

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

5. maj 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202101-34556

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Anders W. Berthelsen, Odense

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2020.....	3
2. Ansøgning til markedsføringspuljen 2021 vedr. WinBack.....	12
3. Gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune.....	14
4. Forsøg med Landsdækkende fleksibelt pendlerprodukt	16
5. Evaluering af spørgerunde ifm. vognkontroller.....	19
Sager til drøftelse:.....	24
Sager til orientering:.....	25
6. Resultat af kommunal høring vedr. rammeudbud af stoppestedsudstyr.....	25
7. DSB Rejsepas 2021	28
8. Meddelelser	29
9. Eventuelt.....	29

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ÅRSREGNSKAB 2020

Resumé:

År 2020 blev præget af COVID-19-konsekvenser. En aftale mellem Regeringen, Danske Regioner, KL og trafikelskaberne betyder, at FynBus samlet modtager en kompensation på 46,9 mio. kr. Aftalen er en nettoaftale, hvor besparelser vedr. COVID-19 modregnes kompensationen, der ydes til tabte indtægter og Corona-relaterede merudgifter. De 46,9 mio. kr. fordeler sig med 61,7 mio. kr. til busdriften og -14,8 mio. kr. i flextrafik. Indtægterne inkl. kompensation er 11,7 mio. kr. mindre end budgettet, hvilket primært skyldes foreløbig aftale vedr. Ungdomskort og Skolekort (Bus & Tog-samarbejdet) for 2018 og 2019.

Udgifterne inkl. kompensation til rutekørsel er 13,6 mio. kr. mindre end budget. Dette skyldes hovedsageligt, at Trafikelskaberne i Danmarks omkostningsindeks er 1,16 % lavere end budget. Der har været færre udgifter til variabel kørsel, incitamentsaftaler, nyt udbud i Svendborg og markedsføringspuljen. Der er realiseret ca. 1.000 færre køreplantimer end budgettet.

Fællesudgifterne er 4,2 mio. kr. lavere end budget. Mindreforbruget skyldes, at den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane er udskudt til 2021. Derudover er udgifter til uddannelse, IT-projekter mv. udskudt til 2021 som en konsekvens af COVID-19.

Udgifterne til Rejsekort A/S er på niveau med budgettet og udgør 14,5 mio. kr. Heraf er der anvendt 1,1 mio. kr. til genoprettelse af FynBus' negative egenkapital.

Ejerbidrag til telekørsel inkl. Corona-kompensation er 3,3 mio. kr. lavere end budgettet. Forskellen kan henføres til implementeringen af det nye telekørselskoncept, som er holdt ude af Corona-kompensationen.

Årsregnskab 2020 for den visiterede kørsel, Flextrafik, viser et merforbrug på 1,0 mio. kr. og kan henføres til mindreudgifter vedr. fællesudgifter, som modsvares af øget kørselsudgifter bl.a. pga. nyt udbud i Assens Kommune.

Administrationen fremlægger årsregnskab 2020 til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger årsregnskab for 2020. 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 2020 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.

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. 15 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. 14 af 27. april 2020.

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 årsbudget for 2020 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2020. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision"

REGNSKAB 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørsel fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Busdrift					
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-131,7	-71,8
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	491,7	5,4
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	79,0	1,6
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	439,0	-64,8
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-68,4	68,4
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	370,6	3,7
Telekørsel					
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,6	-0,4
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,4	10,0
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	11,3	10,0
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	6,7	-6,7
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	18,0	3,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	450,4	-54,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-61,7	61,7
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	388,6	6,9

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 388,6 mio. kr. inkl. COVID-19-kompensation. Det er en mindreudgift på 6,9 mio. kr. svarende til et fald på 1,8 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes kompensation på 61,7 mio. kr. vedr. busdrift og telekørsel i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og Regeringen.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, viser regnskab 2020 en mindreindtægt på 71,8 mio. kr. vedr. passagerindtægterne fra busdriften. Mindreindtægten kan i al væsentlighed henføres til COVID-19 som følge af et fald i passagertallet.

Mindreindtægten fra passagerindtægter kompenseres i regnskab 2020 fuldt ud af Staten. Dog kompenseres der ikke for indtægter vedr. tidligere regnskabsår, hvorfor der samlet set ikke hjemtages kompensation for mindreindtægt på 11,7 mio. kr. i regnskab 2020 (se også tabel 2 herunder).

Mindreindtægterne vedr. tidligere regnskabsår, som er indregnet i regnskab 2020, vedrører primært foreløbig aftale vedr. Ungdomskort og Skolekort (Bus & Tog-samarbejdet) for 2018 og 2019.

Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til regnskab 2020 fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til 2020

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-191,9	-12
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-105,1	-6
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,3	0
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,4	0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,6	0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,4	0
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-2,9	0
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-60,1	-5
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-8,9	-1

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til 2020

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	14.829	14.521	14.513	9.472	-5.041
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.641	-1.843
Assens	339	323	320	203	-117
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	216	-100
Kerteminde	148	147	147	104	-43
Langeland	276	276	280	191	-89
Middelfart	171	173	177	102	-75
Nordfyn	304	285	285	181	-104
Nyborg	297	288	285	190	-95
Odense	6.519	6.423	6.371	4.075	-2.296
Svendborg	841	839	848	569	-279

Passagertallet falder med 5,0 mio. passager i regnskab 2020 i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19.

Entreprenørudgifter

Bruttoudgifterne til kollektiv trafik inkl. kompensation er, jf. tabel 4 nedenfor, 13,6 mio. kr. mindre end budget. Dette skyldes hovedsageligt, at Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er 1,16 % lavere end budget. Der har været færre udgifter til variabel kørsel, incitamentsaftaler, nyt udbud i Svendborg og målstyret markedsføring. Der er realiseret ca. 1.000 færre køreplantimer end budgetteret, hvilket primært skyldes Assens, Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense Kommune. Dette modsvares hovedsageligt af Faaborg-Midtfyn Kommune, som har flere køreplantimer på grund af kortere skoledage fra august 2020.

Desuden er der flere køreplantimer i Region Syddanmark, hvilket skyldes, at kørslen tidligere er udført under variabel kørsel.

