fortrolig karakter, finder anvendelse i forhold til en konkret henvendelse vedrørende FynBus' kontrol af udstedte arbejdsklausuler i forhold til navngivne vognmænd.

Det er en bestemmelse om fortrolige oplysninger. Om videregivelse af fortrolige oplysninger må finde sted til anden forvaltningsmyndighed vil bero på, om videregivelsen må anses for uberettiget efter reglerne om tavshedspligt.

Tavshedspligten omfatter oplysninger om fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold, herunder forretningshemmeligheder, for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for vognmanden, at oplysningerne ikke videregives.

FynBus har som offentlig forvaltning en tavshedspligt for så vidt disse oplysninger, hvilket betyder, at FynBus ikke kan udlevere disse oplysninger til hverken en anden forvaltningsmyndighed eller andre personer så som en anden vognmand, ansatte og journalister.

FynBus vurderer på den baggrund, at FynBus ikke kan videregive fortrolige oplysninger, som en anden forvaltningsmyndighed efterspørger, medmindre FynBus kan få et samtykke fra den berørte vognmand, eller det må antages, at oplysningen vil være af væsentlig betydning for myndighedens virksomhed.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Bilag:

- | | |
|-----------|--|
| Bilag 6.1 | Forretningsgang for FynBus' kontrol af arbejdsklausuler - flextrafik |
| Bilag 6.2 | Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus (FlexGaranti) |
| Bilag 6.3 | Oversigt over indsats vedrørende arbejdsklausul |

7. UDFASNING AF SMS-BILLET

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 12. december 2017 besluttede bestyrelsen at nedlægge SMS-billetten. Dette sker blandt andet med begrundelse i ønsket om forenkling af salgskanaler, samt et ønske om at flytte kunderne over på den nyligt opdaterede mobilbillet-applikation, der både er billigere i drift, mere fleksibel i brug og bedre sikret mod snyd end SMS-billetten. SMS-billetten ophørte med at virke den 1. marts 2018.

Sagsfremstilling:

Det har været muligt at købe en SMS-billet hos FynBus siden den 29. januar 2008, hvor FynBus som det første trafikselskab i Danmark indførte SMS-billetten. I en periode på 10 år er der blevet solgt mere end 2,1 millioner SMS-billetter, men den 1. marts 2018 var det slut.

FynBus har i månederne op til SMS-billettens ophør gennemført flere kampagnetiltag. Disse havde flere formål: Dels at fortælle kunderne om SMS-billettens ophør og dermed afværge situationer, hvor kunder ikke kunne købe gyldigt billet inden påstigning, og dels at lancere alternativet til SMS-billetten, FynBus' Mobilbillet-applikation, der blev moderniseret og relanceret i efteråret 2017.

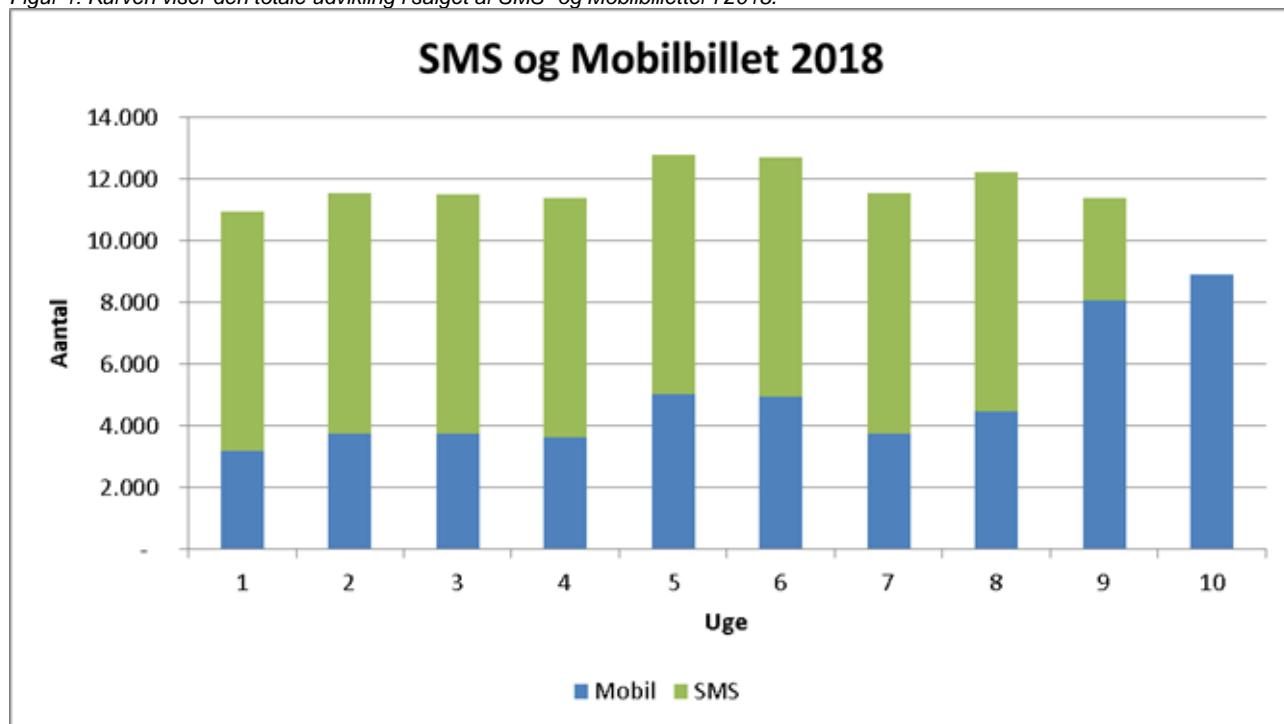
Gennem pressemeddelelser, nyhedsbreve direkte til kunderne, skiltning på skærme i busserne, samt annoncering via Facebook er kunderne løbende blevet informeret om SMS-billettens ophør. Parallelt hermed er der blevet skruet op for markedsføringen af FynBus' mobilbillet-applikation, blandt andet gennem kommerciel annoncering via relevante kanaler, som fx Facebook og lokalradioer, dækkende hele FynBus' område.

Hvordan er det gået?

Lukningen af SMS-billetten har ikke afstedkommet kundeklager, hvilket formentlig skyldes et højt informationsniveau kombineret med hjælp fra buschaufførerne. Chaufførerne har ydet god hjælp ved at informere SMS-billet-kunder op til lukningen, og efterfølgende i forhold til rådgivning om alternativer. Endelig har chaufførerne udvist fleksibilitet i forhold til de kunder, der ikke har været klar over lukningen, og derfor har haft brug for hjælp til køb af billet fx via mobilbillet-applikationen.

I de seneste mange måneder er der i gennemsnit blevet solgt 35-40.000 SMS-billetter pr. måned, hvilket svarer til ca. 8.000 SMS-billetter pr. uge. Som det fremgår af nedenstående figur 1, er det tydeligt at mange SMS-billet-kunder nu har fundet over på mobilbillet-applikationen. Således blev antallet af solgte billetter via mobilapp og webshop næsten fordoblet efter SMS-billettens lukning den 1. marts 2018. I uge 8 blev der i alt solgt 4.471 mobilbilletter, mens der i uge 10 blev solgt 8.891.

Figur 1: Kurven viser den totale udvikling i salget af SMS- og Mobilbilletter i 2018.



Samlet set viser figur 1 en kraftig stigning i antallet af solgte mobilbilletter fra uge 8, samt et mindre fald i det samlede salg af digitale billetter. Det er en klar forventning, at størstedelen af SMS-billet-kunderne vil skifte til køb af billetter via mobilbillet-applikationen, og at antallet af solgte billetter via denne salgskanal vil stige i takt med, at den fortsat markedsføres som led i strategiprojektet "Ud med kontanterne".

Der er planlagt yderligere markedsføringstiltag resten af året, og effekten af indsatsen følges løbende op som en del af afrapportering af strategiprojektet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

8. MEDDELELSER

- Den Samlede Rejse
- Takst Vest
- Møde med Sydtrafik
- Bestyrelsens studietur august 2018

9. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Årsregnskab 2017

Indhold

Indledning	2
Væsentlig udvikling i 2017.	3
Kørselsomfang	3
Omkostningsindeks kørselsudgifter	3
Udbud	3
Billettering	3
Takster	4
Passagertal	4
Sammenfatning.....	6
Kunder.....	8
Passagerindtægter	10
Entreprenørudgifter.....	13
Fællesudgifter	15
telekørsel	17
Flexkørsel	19
Udviklingen i personture.....	20
Hovedtal	21
Entreprenørudgifter	23
Fællesudgifter	24
Tjenestemandspensioner	26
Resultat	26
Præmiebetaling	27
Pensionsbalance.....	27
Egenkapital	29
Pensionsbalancen.....	30
Øvrigt.....	30
Eksternt finansierede projekter	31

INDLEDNING

FynBus aflægger årsregnskab for 2017.

Regnskabsaflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ.

Regnskabsaflæggelsen består af en samling dokumenter:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab FynBus 2017
Bilag 1.2	Talmateriale årsregnskab 2017
Bilag 1.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2017 (eftersendes efter mødet gr. manglende passagertal, der foreligger i mødet jf. dagsordenens pkt. 4)
Bilag 1.4	Revisionsberetning nr. 11.
Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2017
Bilag 1.6	Finansiering 2017
Bilag 1.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2017

Det eksterne årsregnskab indeholder ledelsesberetning og resultatet af revisionens gennemgang. Revision er gennemført med en påtegning uden bemærkninger og forbehold.

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2017 samt udviklingen de foregående år. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner samt egenkapital.

Økonomien i de eksternt finansierede projekter, fremgår ikke af det interne regnskab, men gennemgås sidst i dette notat.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Der bliver udarbejdet specifikke kommentarer og regnskaber for de enkelte ejere i bilag 1.3. Disse eftersendes, da tal fra VIATRAFIK's passageranalyse skal indarbejdes i materialet. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i forsommeren 2018, hvor budgetforslaget for 2019 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

Ærø meldte sig ud af FynBus-samarbejdet med virkning fra 2016, og data for Ærø fra 2015 er udeladt i alle tabeller og forklaringer af hensyn til sammenligning af 2014 med de øvrige år i perioden 2014 – 2017.

Væsentlig udvikling i 2017.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold, der har påvirket økonomien i perioden fra budgettet blev udarbejdet i sommeren 2016 og til afslutningen af 2017.

Kørselsomfang

FynBus' budget 2017 er udarbejdet i sommeren 2016. Det vil sige på et tidspunkt, hvor Odense Letbane endnu ikke havde en endelig plan for anlægsarbejderne i 2017.

Som følge heraf kunne Odense Kommune heller ikke på budgettidspunktet levere data om de fremkommelighedsmæssige konsekvenser for busserne, som er grundlag for udgiftsbudgettet.

Budgetterne for Odense Kommune og Region Syddanmark blev udarbejdet på et tidspunkt, hvor FynBus var ved at forberede det største køreplansskift i mange år, da den samlede terminal for bustrafikken på Østre Stations Vej skulle deles i to, så den gamle rutebilstation nord for banen skulle tages i brug igen.

I budget 2017 for Region Syddanmark var planlagt en indførelse af R-busnettet fra Trafikplan 2014-17. Udgangspunktet var den billigere kørselskontrakt startende i efteråret 2016 samt FynBus' passageranalyse fra juni 2017.

Omlægningen omkring OBC, samt øvrige letbanearbejder i Odense medførte at omfanget af regionale køreplantimer steg med 3,3 % (8.500 timer). Desuden faldt passagertallet markant i Odense i de regionale busser i efteråret 2016.

På grund af ubalancen i den regionale ramme i 2016 gennemførtes i februar 2017 et køreplansskift, hvor antallet af stoppesteder i Odense blev reduceret for at spare køretid. Herudover blev rute 110-111 omlagt. Køreplanændringerne medførte et fald i produktionen på knap 8.000 køreplantimer og R-Busnettet blev udskudt.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

På budgettidspunktet vurderede Trafikselskaberne i Danmark en stigning i omkostningsindekset for kørselsudgifterne på 0,9 %. Resultatet blev en stigning på 1,7 %.

Udbud

Der er gennemført udbud af lokalkørslen i Middelfart, Kerteminde og Faaborg-Midtfyn kommuner. I forbindelse med udbudsprocessen blev muligheden for naturgas som drivmiddel undersøgt, men ikke implementeret.

Kontrakterne i de tre kommuner var FynBus' billigste på grund af fordelagtige tilbudspriser i forbindelse med udbuddene i 2010. Priserne steg 2 % i Kerteminde, 10 % i Middelfart, hvor der var krav til EURO6 busser, samt 15 % i Faaborg-Midtfyn, der var FynBus' billigste kontrakt frem til udbuddet.

Billettering

I 2017 er FynBus indtrådt i Rejsekort og pr. 15. januar kunne rejsekortet benyttes i busserne.

Fra 15. januar blev kontantbilletter udstedt på det nye rejsekortudstyr, det var muligt at benytte rejsekort i busserne, og samtidig blev konverteringen af KVIK- Tur- og Værdikort til Rejsekort påbegyndt. Fra april blev periodekortkunder migreret til korttyperne Pendlerkort og Pendlerekombi. Med udgangen af maj blev det gamle billetudstyr fjernet fra busserne.

Skolekort overgik til Rejsekort fra det nye skoleårs start i august. Ungdomskort blev konverteret i første halvår 2018, hvorefter implementeringen af Rejsekort er afsluttet.

I forbindelse med udfasningen af det gamle billetsystem har det været nødvendigt at opgradere FynBus' mobilløsning for at kunne håndtere billetløsninger, der ikke kan udstedes i Rejsekortuniverset. Herudover er "FynBus bestilling" indført til at håndtere grupperejser for skoler og dagtilbud.

Takster

I forbindelse med indførelsen af Rejsekort ophørte ordningen "Odense for en 10'er". Herudover blev der gennemført en tilpasning af en række forhold omkring rabattrin og zoneafstande, så ændringerne for fynboerne blev beskedne, da Takst Vest startede i marts 2018.

Passagertal

Der er sket omfattende ændringer i hele FynBus' datagrundlag som følge af de nye billetsystemer. Samtidig skiftede FynBus BI-system (BI=Business Intelligence), så data er ikke på plads på detailniveau i FynBus' administrative systemer.

Det vil sige, at administrationen fx. ikke kan se påstigningsregistreringer på stoppesteds-, tur- og ruteniveau, men er nødt til bruge Rejsedatas mere overordnede statistikker.

FynBus indgik i januar 2018 en aftale med rådgiverfirmaet VIATRAFIK om at beskrive passagerudviklingen samt estimere passagertal for 2017 med henblik på en uvildig udviklingsbeskrivelse for perioden 2014-17, samt for at få skabt et godt datamæssigt afsæt til de kommende år.

Passagertal for 2017 baserer sig på data fra TMS og Rejsekort. Da skolekort ikke har været "bippet" fra fjernelsen af det gamle udstyr til fuld implementering af Rejsekort, og Ungdomskort tilsvarende heller ikke har kunnet "bippes" efter 1. juni, er manuelle beregninger nødvendige for disse korttyper.

Passagerudviklingen afrapporteres i en særskilt rapport.

Indtægtsdeling

Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

Da DSBs og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejerne

Afregningen sker ud fra aconto-beregninger, der slutafregnes i april-maj i året efter det år, der opgøres.

I perioden 2013-16 har der været uenighed mellem parterne om afregningsresultatet. Det har betydet, at slutafregningen for 2013 først er foretaget i 2016, hvor FynBus betalte 3,3 mio. kr. til DSB. Tilsvarende er slutafregning for 2014-16 foretaget i 2017 hvor FynBus har modtaget 8,2 mio. kr. fra DSB.

Indtægtsdelingen administreres i Bus&Togs Økonomistyregruppe og beslutes i Direktørgruppen. Der er bred enighed om, at uafklarede udeståender med større beløb skal undgås fremover.

Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere sker på samme måde som den nationale model.

I forbindelse med overgangen til Rejsekort skal FynBus på ny have udviklet indtægtsfordelingsmodeller til Pendlerkort, Ungdomskort og Skolekort. Dette udviklingsarbejde sker først i 2018.