For perioden medio marts til medio april 2020 er der indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler baseret på aftale med vognmænd i forhold til ruter, der ikke er kørt i COVID-19-perioden i foråret 2020. I Region Syddanmark er der for natbusserne foretaget en tilsvarende reduktion i efteråret 2020.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til 2020

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	497,1	487,2	497,2	483,6	-13,6
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,2	-5,7
Assens	16,2	16,4	17,0	16,6	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,2	0,2
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	-0,4
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	-0,5
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,4	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	-0,2
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	174,7	-4,5
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,2	-1,5

Afvigelsen på bruttoudgifterne i 2020 udgør en mindredgift på 13,6 mio. kr. i forhold til budget, svarende til 2,5 %. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,16 % lavere	-5,5
Færre køreplantimer, 1069 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,8
Mindredgift til busser pga. 1 bus mindre i Region Syddanmarks kontrakt	-0,5
Ændring i timepris og andre afvigelser	0,1
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under COVID-19-nedlukningen, jf. aftale med vognmændene	-1,4
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne, knudepunkter samt beskyttelse til chauffører pga. COVID-19	7,7
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-1,1
Variabel kørsel	-1,4
Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	-1,6
COVID-19-kompensation, som reducerer COVID-19-relaterede merudgifter	-8,1
Regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,6

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner, og som opkræves efter en fordelingsnøgle vedtaget af repræsentantskabet. Fællesudgifterne omfatter primært administration og udgifter til billetsystemer.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. Der har i 2020 været anvendt 59,4 mio. kr. af rammen, hvilket giver et mindreforbrug på 4,3 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Mindreforbruget kan bl.a. henføres til, at den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 7,3 mio. kr., er udskudt til 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme. Derudover er udgifter til uddannelse, IT-projekter mv. udskudt til 2021 som en konsekvens af COVID-19.

Udgifterne til Rejsekort Rejseplan A/S udgør 14,5 mio. kr. og er på niveau med budgettet. Rejsekort Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,2	-0,3
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	14,0	-1,5
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	34,2	-2,6
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	59,4	-4,2
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Ordinær ramme incl. Covid-19 kompensation	63,1	61,6	63,7	59,3	-4,4
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	0,0
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	4,2	4,2
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	0,9	-1,6
I alt	74,7	78,0	80,7	78,9	-1,8

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

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet støttes af Staten, og FynBus' andel var på 1,0 mio. kr. Hertil efterfølgende 1,0 mio. kr. i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter udgør 0,9 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. Forbedring af Trafikinformation (2018-projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet "Opgradering af terminaler på OBC" (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- 0,5 mio. kr. Forbedring af Trafikinformation (2019-projekt), 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020. De resterende 0,2 mio. kr. anvendes ikke.

De 1,0 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2020-projekt) anvendes ikke, og derfor er der i Budget 2021 på bestyrelsesmødet den 5. november ansøgt om 1,0 mio. kr. til afslutning af projektet.

Telekørsel / Flextur og Plustur

Primo februar 2020 blev der indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler blev erstattet af Flextur og Plustur.

Ejerbidraget for telekørsel inkl. COVID-19-kompensation udgør 18,0 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 3,3 mio. kr., svarende til et fald på 15,5 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives det nye telekørselskoncept, som blev opstartet i februar 2020. Det nye telekørselskoncept er vedtaget i efteråret 2019, efter bestyrelsen godkendte budget 2020. Der vil blive modregnet i COVID-19-kompensationen i henhold til nettoaftalen med Regeringen.

Efterspørgslen har været reduceret væsentligt siden medio marts 2020 som følge af COVID-19. Tillige har de fleste kommuner i februar 2020 indført Flextur og Plustur i henhold til det nye telekørselskoncept.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor. Det faktiske aktivitetsniveau ses i tabel 10 i bilag 1.1.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	20,7	17,1	21,3	18,0	-3,3
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,0
Assens	5,1	3,2	3,7	3,6	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	4,6	-1,1
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,5	-0,1
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,1	-0,2
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	3,7	-1,3
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,5	-0,4

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2020:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til 2020

Antal personture	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	92.834	-55.211
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.485	-61.382
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	234.319	-116.593
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	73.515	-90.725
I alt	593.789	507.482	515.152	307.834	-207.318
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	205.106	-34.894
I alt	828.307	742.516	755.152	512.940	-242.212

*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.

Samlet set er der i 2020 et fald på 32 % i antal personture i forhold til budgettet. Dette fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, et fald på 30 % vedr. anden kørsel samt et fald på 55 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen pr. medio marts 2020 har været væsentligt reduceret.

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen nedad.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,7	-1,1
Entrepreneurudgifter	77,3	66,5	62,2	47,5	14,8
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	42,7	13,7
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	61,6	13,8
Covid-19 kompensation				14,8	-14,8
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	76,5	-1,0

Regnskab 2020 viser et ejerbidrag inkl. COVID-19-kompensation på 76,5 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 1,0 mio. kr. eller ca. 13 % i forhold til budgettet. Indbyrdes ejerne imellem er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Merudgiften i Assens Kommune skyldes, at der er indgået ny aftale om specialskolekørsel med start august 2020 til en højere pris, som ikke var kendt på budgettidspunktet.

Mindreudgiften i Nordfyns Kommune skyldes et mindreforbrug på fællesudgifter. FynBus blev i 2020 tilkendt en bod på 1 mio. kr., som er fordelt mellem ejerne efter antal ture i Planet. Da Nordfyns Kommune har størstedelen af deres ture i Cplan, er kommunens andel af boden beskeden.

Merudgiften for Region Syddanmark skyldes en større andel af fællesudgiften. Regionens andel af udgifterne til FlexDanmark er steget samtidig med, at regionens andel af førortalt bod udgør 0,4 mio. kr.

Den samlede COVID-19-kompensation i form af sparet kørsel udgør -14,8 mio. kr. Denne vil blive modregnet i kompensationen vedr. busdriften i henhold til nettoaftalen med Regeringen.

Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifterne fordelt mellem flextrafik og telekørsel fremgår af tabel 9 nedenfor:

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Fællesudgifter, Telekørsel	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	25,4	0,4

Regnskab 2020 for fællesudgifterne viser 18,9 mio. kr. Klagenævn for Udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og FynBus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden fra marts 2019 til februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 1,1 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark og lønudgifter. Den økonomiske sanktion fra Klagenævn for Udbud på 7 mio. kr. er ikke indarbejdet i tallene, da sagen endnu er uafklaret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender det fremlagte årsregnskab for 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 1.1 *Regnskab 2020, hovedtal*
- Bilag 1.2 *Talmateriale årsregnskab 2020*
- Bilag 1.3 *Notat, Årsregnskab ejerfordelt 2020 (udsendes direkte til forvaltningerne)*
- Bilag 1.4 *Revisionsberetning nr. 15*
- Bilag 1.5 *Eksternt regnskab 2020*
- Bilag 1.6 *Finansiering 2020*
- Bilag 1.7 *Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2020*

2. ANSØGNING TIL MARKEDSFØRINGSPULJEN 2021 VEDR. WINBACK

Resumé:

I 2021 er der afsat en pulje på kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler. Det indstilles, at der godkendes en ramme på kr. 400.000 til gennemførelse af indsatser i 2. og 3. kvartal af 2021, der skal have til formål at få kunderne sikkert tilbage i den kollektive trafik i kølvandet på COVID-19, der har medført store passagertab. Der blev bevilget en ramme på kr. 500.000 til lignende formål i 2020. Af denne ramme blev kun kr. 154.000 udnyttet på grund af udviklingen i COVID-19-situationen.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre en række kampagnetiltag, så snart det vurderes forsvarligt at lade kunderne vende tilbage til den kollektive trafik. Kampagneindsatserne har til formål at genskabe kundernes tillid til den kollektive trafik som et sikkert og trygt valg, når man skal transportere sig fra A til B – og dermed sikre, at kunderne vender tilbage til den kollektive busstrafik på Fyn og Langeland. Udover at signalere tryghed i den kollektive trafik skal indsatsen tillige minde kunderne om kollektiv trafiks mange gode tilbud, herunder Ungdomskort og Rejsekort, ligesom FynBus vil være klar til at markedsføre de nye kommercielle produkter, som bestyrelsen har vedtaget, men som på grund af COVID-19 endnu ikke er udbredt.

Nedenfor anføres de konkrete planlagte tiltag.

"Tryghed på rejsen"

Her er fokuspunkterne tryghed, restriktioner og budskabet "Vi er her stadig". Historierne, der skal kommunikerer, handler om rengøring og kapacitetsstyring i busserne kombineret med "vælg rigtigt-kampagne" med fokus på det rigtige billetprodukt og Rejseplanen som den sikre rejseplanlægger. Kanalerne vil være egne kanaler, sociale medier, flyers og ambassadørtilstedeværelse, radioreklame samt nyhedsbrev direkte til kunderne.

"Busserne er tilbage i fuld drift"

Her er fokuspunkterne igen tryghed, restriktioner og synlighed med budskabet "Velkommen tilbage, vi har savnet jer". Her markedsføres konkrete produkter, herunder Ungdomskort og Rejsekort, tillige med natbusser og andre særlige busruter, der har været indstillet på grund af COVID-19. Også her er kanalerne egne kanaler samt tilkøbte kanaler i form af målrettet digital annoncering og radio.

"Nye produkter og muligheder"

Her er fokuspunkterne FynBus' egne nye tilbud til kunderne, herunder "Aftenbillet Odense" og "Fyn rundt", samt markedsføringen af det nye landsdækkende fleksible pendleprodukt, Pendler20, som distribueres via DSB, men som kan benyttes overalt i Danmark. Igen er kanalerne egne og eksisterende kanaler samt tilkøbte relevante kanaler.

Det er uklart, hvornår indsatserne præcis kan igangsættes, da dette afhænger af den nationale genåbningsplan. Der er dog en forventning om, at de første tiltag kan iværksættes i indeværende kvartal.

Når der ansøges om en økonomisk ramme, og der ikke foreligger et konkret budget, skyldes det, at de konkrete aktiviteter endnu ikke er fastlagt. Dette skyldes primært, at der fortsat er usikkerhed om, hvor bredt den kollektive trafik kan markedsføres ift. smittesituationen. Hvis der fx fortsat i en periode køres med pladsrestriktioner i den kollektive trafik, skal markedsføringen tilpasses dette vilkår.

Indsatsens effekt vil blive vurderet på to parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- vækst i antallet af rejsende under og efter kampagneperiode.

Evaluering af kampagnerne forelægges bestyrelsen som en del af afrapportering af strategiindsatsen "Flere kunder" mål 1.

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2021. Der er endnu ikke disponeret over penge i puljen. Med bestyrelsens godkendelse af nærværende ansøgning vil det resterende beløb udgøre kr. 2,1 millioner.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender ansøgning om kr. 400.000 til kampagneindsatser i 2. og 3. kvartal 2021, der har til formål at skaffe kunderne tilbage i busserne i kølvandet på COVID-19.

Vedtagelse:

3. GRATIS LOKALRUTER FOR BØRN UNDER 16 ÅR I ASSENS KOMMUNE

Resumé:

Udvalg for Miljø, Teknik og Plan i Assens Kommune har på mødet den 30. marts 2021 besluttet at indføre gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune.

Beslutningskompetencen for fastsættelse af takster inden for kollektiv trafik er i henhold til lov om trafiksselskaber placeret hos FynBus' bestyrelse.

En beslutning om gratis buskørsel i lokalruterne for børn under 16 år i Assens Kommune forelægges derfor FynBus' bestyrelse til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Det primære formål for de 21 lokalruter i Assens Kommune er at betjene folkeskoler og 10. klassecenteret i Glamsbjerg.

En opgørelse af billettering på lokalruterne i Assens Kommune i november 2019 viser, at 79 % af kunderne benytter Skolekort, og 19 % benytter Ungdomskort. Samlet set er 98 % af passagererne i lokalruterne i Assens Kommune således børn og unge, som benytter lokalruterne i forbindelse med deres skolegang og uddannelse. Sammensætningen af indtægter i Assens Kommune kan ses i tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Indtægter for lokalruter i Assens Kommune ekskl. fælles kommunal rute 268¹

Indtægter, i 1.000 kr.	Regnskab 2019
Rejsekort Classic og enkeltbilletter	82
Periodekort, ekskl. skolekort og ungdomskort	26
Ungdomskort	515
Skolekort	1.928
I alt	2.552

De fleste børn under 16 år benytter Skolekort, som kommunen selv finansierer. En lille gruppe børn benytter Rejsekort, i et omfang svarende til ca. kr. 13.000 baseret på Regnskab 2019. Der vil således være et meget begrænset indtægtstab ved at indføre gratis kørsel for børn under 16 år på lokalruterne i Assens Kommune.

Ved opgørelse af billettering i de regionale ruter i Assens Kommune samt den fælles kommunale/regionale rute 268 ses henholdsvis ca. 25 % Skolekort i de regionale ruter og ca. 5 % i den fælles kommunale/regionale rute. Hvis der er kørselsberettigede elever, der anvender ruterne, skal Assens Kommune fortsat udstede Skolekort til disse elever. Indtægterne på de regionale ruter tilfalder Region Syddanmark, mens indtægten på den fælles kommunale/regionale rute fordeles mellem Region Syddanmark og Assens Kommune. Det er de samme principper, som er gældende i dag.

Alternativt kan Assens Kommune stille lokalruter til rådighed for de elever med et kørselsbehov.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune fra august 2021.

¹ I Regnskab 2019 er indtægter fra den fælles kommunalrute 268 på ca. samlet kr. 878.000 indeholdt.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 3.1 *Referat fra møde i Udvalg for Miljø, Teknik og Plan i Assens Kommune*
- Bilag 3.2 *Gratis buskørsel i lokalruterne i Assens Kommune*

4. FORSØG MED LANDSDÆKKENDE FLEKSIBELT PENDLERPRODUKT

Resumé:

Analyser viser, at kunderne i den kollektive transport efterspørger mere fleksibilitet – især i pendlerprodukterne. Behovet var kendt før COVID-19 og er nu markant forstærket blandt andet pga. hjemmearbejde.

Trafikskaberne i Danmark har derfor udarbejdet koncept til et nyt produkt, Pendler20, der prismæssigt ligger mellem Rejsekort Classic og et pendlerprodukt, og som dermed er attraktivt for pendlere, der blot rejser 2-3 dage om ugen.