Indtægtsfordelingen mellem ejerne er derfor foretaget ud fra nøglerne i 2016 gengivet herunder:

Tabel 1: Fordelingsnøgler til ejerfordeling af pendler- ungdoms og skolekortindtægter

Ejer	Periode kort	Ungdoms-kort	Skole-kort
Assens	0,7%	1,9%	21,8%
Faaborg-Midtfyn	1,8%	2,2%	11,4%
Kerteminde	1,1%	0,4%	5,5%
Langeland	0,9%	0,3%	7,4%
Middelfart	1,3%	1,5%	4,1%
Nordfyn	0,7%	1,3%	14,9%
Nyborg	1,3%	1,5%	7,7%
Odense	41,6%	22,5%	4,7%
RSD	44,3%	64,4%	16,1%
Svendborg	6,3%	4,0%	6,3%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

For pendlerkort er anvendt en sammenvæjet nøgle på TMS-data fra de første 5 måneder 2017 og de sidste 7 måneder i 2016.

SAMMENFATNING

Nedenfor beskrives kort hovedkonklusionerne i udviklingen i busdriften for perioden 2014 – 2017 ud fra udviklingen i passagerindtægter, entreprenørudgifter og fællesudgifter. I de efterfølgende afsnit er tal for de enkelte elementer beskrevet med yderligere detaljer.

Rutekørsel

Passagerindtægterne er reduceret med 2 % fra 2014-17, hvilket svarer til knap 5,3 mio. kr. Som nævnt i indledningen er der i 2017 ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog-samarbejdet på 8,2 mio. kr., så den reelle udvikling er en reduktion på 13,5 mio. kr., svarende til 6 %.

På grund af de ekstraordinære indtægter er regnskab 2017 3,7 mio. kr. over budget.

Region Syddanmark og Odense Kommune har ca. 86 % af indtægterne i 2017. De står for langt størstedelen af indtægtsfaldet.

I perioden fra 2014-17 er entreprenørudgifterne faldet med 6 % svarende til 32,4 mio. kr. i perioden fra 2014-17. Det skyldes især billigere kørselskontrakter for Region Syddanmark og Odense Kommune, hvor kontrakterne med start i hhv. 2016 og 2015 blev mere end 20 mio. kr. billigere pr. kontrakt pr. år.

I forhold til budget 2017 er kørselsudgifterne i regnskabet 2 % lavere, svarende til 11,7 mio. kr. Den væsentlige årsag er, at køreplantimetallet er ca. 19.000 timer mindre end budgetteret.

R-busnettet ikke blev sat i gang for Region Syddanmark (15.000 køreplantimer) og letbanekonsekvenser for Odense Kommune blev mindre end forventet på budgettidspunktet (4.000 køreplantimer).

Fællesudgifterne står for den største stigning i perioden 2014-17 med 21 %. Det skyldes ekstra omkostninger til Rejsekortet med knap 6 mio. kr. i 2016 og ca. 10 mio. kr. i 2017. Bortset fra Rejsekort er fællesudgifterne uændrede siden 2010 målt i faste priser.

Tallene i tabel 2 for passagerindtægter, entreprenørudgifter og fællesudgifter leder frem til ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus.

Tabel 2: Udviklingen i ejerbidraget regnskab 2014-17 samt budget 2017

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Busdrift								
Indtægter	-235,3	-237,2	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Kørselsudgifter	510,7	515,3	499,9	478,3	490,0	100	94	98
Fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	337,6	323,9	339,1	100	96	96
Telekørsel								
Indtægter	1,4	2,2	2,5	2,6	2,6	100	183	101
Kørselsudgifter	11,1	15,3	18,0	17,4	19,7	100	157	88
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	142	86
Ejerbidrag i alt	353,0	360,8	359,8	344,8	363,3	100	98	95
Produktion	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Driftsbusser	322	331	341	337	337	100	105	100
Køreplantimer	610.415	611.390	625.194	617.934	636.300	100	101	97
Køreplankm.	18.603.703	18.854.935	18.670.170	18.666.821	19.182.400	100	100	97
Service timer telekørsel	18.330	25.137	30.409	30.514	33.135	100	166	92
Direkte rejsek. telekørsel	730.719	970.102	1.186.920	1.157.201	1.282.285	100	158	90

Ejerbetalingen til rutekørsel er faldet med 4 % i perioden 2014 – 2017 i løbende priser svarende til 14,4 mio. kr.

Regnskab 2017 er 5 % under budget svarende til 15,2 mio. kr. væsentligst på grund af den mindre køreplan-timedproduktion.

De største bidragydere er Region Syddanmark og Odense Kommune.

For Region Syddanmark kan udviklingen 2016-17 sammenfattes som vist i nedenstående tabel:

Tabel 3: Udvikling i nettotilskud for Region Syddanmark

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	Ændring	B2017
Indtægter excl. ekstraordinær Bus&Tog	-125,5	-121,1	-4,4	-119,4
Kørselsudgifter	203,4	182,6	20,8	190,9
Fællesudgifter	31,6	35,6	-4,0	35,1
Ekstraordinær Bus & Tog	0,7	-5,8	6,5	
Ejerbidrag rutekørsel	110,2	91,3	18,9	106,5

De mindre kørselsudgifter skyldes primært at den nye kontrakt slår fuld igennem, samt at der reduceres 8.000 køreplantimer i forbindelse med køreplansskiftet i januar 2017. Samlet bliver Region Syddanmarks ejerbidrag 18,9 mio. kr. mindre end i 2016 og 15,2 mio. kr. mindre end budget 2017.

Tabel 4: Udvikling i nettotilskud Odense Kommune

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	Ændring	B2017
Indtægter excl. ekstraordinær Bus&Tog	-77,8	-71,5	-6,3	-76,9
Kørselsudgifter	177,9	179,6	-1,7	182,4
Fællesudgifter	23,3	25,2	-1,9	25,6
Ekstraordinær Bus & Tog	2,4	-0,8	1,6	
Ejerbidrag rutekørsel	125,7	132,5	-6,8	131,1

Odense Kommunes ejerbidrag stiger med 6,8 mio. kr. fra 2016 til 2017 trods uændret produktion. Det skyldes væsentligst vigende indtægter. I forhold til budgettet er kørselsudgifterne 2,8 mio. kr. mindre end budgetteret. Indtægterne er 5,4 mio. kr. under budget.

Telekørsel

Tabel 2 viser, at produktionen, målt i servicetimer, er steget 66 % i perioden fra 2014-17. Kørselsudgifterne er i samme periode steget med 57 % svarende til 6,3 mio. kr. Fællesudgifterne, der er udgifter til callcenter og trafikstyring, er i perioden steget 22 %, altså væsentligt mindre end kørselsomfanget.

Af tabel 2 fremgår også, at efterspørgslen på telekørsel synes at være mættet, da kørselsomfanget er stort set uændret fra 2016 til 17.

Budgettet i 2017 indeholdt forventninger til en fortsat vækst, der ikke har fundet sted. Derfor er ejerbidraget til telekørsel 16 % mindre end budgetteret svarende til 3,4 mio. kr..

Samlet ejerbidrag til den åbne kørsel

Samlet set er ejerbidraget i 2017 15 mio. kr. mindre end i 2016 og 18,5 mio. kr. mindre end budgetteret for 2017. Det skyldes væsentligst mindre produktion (3 % køreplantimer og 9 % servicetimer i telekørslen).

Hertil kommer, at fællesudgifterne i perioden 2015-17 er steget med 12,7 mio. kr. på grund af anskaffelsen af Rejsekort, der altså er etableret uden stigning i ejerbidraget.

Kunder

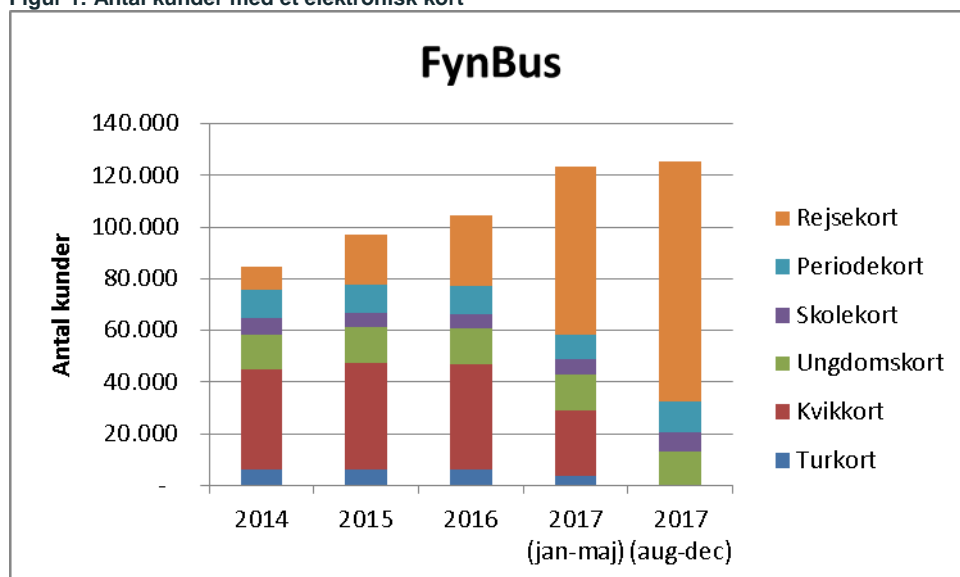
Frem til 2017 har FynBus været vant til at have sine "egne" kunder.

Det er ændret ved overgangen til rejsekortet. Hele idéen bag Rejsekort er, at kunderne skal kunne rejse overalt i Danmark på det samme kort i modsætning til KVIKkort-tiden, hvor KVIKkortet kun kunne bruges i busserne i FynBus' område.

Det samme fundament bygger pendlerkort på, da kortene frit kan anvendes i bus eller tog i de takstzoner de er gyldige til. Det samme gælder for Ungdoms- og Skolekort.

Det gør opgørelser over kunder og sammenligning over årene lidt kompliceret, da antallet af kort opgøres ud fra de kommuner fynboerne er bosiddende i – og ikke om de rejser med bus eller tog. Det fremgår af figur 1 herunder, hvor udviklingen fra 2014-17 er illustreret.

Figur 1: Antal kunder med et elektronisk kort



Figuren viser, at omkring 125.000 fynboer har et kort, der kan bruges i bus eller tog.

Tallene bag figuren er vist i tabellen herunder.

Tabel 5: Fordeling af kort

År	Turkort	Kvikkort	Rejsekort	Ungdomskort	Skolekort	Periodekort
2014	6.243	38.870	9.080	13.422	5.981	11.057
2015	6.331	40.958	19.025	13.875	5.823	10.815
2016	6.058	40.794	27.442	13.950	5.582	10.741
2017 (jan-maj)	3.447	25.471	65.325	13.847	5.912	9.491
2017 (aug-dec)			92.711	13.293	7.326	11.911

Tabellen viser at der er flere rejsekort, end der var KVIKkort, samt at Ungdomskort, skolekort og periodekort er fuldt konverteret.

Som nævnt er der opgørelsesforskelle i forhold til den måde FynBus har opgjort KVIKkort på, da der kun er talt kort, der har været aktive i den seneste periode.

I den anvendte statistik opgøres Rejsekort på baggrund af antallet af udstedte kort, da Rejsedata vurderer, at man er kunde eller potentiel kunde, selv om man kun kører sjældent.

Som det fremgår af tabel 5 øges antallet af rejsekort på Fyn markant i 2017, hvor kortet nu også kunne anvendes i bussen.

For fx skolekort skal tallene i tabellen tages med en smule forbehold, da der har været mindre indkøringsproblemer, der har medført, at et antal kort til elever er udstedt flere gange (5-700).

Desuden bemærkes, at Ungdomskort først konverteres til Rejsekort i 2018.

PASSAGERINDTÆGTER

Som nævnt i indledningen er Rejsekort FynBus' fremtidige billetsystem, derfor er begreberne for hovedgrupperne for indtægter, som er vist i tabel 5, opgjort efter det fremtidige begrebsapparat, og FynBus gamle kort- og billetnavne, tilpasset hertil.

Tabel 6: Passagerindtægter 2014-17 i løbende priser.

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Indtægter fordelt på hovedgrupper								
Kontantbilletter	-46,7	-45,1	-44,7	-46,5	-43,8	100	99	106
Rejsekort (KVIKKort mm)	-48,9	-58,1	-56,6	-58,3	-64,8	100	119	90
Pendlerkort (inkl. Bus&Tog)	-24,4	-21,8	-16,7	-30,9	-15,6	100	127	198
Ungdomskort	-64,2	-66,8	-69,0	-62,7	-61,5	100	98	102
Skolekort	-12,6	-12,5	-12,0	-10,1	-12,5	100	80	80
Statstilskud	-12,2	-12,4	-12,3	-12,4	-12,6	100	101	99
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-22,9	-23,3	-23,6	-15,1	-22,4	100		67
Øvrige indt. og salgsudgifter	-3,2	2,7	2,6	5,4	6,2	100	198	87
Sum	-235,3	-237,2	-232,3	-230,6	-226,9	100	97	102

Det fremgår af tabel 6, at kontantindtægterne efter flere års fald er steget igen i 2017, hvor der var budgetteret med et fortsat fald. Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket billet eller mobilløsning indtil de har fået anskaffet sig et rejsekort. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafikselskaber.

Indtægter på Rejsekort (KVIK- Tur- og Værdikort) er steget 19 % i perioden 2014-17, men ligger 11 % under budget. Den budgetterede stigning skyldes forventninger til den økonomiske effekt af nedlæggelsen af Odense for en tier.

Den to-trins stigning i prisen for første 2-zoners rejse - først til 15 kr. i januar 2017 og derefter til 18 kr. i juni, formodes at have medført, at forventningerne til provenuet ikke helt har kunnet indfries.

Ved konverteringen af KVIKKort til Rejsekort blev kunderne, som minimum overført til Rejsekorts rabattrin 3 – svarende til 13,50 kr. for den første 2 zoners rejse. Desuden blev kunderne kompenseret gebyret på 50 kr. for at få et rejsekort. Også helt nye kunder oplevede i en periode, indplacering på rabattrin 3, hvilket fx betød af man som fx Odense-kunde allerede fra første rejse på et helt nyt rejsekort, kun betalte kr. 13,50 for den første rejse.

Indtægterne på Pendlerkort er steget 27 % i perioden 2014-17. Udviklingen skyldes, som nævnt i indledningen, ekstraordinære indtægter fra DSB på 8,2 mio. kr., hvor også 2016-tallet er berørt af, at der blev afregnet 3 mio. kr. til DSB.

Der var budgetteret et fald i indtægter på Ungdomskort – den landssækkende tendens er et fald på 4 % - væsentligst på grund af mindre årgange. I perioden fra 2014-17, har der desuden været ændret på statstilskuddet.

Indtægterne fra skolekort er faldet 20 % fra 2014-17. Skolekortindtægter er "et nulsumsspil", da indtægterne stort alle steder går ind og ud af kommunens kasse – typisk mellem skoleforvaltning og den ansvarlige forvaltning for den kollektive trafik.

Som nævnt findes der ud over fælles brug af pendlerkort også andre rejsehjemler, der kan bruges i både Bus&Tog. Indtægterne herfra forventes at være vigende de kommende år, fordi fx Tog+ rejser og Tilslut-

ningsbilletter vil blive erstattet af rejsekort. Derfor ses i 2017 et fald på 48 %, da Bus & Togs budgetprognose i 2016 – som er lagt til grund for budgettet – ikke tog højde for overgangen til Rejsekort.

Stigningen i ”øvrige salgsudgifter” fra 2016-17 skyldes blandt andet tilbagebetaling af indskud på Tur- og Værdikort. Refusionerne har været 15 % mindre end budgetteret. Som vist i tabellen nedenfor falder indtægterne med 4,5 mio. kr. fra 2014 til 2017.

Tablet 7: Passagerindtægter 2014-17 i løbende priser

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Regnskab 2017	Budget 2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	-235,1	-237,0	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Region Syddanmark	-126,6	-126,9	-124,8	-126,9	-119,4	100	100	106
Assens	-4,2	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	100	90	92
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-4,1	-4,0	-3,8	-3,8	100	95	100
Kerteminde	-1,9	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	100	91	96
Langeland	-2,2	-2,7	-2,7	-2,1	-2,5	100	93	84
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,9	-3,0	-2,7	100	103	109
Nordfyn	-3,6	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	100	86	99
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,5	-3,3	-3,2	100	95	103
Odense	-76,9	-77,5	-75,4	-72,3	-76,9	100	94	94
Svendborg	-9,3	-9,6	-9,6	-10,6	-9,3	100	114	114

Procentuelt ser udviklingen ud til at gå hårdest ud over Kerteminde med et fald på 9 %, men det er Odense Kommune, der har det største indtægtsfald i kroner og ører. Region Syddanmarks indtægter er uændrede i perioden. Som tidligere nævnt indeholder tallene ekstraordinære afregninger til og fra DSB i 2016 og 2017.