Pendler20 vil blive testet i en forsøgsperiode på 16 måneder for at afklare, om det fremadrettet skal være et standardprodukt hos trafikskaberne.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Analyser viser, at kunderne i den kollektive transport efterspørger mere fleksibilitet – især i pendlerprodukterne. Behovet var kendt før COVID-19 og er nu markant forstærket blandt andet pga. hjemmearbejde.

I forsommeren 2020 testede DSB fire fleksible pendlerkoncepter. Alle koncepterne blev vurderet meget højt af kunderne, hvilket tyder på et reelt behov for produktudvikling i markedet.

I sensommeren 2020 har firmaerne Wilke og Epinion foretaget yderligere analyse på de langsigtede effekter af COVID-19 i den kollektive transport. Begge analyser bekræfter projektets berettigelse og anbefaler, at trafikskaberne imødekommer kunders behov i den forandrede hverdag ved at kigge på mere fleksibilitet i pendlerproduktet.

På baggrund af beslutning i DOTs bestyrelse samt i Direktørgruppen i Takst Vest er der udarbejdet konceptoplæg til et sådant nyt produkt.

Nedenstående beskriver alene de forhold, der har betydning for FynBus og Takst Vest. Forhold vedrørende DOT og Øst-Vest trafikken over Storebælt er ikke nærmere beskrevet.

Det nye produkt – Pendler20

Med det nye billetprodukt kan kunden købe 20 rejsedage til en bestemt strækning/antal zoner ligesom på pendlerkort. Hertil kan kunderne selv vælge, hvornår rejsedagene skal bruges – dog indenfor en periode på 60 dage. Produktet vil blive markedsført under navnet "Pendler20".

Produktet har gyldighed til tog, bus, metro, lokalbane og letbane.

Målgruppen er kunder, der rejser mellem 13 og 31 dage pr. måned. I Takst Vest er der opnået enighed omkring priserne, hvor dagsprisen vil være den nuværende dagspris for et pendlerprodukt med følgende procentvise tillæg (baseret på 20 rejsedage pr. måned på et pendlerkort):

- 2 zoner: +25 %
- 3-10 zoner: +33 %
- 11-26 zoner: +40 %
- 27+ zoner: +50 %

De konkrete priser for en rejsedag med Pendler20 sammenlignet med Pendlerkort er for rejser på 2-10 zoner vist i tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Priser for Pendlerkort og Pendler20

Antal zoner	Pendlerkort 30 dage Pris, voksen (kr.)	Pendler20 Pris, voksen (kr.)	Pendler20 Dagspris, voksen (kr.)
2	384	480	24
3	516	680	34
4	690	920	46
5	864	1.140	57
6	1.020	1.360	68
7	1.170	1.560	78
8	1.350	1.800	90
9	1.500	2.000	100
10	1.650	2.200	110

Med baggrund i denne prissætning illustrerer nedenstående tabel 2, hvornår Rejsedage-produktet er det billigste alternativ set i forhold til Pendlerkortet samt Rejskorttaksten for busrejser:

Tabel 2: Hvornår er Pendler20 billigere end Pendlerkort og Rejskort bus?

Målgruppe overblik - Rejsedage ift. Pendlerkort og Rejskort bus (ved 10-33 rejser)

Zoneafstand/antal rejser	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
2 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	
3 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
4 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
5 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
6 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
7 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
8 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
9 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
10 zoner	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
11 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
12 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
13 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
14 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
15 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej

Produktet vil i første omgang bliver sat til salg på følgende platforme:

- DOTs app
- Midttrafik app
- DSBs app

FynBus-kunder vil derfor kunne købe produktet via DSBs app, hvilket i dag også er muligt for pendlerprodukter. Fordelingen af indtægterne fra salg af produktet vil være baseret på den samme fordeling som for pendlerprodukter.

Konsekvenser for indtægtsprovenu

Provenumæssigt vil der være flere bevægelser. Der vil ske overflytning til det nye produkt fra Pendlerkort og Rejskort, men det forventes tillige, at der kan tiltrækkes nye kunder.

Parterne i Takst Vest har estimeret et "worst case"-provenutab på baggrund af 2019-passagertal og -indtægter. I Takst Vest vurderes et samlet potentielt provenutab på knap 13 mio. kr. årligt, hvoraf FynBus står for ca. 1,0 mio. kr.

Selskab	Provenu fra nye kunder	Tab ved migrering til Rejsedage/fleksibelt pendlerprodukt	Samlet provenutab	Antal Rejsedage/fleksibelt pendlerprodukt
NT	572.556	-1.159.009	-586.453	12.922
Midttrafik	2.959.002	-6.231.668	-3.272.667	26.943
Sydtrafik	673.451	-1.254.697	-581.246	22.833
Fynbus	876.682	-1.872.430	-995.749	23.815
DSB	4.546.290	-9.959.401	-5.413.111	46.727
Arriva	1.488.817	-3.423.417	-1.934.600	23.046
Total:	11.116.798	-23.900.622	-12.783.826	156.286

Tidsplan

Den endelig lanceringsdato tager således hensyn til følgende to hovedforudsætninger:

1. Den tekniske udviklingstid i diverse apps, og
2. Udviklingen i COVID-19, herunder Ministeriets holdning til, hvornår trafikkselskaberne kan gå i markedet med et nyt tiltag af denne karakter.

Det vurderes aktuelt, at DSB vil kunne være teknisk klar med produktet i deres app i løbet af maj måned 2021.

Det er aftalt, at lanceringen af nyt rejsedagsprodukt sker som et pilotprojekt på 16 måneder, således at der er 12 måneders data at evaluere på, 1 måned til at evaluere og 3 måneder til evt. varsling af kunder, såfremt produktet skal udgå.

I pilotfasen er produktet et kommercielt produkt. Hvis produktet godkendes som et blivende produkt, skal dette indgå som et standardprodukt på lige fod med enkeltbilletter, Rejsekort og de nuværende pendlerkort.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forsøg med Landsdækkende fleksibelt pendlerprodukt "Pendler20" samt prissætningen heraf.

Vedtagelse:

5. EVALUERING AF SPØRGERUNDE IFM. VOGNKONTROLLER

Resumé:

Forsøget med spørgsmål vedr. ansættelsesforhold til flextrafik-chaufførerne i forbindelse med vognkontrol begyndte den 1. oktober 2020. Forsøget evalueres nu efter et halvt års varighed.

Forsøget viser overordnet, at chaufførerne i meget begrænset omfang giver udtryk for kritik af deres løn- og ansættelsesforhold, og kun et mindre antal chauffører ønsker, at FynBus følger op. Resultaterne viser dog også, at der er usikkerhed blandt chaufførerne omkring overenskomstforhold, og det kan udledes, at nogle chauffører oplyser at modtage for lidt i timeløn, samt at andre i gennemsnit arbejder mere end 48 timer pr. uge.

Det indstilles, at forsøget fortsætter året ud. Dette for at opnå større deltagelse i kontrollen, førend det beslattes, hvorvidt kontrollen skal gøres permanent.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. juni 2020 blev det besluttet at igangsætte forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontroller.