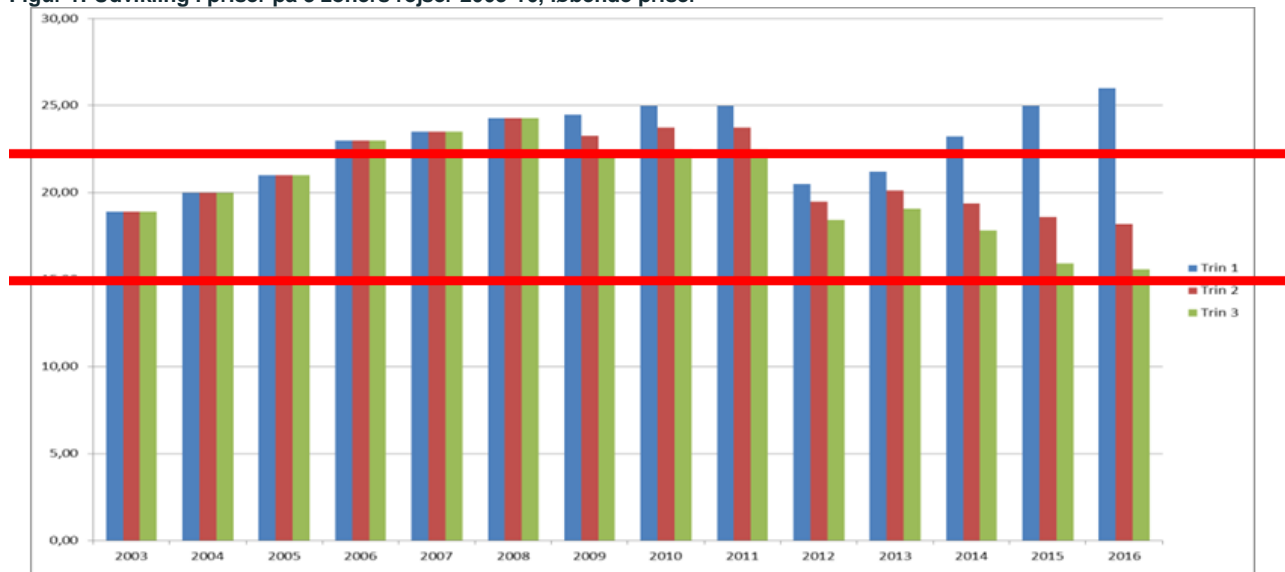
Samlet set er den reelle forskel, efter korrektioner for endelig Bus og Tog afregning i henholdsvis regnskab 2016 og regnskab 2017, en indtægtsnedgang i perioden 2014-17 på 13,2 mio.kr. svarende til 6 %.

Fra marts 2018 indgår FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafik-selskaber vest for Storebælt. Samlet set hæves priserne ikke i 2018.

Figur 1 herunder viser udviklingen i priser på en 3 zoners rejse på Fyn siden 2003.

Udgangspunktet for figuren er taksterne på KVIKkortet, som i dag svarer til rejsekortet. Som det ses af figuren er taksterne faldet, hvis man er lidt frekvent bruger (rabattrin 2 og 3). Prisen for en 3 zoners rejse på et rejsekort er 16,20 kr. på højeste rabattrin – hvor der desuden kan opnås 20 % rabat uden for myldretiden.

Figur 1: Udvikling i priser på 3 zoners rejser 2003-16, løbende priser



ENTREPRENØRUDGIFTER

Entreprenørudgifter (kontraktudgifter) udgør i den viste periode ca. 93 % af kørselsudgifterne til busdriften, som er vist i tabel 2 i afsnittet Sammenfatning 2014-2017.

Udviklingen i entreprenørudgifterne er vist i tabellen nedenfor.

Tabel 8: Bruttoudgifter i perioden 2014-17 i løbende priser

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	512,9	509,2	497,7	478,3	490,0	100	93	98
Region Syddanmark	204,7	204,7	203,4	182,6	190,9	100	89	96
Assens	16,5	16,5	16,8	16,2	16,0	100	98	101
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	17,0	21,3	21,0	100	125	101
Kerteminde	7,2	6,8	6,7	6,6	6,6	100	91	99
Langeland	7,0	7,6	7,4	7,3	7,3	100	104	101
Middelfart	10,2	10,1	10,2	10,2	10,0	100	100	103
Nordfyn	16,0	16,3	15,1	13,8	13,6	100	87	102
Nyborg	15,1	13,9	13,4	13,3	13,3	100	88	100
Odense	189,8	186,5	177,9	177,2	182,4	100	93	97
Svendborg	29,4	29,8	29,8	29,7	29,0	100	101	102

For Region Syddanmark er bruttoudgifterne faldet med 11 % og for Odense Kommune med 7 % i perioden 2014-17. Som nævnt i indledningen er der næsten ingen stigning i indekset som regulerer kontraktens enhedspriser i branchen. En af grundene til de faldende entreprenørudgifter er indgåelse af nye og billigere kontrakter med entreprenørerne.

Derudover afhænger entreprenørudgifterne bl.a. af de leverede køreplantimer og det nødvendige antal busser, som ses i tabel 9 på omstående side.

Udviklingen fra 2014 til 2017 viser en stigning i køreplantimer på 3 % og 5 % flere indsatte busser.

Antal leverede køreplantimer toppede i 2016 og var 4 % højere end i 2015.

Som nævnt i indledningen blev R-Busnettet hos Region Syddanmark ikke indført i 2017. R-Busnettets reducerede stopmønster blev dog indført sammen med en ruteomlægning af rute 110-111, så der blev sparet knap 8.000 køreplantimer i forhold til 2016 eller knap 19.000 timer i forhold til budgettet.

Tabel 9 viser, at produktionen i Odense Kommune blev 4.500 køreplantimer mindre end budgetteret. Det skyldes, at de trafikale gener omkring letbanearbejderne blev mindre end forventet.

Tabel 9: Køreplantimer og driftsbusser i perioden 2014 - 2017

Ejer		R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	Driftsbusser	320	329	341	337	337	100	105	100
	Køreplantimer	601.111	601.764	625.194	617.934	636.300	100	103	97
Region Syddanmark	Driftsbusser	105	110	113	109	109	100	104	100
	Køreplantimer	252.843	255.809	264.305	256.744	272.000	100	102	94
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	100	100	100
	Køreplantimer	17.354	16.818	18.585	18.025	17.900	100	104	101
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	31	32	39	39	39	100	126	100
	Køreplantimer	24.225	21.864	24.601	25.247	25.800	100	104	98
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	100	104	104
	Køreplantimer	9.987	9.040	8.814	8.725	8.800	100	87	99
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	100	100	100
	Køreplantimer	9.379	9.506	9.435	9.394	9.300	100	100	101
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	100	100	100
	Køreplantimer	13.600	13.040	13.398	13.406	13.100	100	99	102
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	100	102	102
	Køreplantimer	17.660	17.449	17.030	16.341	16.100	100	93	101
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	100	100	100
	Køreplantimer	19.516	17.184	16.623	16.624	16.700	100	85	100
Odense	Driftsbusser	71	74	76	76	76	100	106	99
	Køreplantimer	196.979	201.187	212.147	212.616	217.000	100	108	98
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	100	99	99
	Køreplantimer	39.568	39.867	40.256	40.812	39.600	100	103	103

Det fremgår også af tabel 9, at det indsatte antal busser toppede i 2016, hvor der hos Region Syddanmark og Odense blev indsat 14 busser mere end i 2014. Herudover øgede Faaborg - Midtfyn busantallet med 9 i forbindelse med ny betjening af skolerne.

Desuden er:

- Udgifterne til dubleringskørsel 5,6 mio. kr. mindre end budget.
- Udgifterne til incitamentsaftale 0,8 mio. kr. mindre og indtægterne fra bod 1,2 mio. kr. højere end budget
- Afdækningen af risiko for udsving i oliepriser gav indtægter på 0,7 mio. kr., der kompenserer delvist for at kontraktudgifterne steg 3,7 mio. kr. mere end budget

FÆLLESUDGIFTER

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration og billetsystem med mere.

Budgettet for fællesudgifterne dækker over et ordinært rammebudget og et budget for anlægsudgifter.

Der er overførselsadgang for de ordinære fællesudgifter, så der mellem de enkelte regnskabsår kan overføres overskud eller underskud i overensstemmelse med de normale retningslinjer for kommunal ramkestyring.

De ordinære fællesudgifter fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter.

Tabel 10: Ordinære fællesudgifter i perioden 2014 – 2017 i løbende priser

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	60,8	61,9	68,8	74,0	74,7	100	122	99
Region Syddanmark	26,9	27,7	31,1	34,6	34,6	100	129	100
Assens	1,7	1,6	1,8	1,8	1,9	100	112	97
Faaborg - Midtfyn	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	100	103	100
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	100	94	98
Langeland	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	100	109	96
Middelfart	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	100	106	101
Nordfyn	1,6	1,6	1,8	1,7	1,7	100	103	99
Nyborg	1,9	1,8	1,7	1,6	1,7	100	89	99
Odense	19,7	20,3	22,8	24,4	25,2	100	124	97
Svendborg	3,7	3,7	4,2	4,3	4,2	100	115	103

De samlede fællesudgifter har i perioden udviklet sig som vist i tabellen nedenfor.

Tabel 11: Samlede fællesudgifter i perioden 2014 – 2017 i løbende priser

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Driftsrelaterede udgifter	11,5	11,1	10,7	8,3	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,3	14,2	16,2	15,9	16,2	100	112	99
Administrative udgifter	35,6	36,6	34,9	39,4	40,2	100	111	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	0,0	5,6	10,3	10,2			100
Rammestyring / Overførsel	0,1	0,7	1,3	0,8				
Anlægsudgifter	1,5	1,0	1,2	1,5	1,2	100	99	123
I alt	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100

Fællesudgifterne er i perioden 2014-17 steget ca. 12,5 mio. kr. eller 20 %.

Af tabellen ovenfor ses, at det primært er Rejsekortet, som står for langt den største del af omkostningsstigningen, nemlig ca. 80 %. Den øvrige stigning er prisudviklingen i perioden. I faste priser har udgiftsrammen været stort set konstant ca. 61,0 mio. kr. pr. år siden 2010.

Fremadrettet vil de ekstra omkostninger til Rejsekort A/S være ca. 10 mio. kr. pr. år, der løbende søges nedbragt. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer. I forbindelse med indførelsen af rejsekortet er der sket en omfordeling af de driftsrelaterede og de administrative udgifter.

De administrative udgifter er steget med 16 % svarende til 5,8 mio. kr. årligt. Heraf er de 3 mio. kr. abonnement til Rejsekort, og som modsvares af en besparelse på de driftsrelaterede udgifter til udstyr til det gamle billetteringssystem TMS.

Normeringen af ansatte i FynBus for området for busruter er stort set uændret fra 2010 til 2017. Normeringen i 2010 var 81 medarbejdere. I 2017 var normeringen 81,7 medarbejdere.

Der er i 2017 også afholdt udgifter til implementering af rejsekort. De er afholdt i henhold til særskilt bevilling besluttet i 2014 og projektrengskabet afsluttes først i 2018.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT hardware og software). Anlægsbudgettet har bestået af en ramme på 3,5 mio. kroner, der væsentligst har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

Da FynBus nu er på rejsekortet, ophører anlægsrammen med udgangen af 2017. Uafsluttede projekter ultimo 2017 overføres til 2018, hvor de afsluttes.

TELEKØRSEL

I trafikplanperioden fra 2014-17 er det fælles telekørselskoncept indført.

Selv om det ikke fremgår direkte af den overordnede sum i tabel 9, der beskriver udviklingen i køreplantimer, har det fælles telekørselskoncept medført, at rutekørsel er erstattet med telekørsel.

For eksempel viser tabel 9, at 13 % af rutekørslen er erstattet med den fladedækkende telekørsel i Kerteminde Kommune. Tilsvarende er betjeningen af færgerne i Spodsbjerg og Bøjden erstattet med Telerute på grund af lav benyttelse af rutekørslen.

Tabel 12 herunder viser udviklingen fra 2014-17.

Tabel 12: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2014-17 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	143	86
Region Syddanmark	1,1	1,2	1,2	1,1	1,3	100	97	88
Assens	5,6	4,8	5,3	4,9	5,6	100	88	87
Faaborg - Midtfyn	2,1	4,0	4,8	4,4	5,3	100	203	82
Kerteminde	1,7	1,9	2,0	1,7	2,2	100	102	77
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	71	92
Middelfart	0,7	1,0	1,1	1,0	1,3	100	155	79
Nordfyn	0,8	2,7	4,5	5,1	4,7	100	651	108
Nyborg	0,2	0,8	0,7	0,6	0,8	100	265	79
Odense	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	100	313	163
Svendborg	2,2	2,6	2,4	1,8	2,8	100	81	65
						*2015 for telekørsel i Odense		

Af tabellen fremgår, at udgifterne til telekørsel er steget med 43 % fra 2014 til 2017. Det skyldes stigning i aktiviteten, da priserne pr. tur har været stort set uændrede – eller svagt faldende – i perioden. Tabel 12 viser også, at den store vækst er sket fra 2014-15.

I perioden 2016-17 har servicetilbuddet været uændret på Fyn. Som det fremgår af tabel 12 er væksten stagneret, eller der er tale om et direkte fald bortset fra i Nordfyns Kommune.

Tabel 13 på omstående side viser udviklingen i ture i perioden 2014-17. Tabellen er indekseret i forhold til 2015, hvor udviklingen for alvor tog fart, og nye ordninger blev indført.

Af tabel 13 fremgår, at den budgetterede vækst i antallet af ture er udeblevet, og derfor ligger det samlede antal ture 15 % under budget. Fordelt på de enkelte kørselstyper er der sket et fald fra 2016 til 2017 for Telerute og Telecity.

Hovedproduktet Teletaxi er faldet 5 % fra 2016 til 2017. Telependler er steget – en stigning på 23 % - hvor der dog er tale om et forholdsvis lille antal ture.

Tabel 13: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen 2014-17

Telekørsel samlet - Antal rejser									
Ture	Produkt	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2015	R2017	R2017 / B2017
FynBus	Telependler	1.729	12.351	17.329	21.412	24.275	100	173	88
	Telerute	7.403	9.593	10.161	8.787	12.000	100	92	73
	Telecity	11.563	12.765	10.798	9.683	12.000	100	76	81
	Teletaxa	80.102	103.998	127.027	120.885	136.700	100	116	88
	Total	100.797	138.707	165.315	160.767	184.975	100	116	87
RSD	Telerute	6.674	7.209	7.511	6.659	8.000	100	92	83
	Total	6.674	7.209	7.511	6.659	8.000	100	92	83
Assens	Telependler	8.583	7.770	5.786	5.117	7.100	100	66	72
	Telependler, i alt	16.068	12.382	8.624	7.676	9.700	100	62	79
	Teletaxa	37.765	32.414	33.828	32.278	36.000	100	100	90
	Total	53.833	44.796	42.452	39.954	45.700	100	89	87
Faaborg-Midtfyn	Telependler	1.332	3.492	4.869	4.347	6.000	100	124	72
	Telerute		232	292	207	500	100	89	41
	Teletaxa	14.589	27.002	33.097	31.961	35.000	100	118	91
	Total	15.921	30.726	38.258	36.515	41.500	100	119	88
Kerteminde	Telependler		238	813	1.634	1.300	100	687	126
	Teletaxa	11.007	12.741	14.052	12.380	15.000	100	97	83
	Total	11.007	12.979	14.865	14.014	16.300	100	108	86
Langeland	Telerute	729	1.018	551	579	1.000	100	57	58
	Total	729	1.018	551	579	1.000	100	57	58
Middelfart	Telecity	2.215	4.018	3.569	3.823	4.000	100	95	96
	Teletaxa	2.257	4.040	5.590	5.400	7.000	100	134	77
	Total	4.472	8.058	9.159	9.223	11.000	100	114	84
Nordfyns	Telependler		2.046	3.938	4.881	4.000	100	239	122
	Teletaxa	5.299	16.788	29.559	34.135	32.000	100	203	107
	Total	5.299	18.834	33.497	39.016	36.000	100	207	108
Nyborg	Telependler	397	1.488	1.261	1.096	1.400	100	74	78
	Telerute		179	373	343	400	100	192	86
	Teletaxa	1.187	3.632	3.604	3.615	4.000	100	100	90
	Total	1.584	5.299	5.238	5.054	5.800	100	95	87
Odense	Telerute		29	62	270	100	100	931	270
	Teletaxa	26	394	835	1.116	700	100	283	159
	Total	26	423	897	1.386	800	100	328	173
Svendborg	Telependler		3.438	3.610	3.268	4.500	100	95	73
	Telerute		926	1.372	729	2.000	100	79	36
	Telecity	9.348	8.747	7.229	5.860	8.000	100	67	73
	Teletaxa	7.972	6.987	6.462	5.659	7.000	100	81	81
	Total	17.320	20.098	18.673	15.516	21.500	100	77	72

FLEKKØRSEL

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts 2017 valgt at anvende Cplan¹ til deres planlagte kørsel: Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere.