Forsøget begyndte den 1. oktober 2020. Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

Idet forsøget nu har været i gang i et halvt år, gennemføres en evaluering af forsøget og resultaterne heraf. Evalueringen og resultaterne fremgår af notatet i bilag 5.1.

I perioden fra den 1. oktober 2020 til og med den 31. marts 2021 er der foretaget 314 vognkontroller.

Ud af de 314 vognkontroller var 91 af chaufførerne i et ansættelsesforhold. De øvrige adspurgte var selvstændige vognmænd. Af de 91 chauffører i ansættelsesforhold ønskede 84 at deltage i kontrollen. Disse blev stillet spørgsmålene, som fremgår af notatets bilag 1.

De 84 deltagende chauffører er ansat hos 16 forskellige vognmænd. 70 % af chaufførerne ønskede at være anonyme. Ved anonymitet forstås, at chaufføren ikke oplyser sit navn i forbindelse med kontrollen, men blot svarer på spørgsmålene, eller at chaufføren ikke ønsker, at vognmanden skal inddrages i sagen.

Spørgerammen omfattede spørgsmål omkring:

- Overenskomstforhold
- Arbejdstid
- Ferie
- Løn
- Pension

Forsøget har vist, at størstedelen af de deltagende chauffører (86 %) intet har at udsætte på deres løn- og ansættelsesvilkår.

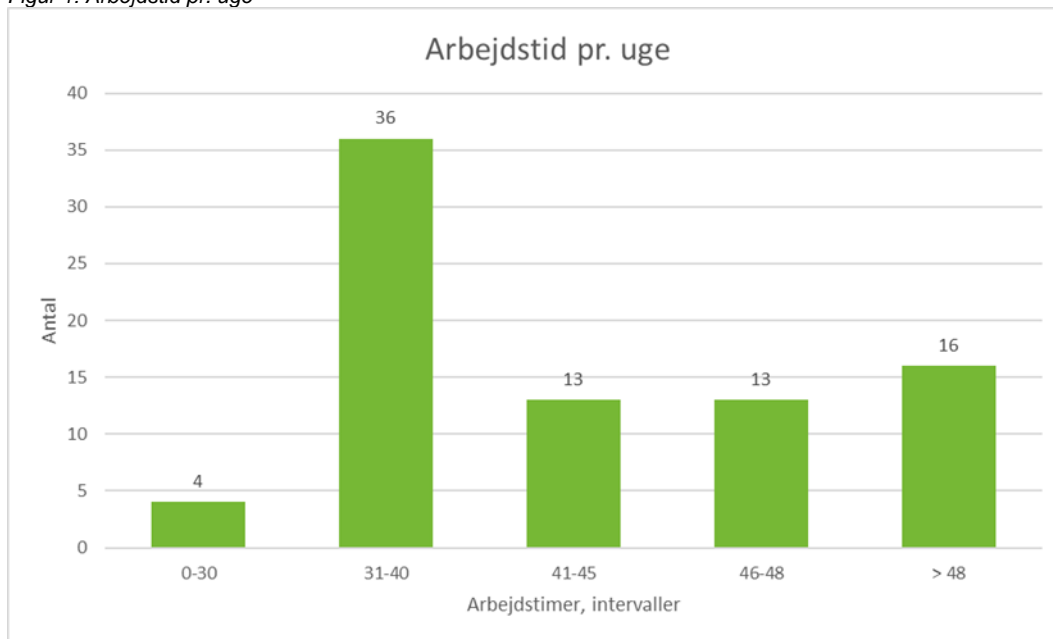
Overenskomstforhold

Forsøget med spørgsmål i forbindelse med vognkontrol har vist, at der blandt de deltagende chauffører generelt var usikkerhed om overenskomst. 56 chauffører (67 %) vidste, at deres ansættelse var omfattet af en overenskomst, men 25 af disse chauffører (45 %) var ikke klar over hvilken overenskomst, deres ansættelse var omfattet af. Enkelte chauffører oplyste en faglig organisation, som ikke har overenskomst på området.

Arbejdstid pr. uge

Til spørgsmålet om hvor mange timer, der i gennemsnit arbejdes, har 82 chauffører valgt at svare. I figur 1 nedenfor fremgår det, at 16 chauffører (20 %) har angivet, at de har en ugentlig arbejdstid over 48 timer.

Figur 1: Arbejdstid pr. uge



Af chaufførernes besvarelser kan det ikke vurderes, hvorvidt der er tale om en overtrædelse af arbejdstidsdirektivet, idet det ikke er oplyst over hvor lang en periode, chaufførerne har arbejdet mere end 48 timer pr. uge.

Ferie

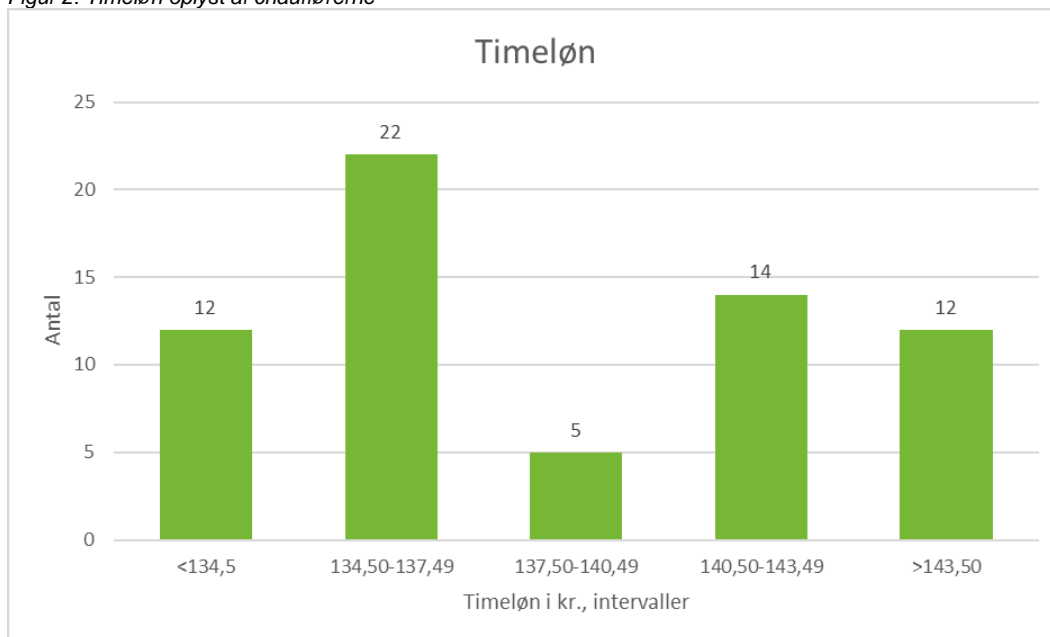
77 ud af 84 chauffører (92 %) har oplyst, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort. 4 chauffører ved det ikke, og 3 har ikke svaret. Størstedelen af chaufførerne, der bekræfter, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort, oplyser desuden, at det fremgår af deres lønseddel.