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 31. december 2017 har placeret hos FynBus.

Tabel 14: Kørselsordninger hos Flextrafik pr. 31. december 2017

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et X betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen håndteres efter Cplan.

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. december 2017 anvender FynBus i 68 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

¹ Cplan er FynBus' eget planlægningssystem.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2017 vist.

Tabel 15: Antal personture 2014-17

Antal personture	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	123.704	129.754	126.905	100	110	102
Anden kørsel	616.422	511.885	295.141	287.251	284.588	100	47	101
Handicap- og anden kørsel	734.208	631.597	418.845	417.005	411.493	100	57	101
Telekørsel*	101.429	138.753	165.315	163.867	182.375	100	162	90
I alt	835.637	770.350	584.160	580.872	593.868	100	70	98
Siddende patientbefordring	219.404	224.114	226.614	232.782	230.666	100	106	101
I alt	1.055.041	994.464	810.774	813.654	824.534	100	77	99

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Kommentar til udviklingen i turtallet er vist i nedenstående oversigt:

Tabel 16: Kommentarer til udvikling i personture i forhold til foregående år og Regnskab 2017

Kommentarer	Udvikling i forhold til foregående år	Regnskab 2017 i forhold til budget
FynBus i alt	Svag stigning i aktiviteten på ca. 3.000 personture fra 2016-17 (0,4 %). Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel.	10.880 færre personture (1,3 %).
Handicap	Mindre stigning på 6.050 personture.	Ca. 2.800 flere personture end budgetteret, svarende til 2,2 %. Her står Odense og Svendborg kommune for hhv. 1.350 og 540 flere personture end budgetteret.
Anden kørsel	Et fald på ca. 7.800 personture. Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel. <u>Fald</u> Lægekørsel 23.000 personture. Nyborg, Middelfart og Assens har taget kørslen hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Genoptræning-, elev-, specialskole- og dagcenter kørsel i Assens, Faaborg-Midtfyn, Keremunde og Nordfyn.	En stigning på ca. 2.600 personture (0,9 %) fordelt på indbyrdes forskydninger. <u>Fald</u> Lægekørsel 15.500 personture, primært i Assens som har taget lægekørsel hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Elev- og specialskolekørsel 15.000 personture flere primært i Assens, Faaborg Midtfyn og Keremunde. Desuden ses en stigning i dagcenterkørsel i Assens og Faaborg-Midtfyn på 5.500 personture.
Siddende patientbefordring	Svag stigning i aktiviteten på ca. 6.100 personture fra 2016 til 2017, svarende til 2,7 %	Ca. 2.000 flere personture end budgetteret, svarende til en afvigelse på 0,9 %

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 17: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-7,0	-7,2	-7,0	100	111	103
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	67,0	72,9	64,9	100	61	112
Flex udgifter, netto	113,2	90,1	60,0	65,7	57,9	100	58	113
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Ejerbidrag	141,5	114,7	81,0	84,6	78,4	100	60	108

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 18: Ejerbidrag for Flexkørsel

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Assens	14,1	17,7	18,7	24,1	18,5	100	171	130
Faaborg-Midtfyn	10,3	9,6	8,5	8,6	8,7	100	84	99
Kerteminde	8,0	8,5	8,6	7,9	8,2	100	99	96
Langeland	2,4	2,4	2,5	2,4	2,5	100	98	97
Middelfart	2,4	2,4	2,4	1,7	1,6	100	68	101
Nordfyn	9,4	13,8	17,6	18,5	17,4	100	198	106
Nyborg	5,3	4,2	4,0	2,8	3,0	100	53	94
Odense	80,8	47,9	10,1	9,7	9,9	100	12	98
Svendborg	2,7	2,2	2,3	2,3	2,1	100	83	107
Ærø	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	100	101	120
Region Syddanmark	5,8	5,7	6,1	6,2	6,1	100	108	102
I alt	141,5	114,7	80,9	84,6	78,4	100	60	108

Der er gennemført udbud for garanti- og variable vogne til kontraktstart den 1. marts 2017.

For begge typer blev resultatet uændrede eller svagt faldende priser afhængigt af vogntype. Den detaljerede udvikling er analyseret og forelagt på bestyrelsesmødet den 4. maj 2017.

Kørsel efter Cplan er også udbudt til kontraktstart den 1. marts 2017. Som det ses i tabel 13 har Assens og Nordfyns kommuner valgt denne løsning selv om prisen for kørsel steg ca. 10-25 %, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde har valgt forsat at lade kørsel blive udført i Planet, som er FlexDanmarks planlægningssystem.

Ejerbidraget udgør i 2017 84,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 6,2 mio. kroner eller 8 % i forhold til budget 2017. De primære årsager til merudgiften er:

Tabel 18: Kommentarer til udvikling i ejerbidrag i forhold til foregående år og Regnskab 2017

Kommentarer	Udvikling i forhold til foregående år	Regnskab 2017 i forhold til budget
Samlet ejerbidrag	3,6 mio. kroner højere end 2016 (4,5 %).	6,2 mio. kroner højere end budget (7,9 %).
Assens	<p>5,4 mio. kroner højere end 2016 på grund af højere kørselsudgifter og flere personture.</p> <p><u>Fald</u> Lægekørsel pga. udtrædelse fra 1. marts 2017 ca. 11.000 personture.</p> <p><u>Stigning</u> Dagcenter-, aktivitet-, elev- og specialskolekørsel pga. ca. 17.000 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur.</p>	<p>5,6 mio. kroner højere end budget(30,5 %).</p> <p><u>Fald</u> Lægekørsel pga. hjemtagelse pr. 1. marts 2017 et fald på ca. 11.000 personture</p> <p><u>Stigning</u> Dagcenter-, aktivitet-, elev- og specialskolekørsel pga. ca.14.300 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur.</p>
Nordfyn	<p>0,9 mio. kroner højere på grund af højere kørselsudgifter og flere personture.</p> <p><u>Fald</u> Ca. 3.000 personture færre for specialskolekørsel</p> <p><u>Stigning</u> Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole</p> <p>Ca. 3.000 flere personture og øget udgifter pr. tur for aktivitetskørsel.</p> <p>Ca. 3.000 personture flere i genoptræningskørsel</p>	<p>1,1 mio. kroner højere end budget (6,3 %).</p> <p><u>Fald</u> 2.000 færre personture for elevkørsel, og ca. 700 færre lægekørsler.</p> <p><u>Stigning</u> Ca. 3.000 flere aktivitetskørsler og ca. 2.500 flere genoptræningskørsler.</p> <p>Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole- og aktivitetskørsel.</p>

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne i 2017 udgør 72,9 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 8 mio. kroner i forhold til budget 2017. Dette svarer til en stigning på 12 %. Ændringen kan henføres øgning af aktiviteten ved handicap og anden kørsel, hvor der er sket en stigning i antal personture på ca. 5.400, samt ved udbud af anden kørsel for Assens og Nordfyn.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 19: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Handicapkørsel	24,3	24,7	26,1	26,1	25,3	100	108	103
Anden kørsel	95,5	72,1	40,9	46,8	39,6	100	49	118
I alt	119,8	96,8	67,0	72,9	64,9	100	61	112

Note: Eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 20: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Handicapkørsel	206	206	211	201	200	100	98	101
Anden kørsel	155	141	139	163	140	100	105	116
Handicap og anden kørsel	163	153	160	175	157	100	107	111
Telekørsel	109	110	109	106	111	100	97	95
I alt	157	146	146	155	144	100	99	108

Note: Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2017 155 kroner, hvilket er 6 % højere end 2016. Den primære årsag er stigningen i prisen pr. persontur for anden kørsel.

Prisen pr. persontur for telekørsel er faldet i forhold til budget.

Kørselsudgiften for de enkelte ordninger, afhænger af mange variable, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad.

Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur. Ikke mindst har udbuddet med Cplan-kørsel i Assens og Nordfyns kommune spillet en betydning for entreprenørudgiften pr. persontur.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 25,0 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 2,6 mio. kroner i forhold til budget.

Tabel 20: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Fællesudgifter, Telekørsel	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Fællesudgifter, Flexområdet	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Fællesudgifter, i alt	33,4	30,4	27,6	25,0	27,6	100	75	91

Den mindre udgift dækker over flere interne forskydninger i fællesudgiften, hvoraf de væsentligste er følgende:

- 2,1 mio. kroner i mindre udgifter til løn og anden administration.
- 0,3 mio. kroner i mindre udgifter til IT med mere, der fordeles således:
 - 0,4 mio. kroner i merudgift til udvikling.
 - 0,2 mio. kroner mindre i udgifter til FlexDanmark på grund af mindre aktivitet hos FlexDanmark på grund af flytning af kørsel til Cplan.
 - 0,5 mio. kroner mindre i udgift til FynBus samlede fællesudgifter.
- 0,2 mio. kroner i mindre udgift til markedsføring.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 21: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,8	24,9	23,5	25,1	100	98	94
	Siddende patientbefordring	26,3	25,4	26,9	26,8	26,6	100	102	101
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,2	11,3	10,6	10,3	100	62	103
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	11,1	8,9	7,1	6,6	6,4	100	59	103
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	12,7	10,7	8,5	7,9	7,7	100	62	103
	Specialskekørsel	21,2	17,8	14,1	13,2	12,9	100	62	102
	Telekørsel	25,4	21,3	16,9	15,9	15,5	100	63	103
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	41,2	36	36,2	34,1	35,4	100	83	96
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	35,2	30,7	32	30,1	31,5	100	86	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	36,8	32,5	33,4	31,4	32,8	100	85	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel – Cplan				22,9		100		
	Specialskekørsel	45,3	39,6	39	36,7	38	100	81	97
	Specialskekørsel - Cplan				28,2		100		
	Telekørsel	49,5	43,1	41,8	39,4	40,6	100	80	97

Det fremgår af tabellen at faste fællesudgifter for kommunal kørsel er lavere end budgetteret og sidste års regnskab. Fællesudgifter for siddende patientbefordring er lidt højere end budgetteret men på niveau med Regnskab 2016.

Samtlige variable fællesudgifter pr. persontur er højere end budgetteret, men lavere end Regnskab 2016. Med udbud med Cplan opnås en lavere fællesudgift pr. persontur, da nogle administrative opgaver er flyttet enten til kommunen eller vognmanden.

Det slår også igennem i nedenstående tabel, hvor det fremgår, at en medarbejder i 2017 i gennemsnit håndterer 34.000 personture, hvilket er ca. 4.500 personture flere end i 2016, og 13 % flere end budgetteret.

Tabel 21: Antal personture pr. medarbejder

	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Antal personture	1.055.041	994.464	810.774	813.654	824.534	100	77	99
Medarbejder normering	34,3	32,7	27,8	23,8	27,8	100	69	86
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.412	29.165	34.187	29.659	100	111	115

Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

Stigningen i antal personture pr. medarbejder skyldes, at Assens og Nordfyns kommune i nogle kørselsordninger er overgået til Cplan, som betyder mindre administration for FynBus. Det har også betydet en reduktion i normeringen på 4 medarbejdere i Flextrafik ved FynBus.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af tabel 22. Regnskab 2017 viser et fald i fællesudgifter pr. personture i forhold til budget 2017 på 9 % og 10 % i forhold til regnskab 2016.

Tabel 22: Fællesudgifter pr. persontur

Årets priser	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Fællesudgifter (mio. kroner)	32,2	30,4	27,6	25,0	27,6	100	78	91
Antal personture	1.055.041	994.464	810.774	813.654	824.534	100	77	99
Fællesudgifter pr. persontur	30,5	30,6	34,1	30,8	33,5	100	101	92

Note. Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

TJENESTEMANDSPENSIONER

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune. Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gl. Sø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune. En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overtagne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 3 tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **samtlig FynBus ejere**.

Pensionsforpligtelsen for hovedparten af tjenestemændene har siden 2008 været afdækket hos Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

Resultat

FynBus budgetterede med et underskud på 6,7 mio. kroner, men på grund af en mindreudgift på 3,9 mio. kroner er resultatet et underskud på 2,8 mio. kroner.

Tabel 23: Pensionsresultat 2015-17

Mio. kroner (årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Regnskab 2017	Forskel B17 ctr. R17
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-6,1	-9,4	-6,8	-10,4	3,6
Udgifter til pensioner	10,8	12,1	13,3	13,0	0,3
Nettoudgifter Pension	4,7	2,7	6,5	2,6	3,9
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Resultat pension	4,9	2,9	6,7	2,8	3,9

Indtægterne udgør 10,4 mio. kroner. Det er en merindtægt på 3,6 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,5 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,4 mio. kroner, da der har været færre vedligeholdelsesomkostninger end forventet.
- 5,0 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en merindtægt på 3,0 mio. kroner. Den lave rente, gør at obligationerne har givet et højere afkast end forventet.
- 1,9 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,2 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 13,3 mio. kroner. Det er en mindre udgift på 0,3 mio. kroner. De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 1,9 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Årets underskud på 2,8 mio. kroner reducerer likviditets- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2017 6,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension. Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 49,70 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2017.

Udgiften betales af de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten er beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i FynBus' administration. Odense Kommune afholder udgifterne for de ansatte i Odense Bybusser.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 24: Præmiebetaling 2015-17

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Regnskab 2017	Forskel B17 ctr. R17
Odense Kommune	4,2	3,5	3,1	3,3	0,2
Keolis Danmark A/S	0,6	0,9	0,8	0,7	-0,1
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,5	1,4	1,5	0,1
I alt til Sampension	6,3	5,8	5,3	5,4	0,1
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,7	0,5	0,7	0,2
Samlet præmiebetaling	6,9	6,5	5,8	6,1	0,3

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31. december 2017.

I forbindelse med aktuaropgørelserne bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 33 stadig tjenestegørende.

I 2012 udgør forpligtelserne i henhold til aktuaropgørelse 294,7 mio. kroner. Beløbet blev efterfølgende reguleret til 286,1 mio. kroner som følge af fejl i løntrinsindplaceringen fra 2007.

Tabel 25: oversigt forpligtelser 2012 (*Sampensions aktuaropgørelse*)

Bruttoforpligtelse	Indestående på genforsikring	Indestående på bonuskonto	Nettoforpligtelse
286.116.034	41.570.193	8.757.160	235.788.681

Der tages udgangspunkt i en pensionsalder på 62 år

I 2017 er forpligtelserne steget til 512,1 mio. kroner.

Tabel 26: Oversigt forpligtelser 2017 (Sampensions aktuaropgørelse)

Bruttoforpligtelse	Indestående på genforsikring	Indestående på bonuskonto	Nettoforpligtelse
512.119.704	77.205.051	20.339.116	414.578.536

Der tages udgangspunkt i en pensionsalder på 62 år

Sampensions forklaring på udviklingen fra 2012 til 2017 fremgår af tabel 27.

Tabel 27: Udvikling fra 2012-17 (Sampension)

	Kapitalværdi	Stigning
Samlet kapitalværdi pr. 31.12.2012 ved alder 62 år iht. tidligere fremsendte beregning	286.116.034	
- Stigning skyldes primært forlænget levetid		34.994.831
Samlet kapitalværdi pr. 31.12.2017 - bestand er lig det indsendte oplysningsark. Udgangspunkt kapitalværdi er beregnet på gamle forudsætninger ved alder 62 år.	Kapitalværdi	Stigning
Uden indregnet anciennitetsstigning fra 2012-2017 på tjenestegørende	321.110.865	
- denne del skyldes anciennitetsstigning fra 2012-2017 på tjenestegørende	338.401.904	17.291.039
- denne del skyldes ændret forudsætning for dødelighed	340.622.242	2.220.338
- denne del skyldes ændret princip for tjenestegørende (regnes inkl. forv. Anc og som Alm. Førtdig)	352.950.347	12.328.105
- denne del skyldes overgang fra fast rente på 4% til rentekurve fra EIOPA.	512.119.704	159.169.357

Det fremgår af tabel 27, at den største udvikling (159,2 mio. kr.) skyldes overgangen fra fast rente til EIOPA's (European Insurance and Occupational Pensions Authority) principper.