Timeløn

66 af de 84 chauffører (79 %), der har svaret, mener, at de får den timeløn, de er berettiget til. 11 ved det ikke, 4 har ikke svaret, og 3 mener ikke, at de får den timeløn, de er berettiget til.

65 chauffører har oplyst deres timeløn, hvilket fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Timeløn oplyst af chaufførerne



Note: Chaufførerne har i kontrollen angivet det eksakte beløb, de modtager pr time, men til brug for den grafiske fremstilling i figuren er timelønningerne inddelt i intervaller.

12 chauffører har oplyst, at de modtager en timeløn, der er mindre end 134,50 kr., som er den laveste timeløn, en chauffør må modtage, hvor vognmanden overholder FynBus' arbejdsklausul. De 12 chauffører er ansat hos 6 forskellige vognmænd, hvoraf 4 chauffører er ansat hos én vognmand, 3 chauffører hos en anden vognmand, 2 chauffører hos en tredje vognmand, og de resterende 3 chauffører hos hver sin vognmand. I forbindelse med kontrollerne er det ikke konstateret, at timelønningen har været forkert. Påtalepunkterne har været:

- Manglende gennemskuelighed for så vidt angår time- og lønsedler
- Manglende indbetaling til pension
- Manglende udarbejdelse af timesedler
- Fejl/mangler i ansættelsesbevis
- Manglende regulering af løn/pensionssats pr. 1. marts 2020

Den chauffør, som har oplyst den laveste timeløn på 97,50 kr., har i kontrollen angivet, at han ikke ved, om han får den timeløn, han er berettiget til. Samtidigt har han ikke noget at udsætte på sine løn- eller ansættelsesforhold og har i øvrigt valgt at være anonym i undersøgelsen. Det er derfor ikke muligt at undersøge den konkrete sag nærmere.

Pension og opfølgning

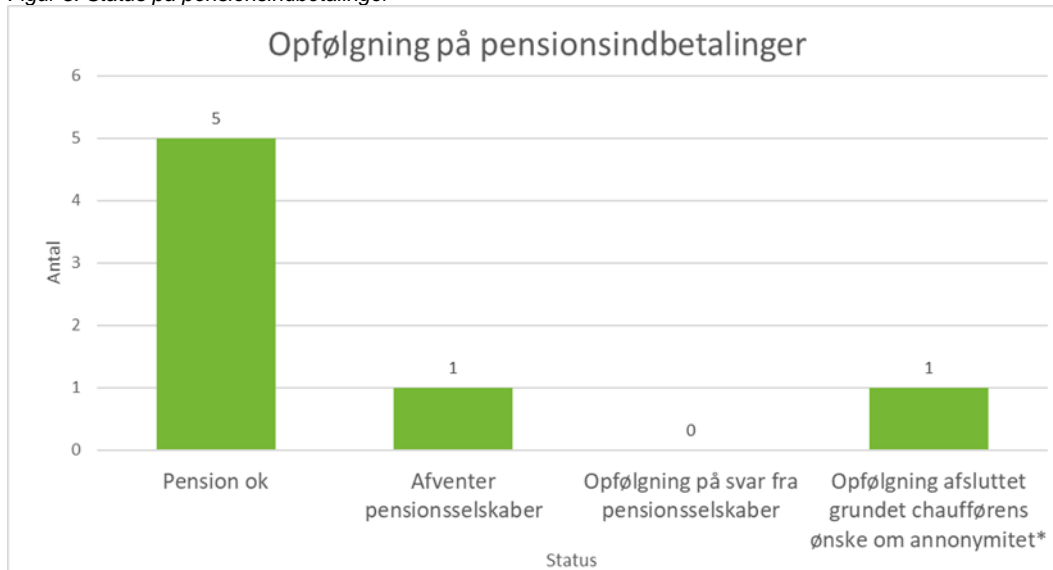
Til spørgsmålet omkring pension har 73 ud af 84 svaret (87 %), at de får den pension, som de er berettiget til. 1 har svaret nej, 7 ved det ikke, og 3 har valgt ikke at svare.

Chaufførerne bliver også spurgt til, om indbetalingen til deres pensionselskab stemmer overens med den pension, der er oplyst på deres lønseddel. Det har 51 af 84 chauffører (61 %) svaret ja til, mens 29 ikke ved det, og 4 har valgt ikke at svare.

11 chauffører har ønsket en opfølgning på deres løn- og ansættelsesvilkår. Af de 11 har 8 ønsket, at FynBus skal undersøge, om der er blevet indbetalt pension til deres pensionskasse.

FynBus har forespurgt om pensionsoplysninger i både TopDanmark, Alm. Brand og Velliv. Status på henvendelser til samt tilbagemeldingerne fra forsikrings-/pensionssselskaber fremgår af figur 3 nedenfor:

Figur 3: Status på pensionsindbetalinger



Tilbagemeldingerne er sendt videre til de respektive chauffører.

En chauffør, som har ønsket, at FynBus kontakter pensionssselskabet, har først deltaget i kontrollen ultimo marts 2021. Pensionssselskabet kontaktes i løbet af april 2021 og fremgår derfor ikke af figur 3 ovenfor.

Tre chauffører ønskede opfølgning på andet end pension (aftentillæg og arbejdstid). Disse chauffører ønskede ved kontrollen at være anonyme i forhold til vognmanden. Forholdene vil derfor indgå i en senere kontrol af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

Proces for anvendelse af oplysningerne

Oplysningerne, der er indsamlet i forsøget med kontrol af ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontrol, anvendes ikke alene til at se på konkrete sager, hvor chaufførerne ønsker det.

Oplysningerne anvendes tillige i de kommende kontroller af vognmændene, når overholdelsen af FynBus' arbejdsklausul kontrolleres. Oplysningerne ses også i sammenhæng med resultatet af tidligere kontroller.

På baggrund af de gennemførte kontroller udarbejdes en liste med opmærksomhedspunkter, således at disse bliver medtaget i kontrollen af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

Konklusion på forsøget

Evalueringen af forsøget med en spørgerunde som led i kontrollen med flex-chaufførernes ansættelsesforhold viser, at der overordnet er tilfredshed blandt chaufførerne med løn- og ansættelsesvilkår. Kun en mindre andel af chaufførerne har noget at udsætte på deres løn- eller ansættelsesvilkår.

Chaufførerne svarer efter bedste evne, men validiteten af svarene afhænger for eksempel af, hvorvidt chaufførerne læser og forstår deres lønsedler korrekt. Manglende forståelse for eksempelvis lønsedlen og dennes indhold vil kunne give forkerte og/eller misvisende svar.

Kontrollen har vist, at en del chauffører er i tvivl om hvilken overenskomst, de er omfattet af, ligesom det for mange er uvist, om pensionsindbetalingen stemmer overens med det, som fremgår af deres lønseddel.

Alligevel var det kun et mindre antal chauffører, der ønskede, at FynBus skulle følge op på, om pensionsindbetalingen var korrekt.

I forsøgsperioden har 84 chauffører deltaget i kontrollen. Forsøget indstilles derfor til at fortsætte året ud. Dette for at opnå, at flere chauffører deltager i forsøget. Herefter foretages en ny evaluering med henblik på at vurdere, hvorvidt kontrollen skal være et permanent supplement til den eksisterende kontrol af overholdelsen af FynBus' arbejdsklausul.

Nærværende evaluering viser, at der er behov for at tilpasse spørgerammen. Blandt andet har spørgsmål om løn ikke omfattet provisionsløn, hvilket bør indgå i fremtidige spørgsmål til chaufførerne. Generelt skal det overvejes, om nogle spørgsmål skal tilrettes, således at det bliver tydeligere hvad, der spørges til. Yderligere skal der tilføjes et spørgsmål om, hvor længe chaufføren har været ansat.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at forsøget med spørgsmål vedr. løn- og ansættelsesforhold til flextrafik-chaufførerne i forbindelse med vognkontrol fortsætter resten af 2021.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 5.1 *Notat, Forsøg med kontrol af Flextrafik-chaufførers ansættelsesforhold*

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. RESULTAT AF KOMMUNAL HØRING VEDR. RAMMEUDBUD AF STOPPESTEDSUDSTYR

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 11. december 2020 godkendte bestyrelsen, at FynBus skulle undersøge, om kommunerne ønsker at deltage i en fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr. Kommunernes svarfrist er nu udløbet, og der gives en status på svarene, hvor hovedkonklusionen er, at kommunerne samlet set ikke er klar til en rammeaftale på området.

FynBus har til et konkret projekt i Region Syddanmark behov for sammen med kommunerne at indkøbe stoppestedsudstyr, og sagen indeholder derfor tillige en beskrivelse af dette.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 11. december 2020 godkendte bestyrelsen, at FynBus skulle undersøge, om kommunerne ønsker at deltage i en fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr. Kommunerne blev bedt om at tage stilling til følgende:

"FynBus anmoder ejerkommuners kommunale politiske udvalg om senest 1. april 2021 at tage stilling til følgende:

- ønsker kommunen at være en del af et fælles udbud af stoppestedsudstyr?
- er kommunen i givet fald klar til at forpligte sig til at indkøbe stoppestedsudstyr for op til 125.000 kr. pr. år fra ultimo 2021 og 4 år frem, i alt op til 500.000 kr. i perioden?

Ved tilsagn fra mere end 3 kommuner vil den årlige forpligtelse blive lavere. Ved tilsagn fra færre end 3 kommuner udarbejdes der ikke en fælles rammeaftale."

Af tabel 1 nedenfor fremgår oversigt over kommunernes beslutninger:

Tabel 10: Status på kommunernes indstilling til rammeaftale for stoppestedsudstyr

Kommune	FynBus' vurdering af svaret	Kommunernes beslutning
Assens	Nej	MTP behandlede punktet i går på deres møde, og har besluttet ikke at deltage i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr, men er positive overfor en ensretning af hvilket udstyr der bør være til stede ved de enkelte fynske stoppesteder.
Faaborg-Midtfyn	Betinget ja	Teknik- Og Miljøudvalget beslutter at; <ol style="list-style-type: none"> 1. Deltage i det fælles udbud af stoppestedsudstyr såfremt minimum 5 kommuner deltager 2. At kommunen forpligter sig på at købe stoppestedsudstyr for minimum 300.000 kr. over en 4-årig periode 3. Kommunen tilslutter sig aftalen med start primo 2022 4. At kommunens forpligtelse til køb af stoppestedudstyr ikke må forhindre evt. udbud af reklamefinansieret buslæskærme 5. At kommunen overdrager kompetencen til at godkende det endelige udbud til FynBus
Kerteminde	Ja	Miljø-, natur- og teknikudvalget godkender tilsagn til Fynbus om indgåelse af en rammeaftale til forskønnelse af busstoppesteder.

Langeland	Nej	Langeland Kommune deltager ikke i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr, men er positive overfor en ensretning af, hvilket udstyr der bør være til stede ved de enkelte fynske stoppesteder
Middelfart	Betinget ja	Middelfart Kommune kan tilslutte sig et ensartet design og udtryk for trafikskabets område, men at Middelfart Kommune, inden der kan ske tilslutning til en rammeaftale ønsker, at der foreligger en beskrivelse af funktionskrav og design samt opgørelse over behovet for udskiftning af udstyr over en årrække.
Nordfyns	Betinget ja	Udvalget beslutter, at en fælleskommunal rammeaftale om indkøb af ens stoppestedsudstyr ikke tiltrædes før det er sikret, <ul style="list-style-type: none"> • at alle nyindkøb stemmer overens med Nordfyns Kommunes designmanual • der skal være opbakning fra alle ejerkommuner for at sikre et fælles udtryk
Nyborg	Nej	Nyborg Kommune deltager ikke i rammeaftalen vedrørende indkøb af stoppestedsudstyr.
Odense	Nej	Odense Kommune ønsker ikke at deltage i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr på nuværende tidspunkt. Dette skyldes, at Odense Kommune generelt har gode faciliteter på de stoppesteder i Odense, hvor det er fysisk muligt at have udstyr stående. Derudover har kommunen en igangværende aftale med AFA JCDecaux vedrørende byudstyr. Desuden har Odense Kommune selv gennemført et udbud af kommunale læskærme, der blot er få år gammelt.
Svendborg	Nej	Teknik- og Erhvervsudvalget beslutter, at Svendborg Kommune ikke deltager i et fælles udbud af stoppestedsudstyr.

Konklusionen på kommunernes beslutninger er:

- 1 kommune siger klart ja til at deltage i en fælles rammeaftale.
- 3 kommuner giver et betinget ja, hvor betingelserne er forskellige.
- 5 kommuner siger nej tak, hvor begrundelserne er forskellige.

Flere kommuner påpeger, at forpligtelsen til en årlig udgift til indkøb af stoppestedsudstyr for 50.000-125.000 kr. pr. år i 4 år enten bruger en stor del af eller overskrider den ramme, der er afsat til stoppestederne i kommunen.