Tabel 28; Krav til henlæggelse efter aktuaropgørelse

	I alt	Lille pensionskasse	Store pensionskasse
Henlæggelse pr. 31/12-17 inden aktuaropg.	200.688.585	12.623.082	188.065.503
Henlæggelse pr. 31/12-17 efter aktuaropg.	414.578.536	22.716.402	391.862.134
Forskel	-213.889.951	-10.093.320	-203.796.631
Odense Kommunes tilgodehavende pr. 31/12-17 inden aktuaropg.	26.761.259	-	26.761.259
Odense Kommunes gæld pr. 31/12-17 efter akturaopgørelse	-177.035.372	-	-177.035.372
Fynbus udgift pga øget henlæggelse, som skal dækkes af EK	-10.093.320	-10.093.320	-

Aktuaropgørelsen er foretaget primo 2018. FynBus er i samarbejde med Odense Kommune ved at udrede konsekvenserne af opgørelsens resultat.

EGENKAPITAL

Egenkapitalen i FynBus interne regnskab for 2017 viser den disponible egenkapital. Herunder ses udviklingen i FynBus samlede egenkapital som ultimo 2017 udgør -58,1 mio. kroner.

Egenkapitalen er sammensat af 3 selvstændige poster jf. nedenstående tabel:

Tabel 29: Egenkapitalens udvikling

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Regnskab 2017
Egenkapital primo	3,4	0,7		-39,1
Årets bevægelser vedr. den disponible egenkapital	-78,1	-64,7	-9,7	-3,4
Årets bevægelser vedr. pensionsforpligtelser og øvrige	75,4	24,8		-15,5
Egenkapital ultimo	0,7	-39,1	-	-58,1

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapitalen er den andel af FynBus' samlede egenkapital, som kan henføres til indskud på 66,4 mio. kroner fra Fyns Amt og Odense Kommune i forbindelse med etableringen af FynBus i 2007. I perioden frem til 2013 har bestyrelsen disponeret 39,2 mio. kroner - væsentligst til finansiering af investeringer i takstharmonisering gennem anskaffelse af billetudstyr.

Den seneste udvikling i den disponible egenkapital, ses i tabellen herunder.

Tabel 30: Udvikling i den disponible egenkapital

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Regnskab 2017	Forskel B17 ctr. R17
Disponibel egenkapital primo	28,5	-49,6	-88,6	-114,3	-25,7
Årets bevægelser	-78,1	-64,7	-9,7	-3,4	6,3
Disponibel egenkapital ultimo	-49,6	-114,3	-98,3	-117,7	19,4

I 2015 har der i forbindelse med investering i Rejsekort været disponeret 78,1 mio. kroner på egenkapitalen til indkøb af udstyr samt indskud og ansvarligt lån i Rejsekort A/S.

Anskaffelsen af Rejsekortudstyr fortsatte i 2016, hvor der er anvendt 67,7 mio. kroner inkl. interne projektomkostninger.

I 2017 blev Rejsekort taget i brug i FynBus. Der er anvendt i alt 3,7 mio. kroner:

- 7,2 mio. kroner til projektomkostninger
- 0,8 mio. kroner til investering i udstyr
- -4,5 mio. kroner tilbagebetaling af ansvarligt lån, samt regulering i værdien af FynBus aktiekapital hos Rejsekortet

Den disponible egenkapital udgør herefter -117,7 mio. kroner ultimo 2017.

Saldoen for den disponible egenkapital vil løbende blive forbedret efterhånden som Rejsekort A/S afdrager på det ansvarlige lån.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – næste gang vil blive i 2022. Resultatet af aktuaropgørelsen i 2017 har medført en opskrivning af forpligtelserne på 213,9 mio. kroner.

Som det fremgår af afsnittet om tjenestemandspensioner optages de 177,1 mio. kroner som et tilgodehavende hos Odense Kommune, da Odense Kommune havde et tilgodehavende på 26,8 mio. kr.

De resterende 10,1 mio. kroner til FynBus "egne" tjenestemænd føres via FynBus egenkapital. I 2017 er der yderligere reguleringer for 3,0 mio. kroner, disse reguleringer opgøres i forbindelse med årsregnskabet. De samlede reguleringer er på i alt -7,1 mio. kroner.

Øvrigt

I denne post indgår bevægelser på egenkapitalen herunder især afskrivninger, som ikke omfattes af de 2 ovenstående poster. Der er ikke selvstændigt budget herfor. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Årets reguleringer kan primært henføres til øgede anlægsaktiver som følge af investering i rejsekortudstyr. Årets reguleringer udgør -8,4 mio. kroner.

EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER

FynBus har i 2017 afsluttet projektet "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder". Projektet er finansieret af Trafikstyrelsen og Assens Kommune.

Derudover har FynBus også deltaget i Faaborg-Midtfyn Kommunes projekt "Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune". Projektet er opført i Faaborg-Midtfyn Kommunes regnskab.

Tabel 31: Eksternt finansierede projekter

Mio. kroner (Årets priser)	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014-17
Finansieret af	Trafikstyrelsen (2,3), Assens Kommune (2,0)
Status	Afrapporteret og afsluttet sep. 2017

FynBus bidrag til projektet er "konsulenttimer" til projektledelse og faglig bistand. Denne involvering skal tjene til udvikling af viden, der kan blive til gavn for alle ejere.

I samarbejde med Assens Kommune er der gennemført forbedring af stoppestedforhold og kortlægning af knudepunkter. Herudover har FynBus fået en del Mobility Management erfaring ved at samarbejde med Assens Kommunes erhvervsafdeling og virksomheder i Assens.

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Indtægter:						
Enkeltbilletter, total	46.750	45.128	44.747	43.766	46.474	2.708
- Kontantbilletter	38.310	35.219	32.302	31.418	29.361	-2.057
- SMS-billetter	8.440	9.909	12.445	12.347	17.112	4.765
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	48.923	58.063	56.592	64.779	58.263	-6.516
Periodekort, total	101.181	101.091	97.655	89.591	103.734	14.144
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	24.402	21.793	16.652	15.590	30.939	15.349
- Ungdomskort	64.182	66.754	68.986	61.508	62.739	1.231
- Skolekort	12.596	12.544	12.018	12.493	10.056	-2.436
Indtægter fra målstyret markedsføring	0	29	0	0	0	0
Kompensation fra Staten	12.238	12.365	12.317	12.559	12.394	-165
Bus / tog samarbejde	22.949	23.259	23.559	22.407	15.120	-7.287
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	33	168	-114	-381	-586	-206
Salgsprovision og - gebyrer	-4.006	-4.083	-3.567	-3.767	-4.112	-345
Øvrige indtægter	706	1.157	1.104	-2.056	-702	1.355
Indtægter i alt	235.268	237.178	232.293	226.898	230.586	3.688
Busruter udgifter (1.000 kr.)						
Bruttoudgifter:						
- Entreprenørkontrakter	493.139	479.505	467.338	460.034	457.535	2.500
- Incitamentsaftale	2.955	2.317	1.134	4.440	3.587	853
- Variabel kørsel	12.871	16.296	19.247	22.477	16.610	5.867
- Olierisiko	1.055	11.374	9.907	0	-718	718
- Bod	-436	-680	-1.102	-320	-1.470	1.150
- Rejsetidsgaranti	118	144	211	173	148	25
- Endestationer/rutebilstationer	784	746	14	550	462	88
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	232	2.913	2.210	1.445	1.939	-494
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	0	2.734	920	1.200	166	1.034
Bruttoudgifter, busruter	510.718	515.349	499.879	489.999	478.259	11.741
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	275.450	278.170	267.585	263.101	247.673	15.428
Fællesudgifter:						
- Driftsrelaterede udgifter	61.380	62.670	68.790	74.747	74.775	-28
- Salgsrelaterede udgifter	11.454	11.135	10.662	8.113	8.322	-209
- Administrative udgifter	14.266	14.158	16.232	16.163	15.930	233
- Administrative udgifter	35.556	36.644	34.943	40.224	39.445	779
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	0	0	5.620	10.247	10.275	-28
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	104	733	1.333	0	803	-803
- Anlægsudgifter	1.507	959	1.238	1.215	1.494	-279
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	62.887	63.629	70.028	75.962	76.269	-307
Årets ejerbidrag busdrift	338.337	341.799	337.613	339.064	323.942	15.121

Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
- Indtægter	1.436	2.175	2.507	2.604	2.631	27
- Entreprenørudgifter	11.060	15.331	18.029	19.746	17.362	2.384
Telekørsel nettoudgifter	9.624	13.156	15.522	17.142	14.731	2.411
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.016	5.864	6.667	7.110	6.130	980
Årets ejerbidrag telekørsel	14.640	19.020	22.189	24.252	20.860	3.391

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	352.873	360.086	358.469	363.315	344.000	19.316
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	352.977	360.819	359.802	363.315	344.803	18.513

Restfinansiering og likviditet						
Restfinansiering						
	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Ejerbetaling af busdrift	352.977	360.819	359.802	363.315	344.803	18.513
Opkrævet aconto for året	352.823	358.402	348.467	357.509	357.505	-4
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	154	2.417	11.335	5.807	-12.702	-18.509
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel						
	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Afregning for foregående regnskabsår	-3.596	-1.435	-7.543	-957	-1.664	-707
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	4.249	5.591	1.620	3.450	1.455	-1.995
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	14	58	17	36	15	-21
Opkrævet aconto for året	352.823	358.402	348.467	357.509	357.505	-4
Årets samlede likvide tilskud	353.490	362.616	342.561	360.038	357.312	-2.726

Nøgletal						
	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Busruter						
Passagerantal*bus	18.390.000	18.440.000	17.536.000	17.183.000	0	-17.183.000
Driftsbusser	322	331	341	337	337	0
Køreplantimer	610.415	611.390	625.194	636.300	617.934	-18.366
køreplankm	18.603.703	18.854.935	18.670.170	19.182.400	18.666.821	-515.579
Passagerer/køreplantime	30	30	28	27	0	-27
Passager/antal indbyggere	38	38	36	35	0	-35
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	1	0
Selvfinansierungsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46	46	46	46	48	2
Indtægter/passagerer (kr.)	13	13	13	13	#DIV/0!	#DIV/0!
indtægter/køreplantim (kr.)	385	388	372	357	373	17
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	837	843	800	770	774	4
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	451	455	428	413	401	-13
Årets underskud/køreplantime (kr.)	578	589	573	571	557	-14
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	18	18	17	0
Telekørsel						
Passagerantal telekørsel (personture)	101.429	138.753	165.315	182.375	163.867	-18.508
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.099.792	1.508.236	1.824.517	1.988.083	1.830.842	-157.241
Antal km (direkte rejse)	730.719	970.102	1.186.920	1.282.285	1.157.201	-125.084
Nettoudgifter/personstur (kr.)	95	95	94	94	90	-4
Bruttoudgifter/personstur (kr.)	109	110	109	108	106	-2
Fællesudgifter/personstur (kr.)	49	42	40	39	37	-2
Ejerbidrag/km (kr.)	20	20	19	19	18	-1
Ejerbidrag/minut (kr.)	13	13	12	12	11	-1
Kollektiv trafik i alt						
Indbyggerantal	486.709	488.578	491.474	488.323	494.049	5.726
Passagerantal i alt	18.491.429	18.578.753	17.701.315	17.365.375	163.867	-17.201.508
Årets underskud/passagerer (kr.)	19	20	20	21	#DIV/0!	#DIV/0!
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	725	739	732	744	698	-46

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Drift af bybusser excl. Cross Border	24.961	21.522	19.814	19.219	18.293	926

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Nettohusleje - Gammelsø	3.018	1.852	3.235	3.063	3.475	412
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	4.925	2.917	4.368	2.000	4.954	2.954
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.107	1.336	1.771	1.700	1.927	227
Indtægter i alt	9.050	6.105	9.374	6.763	10.356	3.593
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	9.616	10.844	12.106	13.300	12.982	318
Ekstern administration	188	173	173	180	166	14
Udgifter i alt	9.804	11.017	12.279	13.480	13.148	332
I alt	754	4.912	2.905	6.717	2.792	3.925

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	5.338	4.199	3.479	3.100	3.316	216
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	514	616	873	800	666	-134
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.452	1.440	1.482	1.400	1.451	51
Præmiebetaling til Sampension	7.304	6.255	5.834	5.300	5.434	134
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	617	679	683	507	689	182
i alt	7.921	6.934	6.516	5.807	6.123	316

Egenkapital - finansiering

Består af renter af disponibel egenkapital						
(1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Saldo, primo	1.414	1.461	253	44	0	-44
Rentetilskrivning	47	-17	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	0	-1.191	-253	0	0	0
Saldo, ultimo	1.461	253	0	44	0	-44
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Saldo, primo	28.501	28.471	-49.581	-88.625	-114.258	-25.633
Rejsekort - projektkostninger	-30	-691	-6.020	-9.671	-7.199	2.472
Rejsekort - investering i udstyr	0	-28.034	-32.030	0	-742	-742
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	0	-49.327	-26.088	0	4.521	4.521
Saldo, ultimo	28.471	-49.581	-114.258	-98.296	-117.678	-19.382

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Handicapkørsel (SBH)						
Indtægter	-6.046	-6.232	-6.507	-6.456	-6.813	356
Entreprenørudgifter	24.288	24.672	26.066	25.323	26.125	-802
Fællesudgifter	4.830	4.276	4.440	4.461	4.388	73
Ejerbidrag	23.072	22.716	24.000	23.328	23.700	-372
Personture	117.786	119.712	123.704	126.905	129.754	2.849
Lægekørsel						
Indtægter	-9	-7	-4	0	-3	3
Entreprenørudgifter	11.065	7.424	6.068	5.209	3.229	1.980
Fællesudgifter	2.556	1.644	1.452	1.213	691	522
Ejerbidrag	13.613	9.061	7.516	6.421	3.917	2.505
Personture	83.926	55.639	45.828	38.517	22.995	-15.522
Speciallægekørsel						
Indtægter	-4	-3	-3	0	-2	2
Entreprenørudgifter	2.107	1.757	1.842	1.751	1.710	41
Fællesudgifter	336	238	255	239	222	17
Ejerbidrag	2.440	1.991	2.094	1.990	1.930	60
Personture	10.190	7.846	8.010	7.585	7.376	-209
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler						
Indtægter	-1	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	266	267	273	245	292	-47
Fællesudgifter	32	27	29	26	25	1
Ejerbidrag	297	293	301	271	317	-45
Personture	923	893	898	831	833	2
Paragrafkørsel						
Indtægter	-5	-6	-4	-4	-5	1
Entreprenørudgifter	3.544	1.656	611	504	444	60
Fællesudgifter	441	258	116	91	80	11
Ejerbidrag	3.980	1.908	723	590	519	71
Personture	17.028	9.973	3.634	2.870	2.651	-219
Genoptræningskørsel****)						
Indtægter	-25	-26	-19	0	-14	14
Entreprenørudgifter	6.936	7.001	4.496	4.537	4.269	269
Fællesudgifter	1.619	1.534	1.108	1.066	967	99
Ejerbidrag	8.530	8.509	5.585	5.604	5.222	382
Personture	53.322	53.236	33.256	32.450	34.974	2.524
Special genoptræningskørsel****)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.471	1.255	744	837	716	121
Fællesudgifter	186	128	75	86	64	22
Ejerbidrag	1.657	1.384	819	923	780	143
Personture	5.735	4.400	2.254	2.625	2.184	-441
Aktivitetskørsel						
Indtægter	-459	-438	-483	-547	-385	-162
Entreprenørudgifter	16.491	11.862	6.153	6.491	7.139	-648
Fællesudgifter	2.264	1.955	1.912	1.975	1.556	419
Ejerbidrag	18.297	13.378	7.582	7.920	8.310	-391
Personture	102.399	93.696	57.397	60.100	57.391	-2.709
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.354	1.585	1.874	1.893	2.411	-518
Fællesudgifter	290	364	535	488	593	-104
Ejerbidrag	1.644	1.948	2.409	2.381	3.003	-622
Personture	8.906	11.897	16.059	14.860	20.572	5.712
Specialscolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	37.831	30.096	16.198	15.154	22.114	-6.961
Fællesudgifter	6.733	5.506	4.097	3.862	3.397	465
Ejerbidrag	44.565	35.601	20.294	19.016	25.512	-6.496
Personture	238.050	204.395	105.170	101.600	110.852	9.252
Center for voksenundervisning						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.423	2.149	0	228	65	163
Fællesudgifter	526	329	0	53	13	40
Ejerbidrag	3.949	2.478	0	281	78	203
Personture	21.863	15.081	0	1.600	405	-1.195
CPR-kørsel/Job og ressource						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	286	0	0	0	7	-7
Fællesudgifter	47	0	0	0	1	-1
Ejerbidrag	333	0	0	0	8	-8
Personture	1.950	0	0	0	46	46

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)
Dagcenterkørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	10.230	6.213	1.941	1.937	3.636	-1.699
Fællesudgifter	1.514	845	708	667	646	21
Ejerbidrag	11.744	7.057	2.648	2.604	4.282	-1.678
Personture	71.121	53.311	21.243	20.300	25.737	5.437

Flexruter						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	221	320	215	227	187	40
Fællesudgifter	31	34	32	26	24	3
Ejerbidrag	252	354	247	253	211	42
Personture	785	1.050	974	800	780	-20

Lukket skolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	246	537	502	540	546	-6
Fællesudgifter	8	15	14	15	14	0
Ejerbidrag	255	552	516	555	560	-6
Personture	224	468	418	450	455	5

Udligning						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.140	1.746	100	100	0	100
Ejerbidrag	1.140	1.746	100	100	0	100
Personture	0	0	0	0	0	0

*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt						
Indtægter	-6.549	-6.713	-7.021	-7.007	-7.222	215
Entreprenørudgifter	119.759	96.792	66.981	64.876	72.890	-8.014
Fællesudgifter	22.554	18.898	14.874	14.368	12.681	1.687
Ejerbidrag Flextrafik i alt	135.765	108.978	74.834	72.237	78.349	-6.112
Personture	734.208	631.597	418.845	411.493	417.005	5.512

Siddende patientbefordring						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	5.781	5.681	6.101	6.124	6.235	-112
Ejerbidrag	5.781	5.681	6.101	6.124	6.235	-112
Personture	219.404	224.114	226.614	230.666	232.782	2.116

^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*						
Indtægter	-6.549	-6.713	-7.021	-7.007	-7.222	215
Entreprenørudgifter	119.759	96.792	66.981	64.876	72.890	-8.014
Fællesudgifter	28.335	24.579	20.975	20.492	18.916	1.576
Ejerbidrag Flextrafik i alt	141.546	114.659	80.936	78.361	84.584	-6.223
Personture i alt	953.612	855.711	645.459	642.159	649.787	7.628

Nøgletal**						
Entreprenørudgifter pr. personture	157	146	146	142	155	13
Ejerbidrag/persontur	180	166	166	162	171	8

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring



FynBus regnskab 2017

Indhold

1	SELSKABSOPLYSNINGER.....	3
2	PÅTEGNINGER	4
2.1	LEDELSENS PÅTEGNING.....	4
2.2	BESTYRELSENS PÅTEGNING.....	4
2.3	DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING	5
3	LEDELSENS ÅRSBERETNING.....	9
3.1	LEDELSENS ÅRSBERETNING	9
3.2	HOVED- OG NØGLETAL.....	9
4	ÅRSREGNSKAB 2017	10
4.1	ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS	10
4.2	DRIFTSREGNSKAB – UDGIFTSBASERET	15
4.3	BALANCE.....	16
5	NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE.....	17
5.1	NOTE 1 – INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK	17
5.2	NOTE 2 – INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK.....	17
5.3	NOTE 3 – INDTÆGTER FRA PROJEKTER.....	17
5.4	NOTE 4 – ØVRIGE INDTÆGTER.....	17
5.5	NOTE 5 – UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK	17
5.6	NOTE 6 – FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK	18
5.7	NOTE 7 – UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	18
5.8	NOTE 8 – FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK.....	18
5.9	NOTE 9 – PROJEKTUDGIFTER.....	18
5.10	NOTE 10 – ØVRIGE UDGIFTER	18
5.11	NOTE 11 - PERSONALEOVERSIGT.....	19
5.12	NOTE 12 - ANLÆGSUDGIFTER.....	19
5.13	NOTE 13 - ANLÆGSOVERSIGTEN	20
5.14	NOTE 14 – FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	20
5.15	NOTE 15 - TILGODEHAVENDE	21
5.16	NOTE 16 – LIKVIDE BEHOLDNINGER OG FINANSIERINGSOVERSIGT	21
5.17	NOTE 17 - EGENKAPITAL	22
5.18	NOTE 18 – LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	23
5.19	NOTE 19 - KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	23
5.20	NOTE 20 – KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE.....	23
5.21	NOTE 21 - HENSÆTTELSE.....	24
6	NOTESPECIFIKATIONER.....	25
7	BEMÆRKNINGER TIL REGNSKABET	26
7.1	BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER.....	26

1 Selskabsoplysninger

Selskabet

FynBus

Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Telefon: 63 11 22 00

Telefax: 66 12 95 64

Hjemmeside: www.FynBus.dk

E-mail: fynbus@fynbus.dk

CVR-nr.: 29 97 99 44

Oprettet: 1. januar 2007

Hjemsted: Odense

Regnskabsår: 1. januar - 31. december

Ledelse

Carsten Hyldborg Jensen, direktør

Bestyrelse

Morten Andersen, formand

Poul Andersen, næstformand

Leif Rothe Rasmussen, bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma, bestyrelsesmedlem

Jesper Hempler, bestyrelsesmedlem

Anders W. Berthelsen, bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen, bestyrelsesmedlem

Per Jespersen, bestyrelsesmedlem

Bo Libergren, bestyrelsesmedlem

Jan Ole Jakobsen, repræsentantskabsmedlem

Flemming Madsen, repræsentantskabsmedlem

Revision

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
Fælledvej 1
5000 Odense C

2 Påtegninger

2.1 Ledelsens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2017 for Trafikselskabet FynBus.

Årsregnskabet bygger i al væsentlighed på de obligatoriske oversigter og redegørelser, der skal aflægges i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, finansielle stilling samt årets økonomiske resultat.

Odense, den 16. april 2018

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør

2.2 Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2017.

Odense, den 16. april 2018

Morten Andersen

Formand

Poul Andersen

Næstformand

Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem

Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem

Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem

Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem

Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem

2.3 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Fynbus

REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017, jf. siderne 9-24 i årsregnskabet 2017, der omfatter anvendt regnskabspraksis, finansieringsopgørelse, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter.

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

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

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning 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". Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler), standarder for offentlig revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

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

Udover den lovpligtige revision har vi afgivet erklæringer på projektregnskaber, andre erklæringer der er pålagt samt udført diverse rådgivningsopgaver.

BDO blev af bestyrelsen første gang antaget som revisor for Fynbus i forbindelse med stiftelsen 1. januar 2007 for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 11 år frem til og med regnskabsåret 2017. Underskrivende revisor har deltaget på revisionen fra og med 2015 regnskabsåret.

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 2017. 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.

Indtægter fra ejerbidrag

Fynbus håndterer kollektiv trafik for ejerne. Udgifterne til den kollektive trafik dækkes dels af billetindtægter og dels af ejerbidrag. Fynbus' omsætning består derfor primært af to indtægtskilder, indtægter fra passagerer og ejerbidrag til dækning af udgifter. Der er med ejerne indgået en aftale omkring, hvordan udgifterne skal dækkes af ejerbidrag. Dette fordelingsregnskab bygger på en række forudsætninger omkring, hvordan passagerer indtægterne fordeler sig, imellem de enkelte ruter m.v.

Ejerbidraget er en residual i forhold til udgifterne til den enkelte rute. Det vil sige, at udgifterne til at drive den kollektive trafik i ejerkommunen, opgøres som direkte udgifter til vognmænd samt indirekte omkostninger i form af administrationsbidrag og fratrukket billetindtægter. Den resterende udgift skal dækkes af ejerbidrag.

Vores behandling i revisionen:

Vores væsentligste revisionshandlinger vedrørende omsætning og ejerbidrag, har været:

- Vi har i forbindelse med vores revision gennemgået selskabets procedurer og forretningsgange for håndtering af fordelinger, herunder vurderet selskabets interne kontroller.
- Vi har gennemgået selskabets egenkontrol med udgifter og indtægter registreret på de enkelte ruter.
- Vi har stikprøvevis påset faktureringerne fra de enkelte vognmænd og sammenholdt med kontrakter og registrering af billetindtægter.
- Vi har gennemgået de systemer, der anvendes og som fremskaffer data til brug for fordelinger.
- Vi har gennemgået fordelingsopgørelser i forhold til interne sammenhænge.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte årsbudget for 2017 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2017. 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 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 virksomhedens 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 virksomheden, 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. bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., 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.

Økonomiafdelingen

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. bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., 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 virksomhedens 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 virksomhedens 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 virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med ledelsen 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.

Andre Oplysninger end årsregnskabet og revisors erklæring herom

Ledelsen er ansvarlig for andre oplysninger. Andre Oplysninger omfatter bemærkninger til budgetafvigelser på side 25-28, som ikke er omfattet af årsregnskabet og vores erklæring herom.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke Andre Oplysninger, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om disse.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse Andre Oplysninger og i den forbindelse overveje, om Andre Oplysninger er væsentligt inkonsistente 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 Andre Oplysninger, 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 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.

Odense, den 16. april 2018

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab

CVR-nr. 20 22 26 70

Peter Damsted Rasmussen

Statsautoriseret revisor

3 Ledelsens årsberetning

3.1 Ledelsens årsberetning

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for kommunerne på Fyn, Ærø og Langeland og Region Syddanmark. FynBus' formulerede vision er at skabe et fremsynet og veldrevet FynBus med basis i sikker drift.

De seneste år har FynBus udgivet en årsberetning, der ud over at indeholde det eksterne regnskab fokuserer på forrige års hovedaktiviteter.

I 2018 behandles årsberetningen på bestyrelsesmødet i maj. Det eksterne regnskab er derfor et selvstændigt dokument.

3.2 Hoved- og nøgletal

Oversigt over væsentlige økonomiske nøgletal (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016	Regnskab 2015	Regnskab 2014
Regnskabsopgørelsen (udgiftsbaseret)				
Resultat af ordinær driftsvirksomhed (- = overskud)	1.162	5.366	-3.391	-1.494
Resultat i alt (- = overskud)	9.961	43.243	31.090	2.757
Balance, aktiver				
Anlægsaktiver	298.403	128.625	132.137	57.666
Øvrige omsætningsaktiver *	34.834	43.995	62.478	72.125
Likvider	92.655	75.934	125.314	152.361
Balance, passiver				
Egenkapital	54.750	36.605	-1.883	-3.856
Hensatte forpligtigelser	-414.579	-211.055	-220.707	-229.536
Langfristet gæld	0	-18.856	-11.725	-12.462
Kortfristet gæld	-66.062	-55.248	-85.614	-36.298

* Med virkning for 2013 er der ændret regnskabspraksis for periodisering.

4 Årsregnskab 2017

4.1 Anvendt regnskabspraksis

Generelt

Trafikselskabet FynBus er en offentlig virksomhed ejet af kommunerne på Fyn, Langeland samt Region Syddanmark. Trafikselskabet er oprettet efter styrelseslovens § 60, hvorfor regnskabet aflægges i henhold til gældende lovgivning og i al væsentlighed efter kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Regnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

God bogføringsskik

Trafikselskabet Fynbus' bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringsskik.

Den gode bogføringsskik kan beskrives som den praksis, der til enhver tid anses for god skik og brug blandt kyndige og ansvarsbevidste fagfolk inden for bogføringsområdet.

Det er en forudsætning for god bogføringsskik, at reglerne i Budget- og Regnskabssystem for kommuner samt øvrige relevante forskrifter er fulgt.

Regnskabsmaterialet omfatter de faktiske registreringer, herunder transaktionsspor, beskrivelser af bogføringen, herunder aftaler om elektronisk dataudveksling, beskrivelser af systemer til at opbevare og fremfinde opbevaret regnskabsmateriale, bilag og anden dokumentation, oplysninger i øvrigt, som er nødvendige for kontrolsporet, regnskaber samt revision.

Driftsregnskab

Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

Indtægter indregnes så vidt muligt i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet.

Driftsudgifter i regnskabsopgørelsen indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet, forudsat at de er kendte for selskabet inden udløbet af supplementsperioden. Anvendt regnskabspraksis er fraveget kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. i forbindelse med selskabets styring af eksternt finansierede projekter og anlægsudgifter godkendt af bestyrelsen, idet projekter periodiseres, såfremt projekterne strækker sig over flere regnskabsår. Modtagne tilskud, der endnu ikke er anvendt på balancetidspunktet, men forventes anvendt i det kommende regnskabsår optages som kortfristet gæld, mens der ved afholdte udgifter, der forventes inddækket af tilskud i det kommende regnskabsår, bliver optaget som et tilgodehavende, svarende til de afholdte udgifter, der forventes inddækket.

Økonomiafdelingen

Præsentation i udgiftsregnskabet

Det udgiftsbaserede regnskabs primære funktion er, at kunne sammenholde regnskabet med budgettet, der er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Bemærkninger til regnskabet

Styrelsesloven fastsætter, at årsregnskabet i fornødent omfang skal være ledsaget af bemærkninger, navnlig vedrørende væsentlige afvigelser mellem budget- og regnskabsbeløb.

Balancen

Formålet med balancen er at vise selskabets aktiver og passiver opgjort henholdsvis primo og ultimo regnskabsåret, idet der ved passiver forstås summen af egenkapital og forpligtelser.

Materielle anlægsaktiver

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer og leasingaftaler m.v.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

Udgifter på 100.000 kr. eller derover og som medfører en væsentlig forbedring af et aktivs egenskaber eller en væsentlig forlængelse af et aktivs levetid, aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye levetid. Udgifter til mindre reparationer o. lign. som ikke har væsentlig indflydelse på aktivets levetid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Levetiderne ligger i følgende intervaller:

• Bygninger	30 - 50 år
• Andre bygninger (endestationer)	10 - 30 år
• Leasede aktiver	5 - 10 år
• Tekniske anlæg, maskiner mv.	5 - 10 år
• Rejsekortudstyr	10 år
• Inventar	5 år
• IT-udstyr mv.	3 år
• Immaterielle anlægsaktiver	3 år

Der afskrives ikke på materielle anlæg, der endnu ikke er taget i brug. Efter ibrugtagning påbegyndes afskrivning over anlæggets forventede levetid. Der foretages et helt års afskrivninger i anskaffelsesåret / ibrugtagsåret. Der foretages ikke afskrivninger i afhændelsesåret.

Immaterielle anlægsaktiver

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer m.v.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

Materielle og immaterielle anlægsaktiver under udførelse

Igangværende materielle og immaterielle anlægsaktiver værdiansættes til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

Grunde og bygninger

Bygninger og grunde indregnes til bogførte værdier med fradrag af afskrivninger. Disse værdier kommer fra delingsaftalerne vedrørende FynBus fra Fyns Amt henholdsvis Odense Kommune. Nye anlæg indregnes til anskaffelsespris. Der afskrives ikke på grunde. FynBus har en ejerandel på 3,72 % af ejerforeningen Odense Banegård. Ejerandelen er med udgangspunkt i delingsaftalen optaget til 0 kr.

Finansielle anlægsaktiver - Tilgodehavender

Tilgodehavender er optaget i balancen til nominal værdi under de respektive regnskabsposter hertil.

Tilgodehavende hos Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af tjenstemandspensionsforpligtelsen der i henhold til aftale direkte kan henføres Odense Kommune, og de aktiver som Fynbus modtog ved overdragelse af tjenstemændene i 2008. Aktiverne er opgjort til bogført værdi, med undtagelse af Ejendommen Gammelsø 6, som indgår til samme værdi som ved overdragelsen, da dette vurderes at være ejendommens dagsværdi.

Finansielle anlægsaktiver - Aktier og andelsbeviser

Kapitalandele i selskaber som Fynbus har medejerskab til fx Rejsekort A/S, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Fynbus ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det eneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet. Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Fynbus.

Omsætningsaktiver - Tilgodehavender

Nettoværdien af udgifter og indtægter afholdt inden regnskabsårets udgang, men som vedrører efterfølgende regnskabsår, er klassificeret som periodeafgrænsningspost under omsætningsaktiver - henholdsvis kortfristet gæld.

Indtægter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet tilgodehavende.

Omsætningsaktiver – likvide midler

Likvide midler omfatter - udover kontante beholdninger og indestående i pengeinstitutter - værdien af obligationsportefølje, som administreres af pengeinstitut. Værdien heraf er opgjort til aktuell markedsværdi på balancedagen inkl. vedhængende renter.

Egenkapital

Det er ejernes intention, at selskabets drift skal hvile i sig selv. I forbindelse med årsregnskabets godkendelse i bestyrelsen, træffes beslutning om eventuel alternativ finansiering/disponering af årets resultat.

Langfristede gældsforpligtelser

Langfristet gæld til leasingselskab er optaget med restgælden på balancetidspunktet. Restgælden opgøres som den kapitaliserede restleasingforpligtelse vedrørende finansielt leasede anlægsaktiver.

Gæld til Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen der i henhold til aftale direkte kan henføres Odense Kommune, og de aktiver som Fynbus modtog ved overdragelse af tjenestemændene i 2008. Aktiverne er opgjort til bogført værdi, med undtagelse af Ejendommen Gammelsø 6, som indgår til samme værdi som ved overdragelsen, da dette vurderes at være ejendommens dagsværdi.

Hensatte forpligtelser

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtelse, som resultat af en tidligere begivenhed, og det er sandsynligt, at afviklingen heraf vil medføre et træk på de økonomiske ressourcer, således at der kan foretages en pålidelig beløbsmæssig måling af forpligtelsen.

Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenstemandsansatte og ansatte på tjenstemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenstemænd. Dette er sket pr. 31.12.2017 og sker igen i 2022.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forpligtelsen med årets ind- og udbetalinger. Indbetalingerne omfatter indbetalinger fra pensionsselskab, nettoafkast af værdipapirer og ejendommen Gammel Sø 6. Udbetalingerne omfatter udbetalinger til pensionister og eksterne administrationsudgifter

Fra og med aktuaropgørelsen pr. 31.12.2012 anvender FynBus en pensionsalder på 62 år. FynBus har tidligere anvendt en pensionsalder på 63½ år – da det var under disse forudsætninger, der skete overdragelse fra Odense Kommune.

Fra 2008 er den fremadrettede afdækning af pensionsforpligtelse for tjenstemænd overført fra Odense Kommune foretaget gennem pensionsordning hos pensionsselskab.

Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenstemænd, hensættelsesprocenten for tjenstemænd via pensionsselskab.

Resultatet af aktuaropgørelsen pr. 31.12.2017 er optaget i regnskabet og for den del af tjenstemandspensionsforpligtelsen som påhviler alle ejerne sker regulering af forpligtelsen via

Økonomiafdelingen

egenkapitalen, mens den del af forpligtelsen som alene vedrører Odense Kommune reguleres via tilgodehavender.

Odense Kommune foretager en faglig vurdering af den foretagne aktuaropgørelse. Den leder frem til et samarbejde om, hvordan FynBus tilgodehavende skal afvikles.

Kortfristede gældsforpligtelser

Kortfristede gældsforpligtelser måles til nominel værdi.

Udgifter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet gæld.

Noter til driftsregnskab og balance

Der er udarbejdet noter til henholdsvis driftsregnskab og balance i det omfang, der er væsentlige forhold, som bør belyses, og/eller ministeriet har stillet krav om noteoplysning/regnskabsbemærkning.

4.2 Driftsregnskab - udgiftsbaseret

Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)				
Note	INDTÆGTER	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
1	Indtægter fra busdrift	-237.915	-233.650	-238.481
	Ejerbidrag fra busdrift	-344.803	-363.315	-359.802
	Indtægter kollektiv trafik i alt	-582.717	-596.965	-598.283
2	Indtægt fra flexkørsel	-7.222	-7.007	-7.021
	Ejerbidrag fra flexkørsel	-84.584	-78.361	-80.936
	Indtægter flexkørsel i alt	-91.806	-85.368	-87.957
3	Indtægter fra projekt	-937	-	-565
4	Indtægter fra øvrige	-3.475	-3.063	-3.248
	Indtægter i alt	-678.935	-685.396	-690.054
Note	UDGIFTER	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
5	Udgifter fra busdrift	496.721	513.193	519.611
6	Fællesudgifter	80.302	81.274	73.833
	Udgifter kollektiv trafik i alt	577.023	594.467	593.444
7	Udgifter fra flextrafik	72.890	64.876	66.981
8	Fælles udgifter	16.482	18.656	19.494
	Udgifter flexkørsel i alt	89.372	83.532	86.475
9	Udgifter fra projekt	937	-	565
10	Udgifter fra øvrige	17.622	21.276	16.459
	Udgifter i alt	684.955	699.275	696.943
	Driftsresultat før finansiering	6.020	13.879	6.889
	Renter	-4.857	-1.617	-1.524
	Resultat af ordinær driftsvirksomhed	1.162	12.262	5.366
	Anlægsudgifter	8.799	4.126	37.877
	Resultat i alt	9.961	16.388	43.243

Resultatdisponering (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Til rammestyling via egenkapital	-803	-	-1.333
Til egenkapital	10.764	16.563	44.576
Resultat i alt (- = overskud)	9.961	16.563	43.243

4.3 Balance

Note	Aktiver (1.000 kr.)	Ultimo 2017	Ultimo 2016
	Anlægsaktiver		
13	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	42.439	44.477
	Tekniske anlæg m.v.	53.006	56.826
	Inventar mv.	129	390
	Anlæg under udførelse	44	0
13	Immaterielle anlægsaktiver		
	Immaterielle anlægsaktiver	3.882	3.499
	Anlæg under udførelse	769	369
	Materielle anlægsaktiver under udførelse		
	Materielle/immaterielle anlægsaktiver i alt	100.269	105.561
14	Finansielle anlægsaktiver	198.134	23.064
	Anlægsaktiver i alt	298.403	128.625
	Omsætningsaktiver		
15	Tilgodehavender	34.834	43.995
16	Likvide beholdninger	92.655	75.934
	Omsætningsaktiver i alt	127.489	119.929
	Aktiver i alt	425.891	248.554

Note	Passiver (1.000 kr.)	Ultimo 2017	Ultimo 2016
17	Egenkapital	-54.750	-36.605
21	Hensatte forpligtigelser	414.579	211.055
18	Langfristede gældsforpligtigelser	0	18.856
19	Kortfristede gældsforpligtigelser	66.062	55.248
	Passiver i alt	425.891	248.554

20 Kautions- og garantiforpligtelser udgør 2.594.300 tkr.

Eventualforpligtelser udgør 362 tkr.

5 Noter til driftsregnskab og balance

5.1 Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik

Note 1 - Indtægter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Indtægter busdrift	-235.284	-231.046	-235.974
Indtægter telekørsel	-2.631	-2.604	-2.507
Indtægter fra kollektiv trafik i alt	-237.915	-233.650	-238.481

5.2 Note 2 - Indtægter fra Flextrafik

Note 2 - Indtægter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Indtægter Handicapkørsel (SBH)	-6.813	-6.456	-6.507
Indtægter Anden kørsel	-409	-551	-514
Indtægter fra flextrafik i alt	-7.222	-7.007	-7.021

5.3 Note 3 - Indtægter fra projekter

Note 3 - Indtægter fra projekter (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Indtægter "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder"	-7	0	-15
Tilskud fra ejere og øvr. Interessenter	-281	0	-275
Tilskud fra Trafikstyrelsen	-649	0	-276
Indtægter fra projekter i alt	-937	-	-565

5.4 Note 4 - Øvrige indtægter

Note 4 - Øvrige indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Odense Bybusser's øvrige indtægter	-	-	-13
Indtægter vedr. tjenestemandspensioner	-3.475	-3.063	-3.235
Øvrige indtægter i alt	-3.475	-3.063	-3.248

5.5 Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik

Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Udgifter busdrift	479.360	493.447	501.582
Udgifter telekørsel	17.362	19.746	18.029
Udgifter fra kollektiv trafik i alt	496.721	513.193	519.611

5.6 Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik

Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Fællesudgifter busdrift	74.172	74.164	67.166
Fællesudgifter telekørsel	6.130	7.110	6.667
Fællesudgifter fra kollektiv trafik i alt	80.302	81.274	73.833

5.7 Note 7 - Udgifter fra Flextrafik

Note 7 - Udgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Udgifter Handicapkørsel (SBH)	26.125	25.323	26.066
Udgifter Anden kørsel	46.765	39.553	40.915
Udgifter fra flextrafik i alt	72.890	64.876	66.981

5.8 Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik

Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Fællesudgifter Handicapkørsel (SBH)	3.823	4.061	4.126
Fællesudgifter Anden kørsel	7.226	9.019	9.697
Fællesudgifter Siddende patientbefordring	5.433	5.575	5.670
Fællesudgifter fra flextrafik i alt	16.482	18.656	19.494

5.9 Note 9 - Projektudgifter

Note 9 - Projektudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Udgifter "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder"	937	0	565
Projektudgifter i alt	937	0	565

5.10 Note 10 - Øvrige udgifter

Note 10 - Øvrige udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Udgifter vedr. tjenestemænd	11.221	11.780	10.508
Billetteringsudstyr finansieret af Fynbus (EK)	-	-	791
Rejsekortudgifter finansieret af Fynbus (EK)	7.941	9.671	38.050
Heraf anlægsudgifter	-1.540	-175	-32.890
Øvrige udgifter i alt	17.622	21.276	16.459

5.11 Note 11 - Personaleoversigt

Note 11 - Personaleoversigt over antal medarbejdere, omregnet til heltidsansatte		Regnskab 2017	Regnskab 2016
	Områder:		
	Fynbus Administration	111,0	123,0
	Odense Bybusser	28,0	32,0
	Fynbus i alt	139,0	155,0
Udover de 28,0 medarbejdere i Odense Bybusser, er 4 medarbejdere udlånt til Keolis. De samlede lønudgifter i 2017 udgjorde 72.128 (1.000 kr.)			

5.12 Note 12 - Anlægsudgifter

Note 12 - Anlægsudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Immaterielle anlæg m.v.:	3.961	2.561	3.306
Diverse it-projekter			
Grunde og bygninger	334	300	212
Endestationer			
Tekniske anlæg m.v.	4.060	690	33.605
Firmabiler, realtidssystem og rejsekortudstyr			
Inventar m.v.	0	575	385
Hardware og storage diskplads			
Anlæg underudførelse	444	0	369
Kapacitetsstyring og kontraktstyring			
I alt	8.799	4.126	37.877

5.13 Note 13 - Anlægsoversigten

Note 13 - Anlægsoversigt							
(1.000 kr.)							
Anlægsaktiver (1.000 kr)	Immaterielle anlægs- aktiver	Immateri- elle anlægs- aktiver under udførelse	Grunde og bygninger	Tekniske anlæg mv.	Inventar mv.	Materielle anlægs- aktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1.1.2017	50.555	369	68.638	98.200	2.328	0	220.090
Tilgang	3.961	400	334	4.060	0	44	8.799
Afgang	-2.439	0	0	-28.806	-414	0	-31.659
Kostpris 31.12.2017	52.078	769	68.972	73.455	1.914	44	197.232
Ned- og afskrivninger 1.1.2017	47.056	0	24.163	41.374	1.938	0	114.531
Årets afskrivninger	3.579	0	2.370	7.881	261	0	14.091
Afskrivninger afhændede aktiver	-2.439	0	0	-28.806	-414	0	-31.659
Ned- og afskrivninger 31.12.2017	48.196	0	26.533	20.449	1.785	0	96.963
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2017	3.882	769	42.439	53.006	129	44	100.269
Heraf finansielt leasede aktiver							0
Afskrivning (antal år)	3 år		10-50 år	5-10 år	3-5 år		
Ejendomsvurderingen 2016 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.							
Ejerlejlighed i Odense Banegårdscener er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,72%. Ved åbningsbalancen 1/1-2007 er ejerlejligheden værdisat til 0 kr. Ejerlejligheden benyttes af FynBus' Kundecenter.							

5.14 Note 14 - Finansielle anlægsaktiver

Note 14 - Finansielle anlægsaktiver (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Tilgodehavende tjenestemænd - Odense Kommune	177.035	0
Ansvarlig lån - Rejsekort A/S	13.825	16.688
Aktieandel Rejsekort A/S	7.273	6.376
Finansielle anlægsaktiver i alt	198.133	23.064

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint. Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kroner. Aktiebeholdningen er optaget til indskudsværdi i 2015. Kapitalindskuddet er blevet reguleret til indre værdi i 2016.

5.15 Note 15 - Tilgodehavende

Note 15 - Tilgodehavender (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Tilgodehavender, kommuner	3.367	6.505
Tilgodehavender, Region Syddanmark	0	8.598
Tilgodehavender, rejsekortet	332	28
Øvrige tilgodehavender	31.135	28.865
Kortfristede tilgodehavender i alt	34.834	43.995

5.16 Note 16 - Likvide beholdninger og finansieringsoversigt

Note 16 - Likvidebeholdninger (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Odense Bybusser, drift	3.908	3.160
Øvrige FynBus, drift	-70.744	-89.019
Pensionsmidler - bankkonto og obligationer	159.490	161.793
Likvide beholdninger ultimo	92.655	75.934

Note 16 - Finansieringsoversigt (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Likvide beholdninger primo	75.934	125.314
Tilgang af likvide aktiver:		
+/- Årets resultat	-9.961	-43.243
+/- ændring i kortfristede tilgodehavender	9.161	27.109
+/- ændring i kortfristede gældsforpligtelser	10.813	-21.769
+/- indbetalinger vedrørende finansielle anlægsaktiver	2.147	26.668
+/- tilgodehavender vedrørende finansielle anlægsaktiver	-181	-223
+/- finansieret via egenkapitalen	-7.941	-38.841
+/- Øvrige finansforskydninger	12.683	919
Anvendelse af likvide aktiver:		
Afdrag på lån	0	0
Likvide beholdninger ultimo	92.655	75.934

5.17 Note 17 - Egenkapital

Note 17 - Egenkapital (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Egenkapital rammestyring		
Primo	2.518	1.185
Overført resultat, jf. resultatdisponering	803	1.333
Rammestyring ultimo	3.321	2.518
Egenkapital i øvrigt		
Primo	-39.122	698
Primoreguleringer:		
Feriepengeforpligtelse udlånte tjenestemænd	0	0
Årets reguleringer:		
Investering i anlægsaktiver	8.799	37.877
Afgang anlægsaktiver		
Årets afskrivninger anlægsaktiver	-14.092	-14.943
Regulering leasingforpligtelse	2.285	1.417
Regulering feriepengeforpligtelse	837	458
Urealiserede kursreguleringer primo	-1.508	1.322
Urealiserede kursreguleringer ultimo	1.538	1.508
Regulering henlæggelse tjenestemandspension	-9.894	196
Odense Kommunes andel af tjenestemandspension	2.951	3.009
Rejsekort - ændring i indre værdi	897	-26.088
+/- Årets resultat	-10.762	-44.576
Egenkapital i øvrigt ultimo	-58.071	-39.122
Egenkapital i alt	-54.750	-36.604

5.18 Note 18 - Langfristede gældsforpligtelser

Note 18 - Langfristet gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Gæld tjenestemænd Odense Kommune	0	18.856
Langfristet gæld i alt	0	18.856
Afdragsprofil for gæld tjenestemænd Odense Kommune: forpligtigelsen til Odense Kommune vil løbende ændre sig i perioden indtil forpligtigelsen til udbetalingen af pension til tjenestemænd ophører. Hvorefter den resterende forpligtigelse vil blive afregnet.		

5.19 Note 19 - Kortfristede gældsforpligtelser

Note 19 - Kortfristede gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Kommuner	2.604	1.383
Region Syddanmark	1.039	0
Leasinggæld	0	2.285
Løn	1.085	708
Anden gæld:		
- Skyldige feriepenge	9.312	10.150
- Overskudslikviditet vedr. rejsekortet mv.	7.764	2
- Øvrig gæld	44.258	40.721
Kortfristet gæld i alt	66.062	55.249

5.20 Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser

Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Almindelige kautions- og garantiforpligtelser		
Huslejeforpligtelser	1.106	1.077
Operationel leasing af kontormaskiner	202	526
entreprenørkontrakter	2.592.992	2.810.867
Kautions- og garantiforpligtelser i alt	2.594.300	2.812.470
Eventualforpligtelser		
Feriepengeforpligtelse FlexDanmark	362	379
Eventualforpligtelser i alt	362	379

5.21 Note 21 - Hensættelser

Note 21 - Hensættelser (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Regnskab 2016
Hensatte forpligtelser primo	211.055	220.707
Betalte pensioner	-12.982	-12.106
Pensionshensættelse, administrativt personale	689	683
Indbetaling vedr. ansatte tjenestemænd	1.927	1.771
Regulering i henhold til aktuaropgørelse ultimo	213.890	0
Hensatte forpligtelser ultimo	414.579	211.055

6 Notespecifikationer

Specifikationer til internt regnskab.

Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Indtægter busdrift internt regnskab	230.586	226.898	232.293
+ Salgsprovision	4.112	3.767	3.567
- Tab på debitorer	586	381	114
Indtægter busdrift eksternt regnskab note 1	235.284	231.046	235.974

Note 5 - Udgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Udgifter busdrift internt regnskab	478.259	489.999	499.879
+ Salgsprovision	4.112	3.767	3.567
- Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	586	381	114
+ Renteindtægter OBB	4	-	4
+ Odense Bybusser reklameindtægter	-	-	13
- Anlægsudgifter i busdrift	-3.601	-700	-1.995
Udgifter busdrift eksternt regnskab note 5	479.360	493.447	501.582

Note 6 - Fællesudgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2017	Budget 2017	Regnskab 2016
Fællesudgifter internt regnskab	76.269	75.962	70.028
- Heraf anlægsudgifter	-1.224	-1.415	-1.510
- Heraf rammestyring	-803	-	-1.333
- Renteudgifter	-70	-383	-19
Fællesudgifter eksternt regnskab	74.172	74.164	67.166

7 Bemærkninger til regnskabet

7.1 Bemærkninger til budgetafvigelser

Bevilling / budget (1.000 kr.) (udgiftsbaseret)		Regnskab 2017	Budget 2017	Afvigelser
	Indtægter	-678.935	-685.396	6.461
	Udgifter	684.955	699.275	-14.321
	Renteindtægter	-4.857	-1.617	-3.240
	Anlægsudgifter	8.799	4.126	4.673
	Resultat (- = overskud)	9.961	16.388	-6.427

Bemærkninger

Indtægter:

Afvigelsen på 6,5 mio. kroner i mindreindtægter kan henføres til:

Busdriften, herunder telekørsel, merindtægt på 4,3 mio. kr.:

- Indtægterne fra busdriften er 1,8 % større end budgetteret og skyldes flere forskellige årsager. De væsentligste afvigelser skyldes, endelig afregning af Bus&Tog samarbejdet for 2014 og 2015, samt foreløbig 2016 på 8,2 mio. kroner. Desuden har bortfaldet af "Odense for 10 kr.", overgangen til rejsekortet og letbanearbejde i Odense, samt skolekort medført et indtægtsfald.
- Indtægterne fra telekørsel svarer til budgettet.

Ejerbidraget til busdriften er 18,5 mio. kroner mindre end budgetteret, det svarer til 5,1 %. Årsagen hertil er primært et fald i bruttoudgifterne.

Flextrafik, Handicap og Specialkørsel, merindtægt på 6,4 mio. kroner:

- Indtægterne fra flextrafik er 3,1 % større end budgetteret. Det skyldes primært, at passagerindtægterne fra SBH-kørsel er steget på grund af højere aktivitet med 0,4 mio. kroner, samt et fald i passagerindtægterne på 0,2 mio. kroner vedr. aktivitetskørsel.
- Ejerbidraget til Flex, Handicap og Specialkørsel er 6,1 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 8,5 %. Det skyldes højere aktivitetsniveau på flere af ordningerne, primært elev- og specialskolekørsel.

Øvrige indtægter, herunder indtægter vedrørende eksternt finansierede projekter, merindtægt 1,3 mio. kroner:

- Indtægter fra Staten og øvrige projektdeltagere i forbindelse med projektarbejde er realiseret med 0,9 mio. kroner. De har ikke været budgetteret, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.

Økonomiafdelingen

- Øvrige indtægter er realiseret 0,4 mio. kroner højere end budgetteret. Merindtægten skyldes stigning i nettohuslejeindtægt.

Udgifter:

Afvigelsen på 14,3 mio. kroner i mindre udgifter kan henføres til:

Busdriften, herunder Telekørsel, mindreudgift 16,5 mio. kroner:

- Udgifter til busdrift er 14,1 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgiften dækker over indbyrdes forskydninger.
Overordnet er produktionen reduceret med 18.400 køreplantimer i forhold til budgettet. Det skyldes, at et planlagt R-Bus net ikke blev igangsat i den regionale kørsel, hvor der i stedet blev indlagt en besparelse på 8.000 køreplantimer pr. år for at imødegå forventning til vigende indtægter.
Herudover blev letbanekonsekvenserne for Odense Kommune mindre end budgetteret, herved blev produktionen 4.500 køreplantimer mindre end budgetteret.
Der er gennemført udbud i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner. Det resulterede i stigende enhedsomkostninger (hhv. 15, 10 og 2 %).
Kontraktpriserne er jf. Trafikselskaberne i Danmarks indeks steget 2,1 % i forhold til budgettet forventning om en stigning på 0,9 %. En del heraf (0,7 mio. kr.) er finansieret af aftale om afdækning af olieprisernes udsving. Aftalen ophører i 2017.
- Udgifter til Telekørsel er realiseret 3,4 mio. kroner mindre end budgetteret, som følge af et fald i aktivitetsniveauet på 10,1 % svarende til ca. 18.500 ture. Aktivitetsniveauer i 2017 er på niveau med 2016.
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 1,0 mio. kroner mindre end budgetteret, og kan henføres til fald i aktivitetsniveau vedr. Telekørsel.

Flextrafik, merudgift 5,8 mio. kroner:

- Entreprenørudgifterne er 8,0 mio. kroner højere end det budgetterede. Det dækker bl.a. over forskellige i de enkelte ordninger, herunder kommuner der har lagt kørsel ind til FynBus eller hjemtaget den.
- Fællesudgifterne og administrationsgebyr er 2,2 mio. kroner lavere end budget som hovedsageligt skyldes mindreudgifter til løn og anden administration.

Øvrige udgifter, herunder udgifter vedrørende eksternt finansierede projekter, mindreudgift 2,7 mio. kroner:

- Udgifter til projekter primært finansieret af Statens "Yderområdepulje" har været 0,9 mio. kroner, som ikke har været budgetteret, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.
- Udgifter vedr. tjenestemænd er 0,6 mio. kroner mindre end budgetteret pga. lavere pensionsudbetalinger end forventet.
- Øvrige udgifter er realiseret 3,0 mio. kroner mindre end budgetteret. Det skyldes færre udgifter til Rejsekort implementering end forudsat i budgettet.

Renter

Afvigelsen på 3,2 mio. kroner i merindtægter kan henføres til:

Økonomiafdelingen

- Bedre forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd med 2,9 mio. kroner, samt mindreudgift til renter på 0,3 mio. kroner, bestående af færre renteudgifter og renteindtægter fra ansvarligt lån.

Anlægsudgifter:

Udgiften er 4,7 mio. kr. højere end budget. Det skyldes hovedsageligt IT-udstyr og IT-projekter som følge af implementeringen af rejsekortet og skift af FynBus produktportefølje.

Resultat:

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 10,0 mio. kroner, hvilket er 6,4 mio. kroner mindre end budgetteret. Af det samlede resultat er 0,8 mio. kroner disponeret til rammestyling af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 10,8 mio. kroner overføres til egenkapitalen i øvrigt.

FynBus busdrift 2017

	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD	I alt
Ejerbetaling Kollektiv trafik	19.211.321	24.258.912	7.397.097	6.346.884	9.690.026	17.517.909	12.297.352	130.032.954	25.210.770	92.036.469	343.999.694
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)											
Realiseret 63.697 - budget 64.500 = 803 tkr.	23.871	31.598	11.321	12.118	17.208	21.873	21.351	272.482	51.705	339.474	803.001
Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring	19.235.192	24.290.510	7.408.417	6.359.002	9.707.234	17.539.782	12.318.703	130.305.436	25.262.475	92.375.943	344.802.694
Opkrævet ejerbetaling 2017 - aconto	19.477.000	24.899.000	7.883.000	5.934.000	9.936.000	16.909.000	12.591.000	131.172.000	26.694.000	102.010.000	357.505.000
Restfinansiering 2017	241.808	608.490	474.583	-425.002	228.766	-630.782	272.297	866.564	1.431.525	9.634.057	12.702.306

Tilgodehavende 2016	45.040	655.859	0	0	0	512.540	0	2.617.966	0	9.267.457	13.098.862
Tilgodehavende 2017	0	0	0	425.002	0	630.782	0	0	0	0	1.055.784
I alt	45.040	655.859	0	425.002	0	1.143.322	0	2.617.966	0	9.267.457	14.154.646
Samlet tilgodehavende	45.040	655.859	0	425.002	0	1.143.322	0	2.617.966	0	9.267.457	13.003.598

RSD tidligere år (vedr. 2012 til 2015)

										651.988	
Gæld 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gæld 2017	241.808	608.490	474.583	0	228.766	0	272.297	866.564	1.431.525	9.634.057	13.758.090
I alt	241.808	608.490	474.583	0	228.766	0	272.297	866.564	1.431.525	10.286.045	13.758.090
								Akkumuleret rente RSD		20.644	
								RSD i alt		1.039.232	

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2017, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2018. Rente på ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2017 og beregnes som et års gæld.

-12.702.306

Bilag I.7

Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2017

Rejseudgifter

Fly Bornholm og Düsseldorf	Kr.	6.115
Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	439
Taxakørsel	Kr.	3.282
Togbilletter/klippekort	Kr.	<u>22.791</u>
I alt	Kr.	<u>32.627</u>

Hotel/restaurant/cafe

Hotel	Kr.	1.100
Forplejning - div.	Kr.	<u>253</u>
I alt	Kr.	<u>1.353</u>

Total **Kr. 33.980**

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2017.
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede
udgift og antal deltagere.

Bilag 6.1

Forretningsgang for FynBus' kontrol af arbejdsklausuler - flextrafik

Trin 1.	I forbindelse med opstart af ny kontraktperiode	Brev til vognmænd: <ul style="list-style-type: none">a. Orientering om arbejdsklausul og betydning heraf.b. Anmodning om oplysning om overenskomstforhold.c. Anmode om liste over samtlige (eventuelle) ansatte.d. Anmodning om efterfølgende orientering ved ændringer i ovenstående.
Trin 2.		Kontrol af overenskomstforhold (trin 1) – evt. stikprøve
Trin 3.	3-6 måneder inde i kontraktperioden eller ved mistanke	Kontrol af arbejdsklausul <ul style="list-style-type: none">• Hvis medlem af arbejdsgiverforening eller tegnet overenskomst => kun kontrol ved konkret mistanke.• Hvis følger overenskomst => kontrol.
Trin 4.		Kontrol: <ul style="list-style-type: none">a. Brev om indhentelse af dokumentation (lønsedler, e-indkomst, ansættelsesbevis mv.)<ul style="list-style-type: none">i. Frist 5 arbejdsdage.ii. Konkret beslutning om der indhentes dokumentation på alle chauffører, på udvalgte (navngivne) chauffører eller på en procentdel.b. Opfølgning på modtaget materiale<ul style="list-style-type: none">iii. Evt. rykker.iv. Evt. bod.c. Kontrol af indhentet materiale<ul style="list-style-type: none">v. Hvis ok => brev til vognmand med resultat.vi. Hvis tvivl => arbejdsmarkedets parter spørges<ul style="list-style-type: none">1. hvis ok => brev til vognmand med resultat.2. hvis overtrædelse => brev til vognmand med resultat (sanktion).vii. Klar overtrædelse (f.eks. ren provisionsløn) => brev til vognmand med resultat (sanktion). <p>Alternativt: Kontrol ved besøg hos vognmand - evt. i forbindelse med kontrol af vogne.</p>

Bilag 3 – Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus.

I. Forpligtelsen

Entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Entreprenøren og eventuelle underentreprenører skal sikre, at de ansatte får oplysninger om de vilkår, der følger af arbejdsklausulen.

I.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af entreprenøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Entreprenøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

I.2 Krav til godkendelse af underentreprenører samt krav til skiltning

FynBus kan konkret stille krav til, at entreprenøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde for FynBus.

I.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Entreprenøren er forpligtiget til at sikre, at såfremt entreprenøren eller dennes underentreprenører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtigelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til FynBus straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

2.1. Dokumentation

Entreprenøren har bevisbyrden for, at forpligtelsen jf. klausulens afsnit I er overholdt, og FynBus kan på forlangende kræve at se dokumentation for entreprenørens og dennes underentreprenørers overholdelse heraf.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme, entreprenøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan FynBus i den konkrete sag anmode entreprenøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

2.2. Redegørelse

Såfremt FynBus har en mistanke om overtrædelse, skal entreprenøren efter påkrav fremsende en fyldestgørende redegørelse vedrørende arbejdsklausulens overholdelse, jf. afsnit 1.

FynBus kan i den konkrete sag anmode entreprenøren om yderligere at uddybe redegørelsen, såfremt redegørelsen vurderes at være mangelfuld.

2.3. Frister

Dokumentationen skal være FynBus i hænde senest fem arbejdsdage efter påkravets modtagelse. Redegørelsen skal være FynBus i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

2.4 Videregivelse af dokumentation

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Ifalder entreprenøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

3.1. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

Tilbageholdelse af vederlag

FynBus er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra entreprenørens eller underentreprenørers ansatte.

Bod

Entreprenøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

3.2. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. afsnit 2.3., udgør 1000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Entreprenørens eller dennes underentreprenørers væsentlige misligholdelse af Arbejdsklausulen vil altid berettige FynBus til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Ved væsentlig misligholdelse forstås f.eks. grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen, jf. afsnit 1 og 2.

4. Kontrolforanstaltninger

FynBus eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis

foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenøren samt i vogne/busser for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

Entreprenøren skal sikre, at der ligeledes er en adgang for FynBus til at gennemføre kontrolforanstaltninger hos eventuelle underentreprenører.

BILAG 6.3

Oversigt over kontroller vedrørende arbejdsklausul i rammeaftale om FG5 – Flexgaranti og FV5 – Flexvariabel

Resultat af kontroller i perioden 1. marts 2017 til 1. april 2018, rammeaftale om FG5 – Flexgaranti og rammeaftale om FV5 – Flexvariabel:

Vognmænd og underleverandører med kontrakt med FynBus

Antal vognmænd inklusive underleverandører	60
Antal underleverandører	12
Antal vognmænd/underleverandører uden ansatte	18
Inaktive/konkursramte vognmænd	2

FynBus har 40 vognmænd, hvor FynBus undersøger, om vognmændene yder sine ansatte løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende overenskomst

Overenskomstforhold

Overenskomst og/eller medlem af arbejdsgiverforening pr 010317	23
Overenskomst og/eller medlem af arbejdsgiverforening pr 010418	26
Antal vognmænd i uafsluttede forhandlinger om overenskomst	8

FynBus' kontrol af og dialog med vognmændene har afstedkommet, at flere vognmænd har valgt at tiltræde en landsdækkende overenskomst (13 %). I det tilfælde, at de 8 uafsluttede forhandlinger ender med en overenskomst, vil antallet af vognmænd med overenskomst have haft en stigning på 48 % på et år. Der er 14 vognmænd tilbage, som ikke har tiltrådt en overenskomst.

Afsluttede kontroller og resultat heraf

Antal kontroller med direkte godkendelse	6
Antal kontroller med påtale	3
Antal efterlevede påtaler	3
Samlet antal kontroller med godkendelse	9

Samarbejde med arbejdsmarkedets parter

Antal godkendelser i samarbejde med arbejdsmarkedets parter	8
Antal godkendelser uden arbejdsmarkedets parter	1

Igangværende og manglende kontroller

Antal af igangværende kontroller	8
Manglende kontroller	6

Periode 1. marts 2017 – 1. april 2018 (Rammeaftale om FG5 – Flexgaranti og FV5 – Flexvariabel)

I perioden har FynBus kontrolleret 17 vognmænd. 6 vognmænd er fundet i orden, 3 vognmænd har fået en påtale, som efterfølgende er blevet efterlevet. FynBus har samarbejdet med arbejdsmarkedets parter, for så vidt angår de 8 kontroller. 8 vognmænd er gået i forhandling med arbejdsmarkedets parter med henblik på at tiltræde en overenskomst. Der er fortsat 6 vognmænd, som mangler at få en rutinemæssig kontrol, hvilket vil ske i indeværende år.

Periode 1. marts 2015 – 28. februar 2017 (Rammeaftale om FG4 – Flexgaranti og FV4 – Flexvariabel)

I perioden kontrollerede FynBus 7 vognmænd. Der blev givet påtale over for 1 vognmand, mens der intet var at bemærke, for så vidt angår de 6 øvrige.

Periode 1. marts 2014 – 28. februar 2015 (Rammeaftale om FG3 – Flexgaranti og FV3 – Flexvariabel)

I perioden blev kontrollen udført af Kontrolenheden, Odense Kommune. Der blev foretaget kontrol af 5 vognmænd, hvoraf de 4 ikke gav anledning til bemærkninger, mens FynBus opsagde kontrakten med den femte.