Mobilitetspulje-projekt

FynBus har i 2019 ansøgt Region Syddanmarks Mobilitetspulje og fået godkendt et knudepunktsprojekt med et samlet budget på 2 mio. kr., der indebærer opgradering af udvalgte knudepunkter med regionale busser. Følgende gør sig gældende for det videre arbejde med dette projekt:

- Kommunerne skal i egenskab af vejmyndighed involveres i og godkende forslag til opgraderinger
- Udstyr skal enten tilbudsindhentes, udbydes, eller en eksisterende aftale benyttes på grund af indkøbets størrelse
- Indkøb og montering finansieres af projektet, men fremtidig vedligeholdelse påhviler vejmyndigheden
- Kundernes tilfredshed med opgraderinger skal måles i projektet

FynBus har ladet projektet afvente kommunernes afgørelse i forhold til et fælles rammeudbud af stoppestedsudstyr. Nu hvor kommunerne samlet set har afvist oplægget til en sådan aftale, vil FynBus i samråd med Region Syddanmark tage stilling til:

- Hvor mange knudepunkter og hvor meget udstyr, der skal være fokus på i projektet
- Hvordan udstyret skal indkøbes

Idet der ikke er grundlag for at arbejde videre med en bred rammeaftale for stoppestedsudstyr, vil FynBus i knudepunktprojektet arbejde videre med en mere begrænset tilgang. Erfaringer vil efterfølgende blive delt med alle ejerkommuner. Samtidigt undersøges det, hvorvidt det er muligt at udvikle en fælles designmanual.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. DSB REJSEPAS 2021

Resumé:

På baggrund af erfaringerne med DSB Rejsepas i sommeren 2020 planlægger DSB igen i sommeren 2021 at sælge 50.000 rejsepas. I forbindelse med ønsket om DSB Rejsepas i sommeren 2021 skal der fastlægges en indtægtsdeling, hvor FynBus umiddelbart vurderer, at et eventuelt samlet provenutab vil være marginalt.

Sagsfremstilling:

I sommeren 2020 solgte DSB 50.000 rejsepas på få dage, hvilket var en stor salgssucces. Til sommer planlægger DSB igen at sælge 50.000 rejsepas. Denne gang bliver prisen 499 kr. for et rejsepas til voksne. I sommeren 2020 var prisen 299 kr. for et rejsepas. I 2020 var rejsepasset subsidieret med statslige midler.

I sommeren 2020 gav rejsepasset rejsehjemmel til tog, S-tog, busser, letbane og Metro i Danmark. DSB ønsker, at det samme bliver tilfældet i 2021. I denne forbindelse skal der fastlægges en indtægtsdeling.

DSB forventer et salg på 50.000 rejsepas med en gennemsnitspris lidt under 499 kr., idet børn kan købe rejsepas til halv pris. Dette giver et samlet provenu på ca. 24 mio. kr.

DSB har udarbejdet et forslag til indtægtsdeling baseret på erfaringerne fra 2020 og fordelingen af rejser med Rejsekort, se tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: DSB's forslag til indtægtsdeling

Selskab	Rejsepas	Migrering	Procent fordeling	Forventet provenu
DSB inkl S-tog	77,39%		72,19%	17.324.434
Metroselskabet	2,58%	0,55%	3,13%	750.721
Movia	5,84%	1,24%	7,08%	1.698.553
BAT	0,09%	0,02%	0,10%	25.056
Fynbus	1,52%	0,32%	1,84%	441.947
Sydtrafik	1,83%	0,39%	2,22%	533.040
Midttrafik	4,75%	1,01%	5,76%	1.381.859
NT	3,08%	0,65%	3,73%	895.341
ARRIVA	2,78%	1,02%	3,80%	913.049
Ærø	0,05%		0,05%	12.000
Fanø	0,05%		0,05%	12.000
Samsø	0,05%		0,05%	12.000

Indtægtsdelingen foreslået i tabel 1 bevirker, at FynBus modtager ca. 440.000 kr. fra rejsepasset. Det er svært at vurdere omfanget af produktglidning og det heraf afledte provenutab. Samlet set vurderer FynBus umiddelbart, at et eventuelt samlet provenutab vil være marginalt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. MEDDELELSER

- Nye mål for rettidighed på busområdet
- Opdateret rapport om drivmidler
- TiD – møde med KL og Danske Regioner om COVID-kompensation
- Status på Trafikplan 2022-2025
- Status på retssag – flextrafik

9. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Regnskab 2020, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Covid-19	3
Passagerer	3
Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Regnskab 2020	5
Hovedtal bus- og telekørsel	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter	10
Telekørsel/Flexstur og Plustur	12
Flexkørsel	15
Udviklingen i personture	15
Ejerbidrag	16
Entreprenørudgifter	17
Fællesudgifter	18
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	19
Præmiebetaling	20
Pensionsbalance	21
Egenkapital	21
Disponibel egenkapital	21
Pensionsbalancen	22
Øvrigt	22

INDLEDNING

FynBus aflægger regnskab for 2020 til orientering.

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

Regnskabsaflæggelsen består af følgende samling dokumenter:

Bilag 1.1	Regnskab 2020, hovedtal
Bilag 1.2	Talmateriale årsregnskab 2020
Bilag 1.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2020 (udsendes direkte til forvaltningerne)
Bilag 1.4	Revisionsberetning nr. 15
Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2020
Bilag 1.6	Finansiering 2020
Bilag 1.7	Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2020

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

Regnskab 2020 er præget af konsekvenserne af Covid-19 og den aftale, der er indgået med regeringen om kompensation.

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2020. 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 det eksternt finansierede projekt er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter. Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Der bliver udarbejdet specifikke notater og regnskaber for de enkelte ejere i bilag 1.3.

De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i forsommeren 2020, hvor budgetforslaget for 2021 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold, der har påvirket økonomien i perioden fra budgettet blev udarbejdet i sommeren 2019 og til afslutning af 2020.

Covid-19

Der er juni 2020 indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndteringen af de økonomiske konsekvenser for de regionale trafikskaber, som følge af Covid-19 vedrørende 2020. På baggrund af denne aftale, er der i regnskab 2020 indarbejdet de statslige compensationer. Da aftalen er en nettoaftale, vil mindreudgifter til fx siddende patientbefordring/handicapkørsel/flextur/plustur mv. blive modregnet i indtægtsstab i busdriften og meromkostninger til ekstrarengøring i busserne. Det endelige regnskabsregulativ er udarbejdet af EY og modtaget primo november, hvorfor de endelige konsekvenser ikke har været mulige at indarbejde 100 % i løbet af 2020.

Da det nye telekørselskoncept med opstart februar 2020, blev godkendt af bestyrelsen efter at budget 2020 var vedtaget, så er konsekvenserne i form af mindre kørsel, ikke medtaget i Covid-19 regnskabet.

Passagerer

På budgettidspunktet forventedes der 14,5 mio. passagerer i 2020, regnskab 2019 endte på 14,5 mio. passagerer. Covid-19 krisen har haft stor indflydelse på passagertallet i 2020, som endte på 9,5 mio. passagerer.

For flextrafik og telekørsel har Covid-19 ligeledes betydet væsentligt færre ture end budgetteret.

Indtægter

Budget 2020 er udarbejdet i august 2019.

Udbruddet af Covid-19 har haft store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Passagertallet – og dermed indtægterne – faldt markant ved nedlukningen af Danmark i marts og april og igen senere på året, hvor yderligere restriktioner har været gældende.

Staten kompenserer trafikskaberne for indtægtstab som følge af Covid-19.

Dog kompenseres der ikke for indtægter vedr. tidligere regnskabsår, hvorfor der samlet set ikke hjemtages kompensation for mindreindtægter på 11,7 mio. kr. i regnskab 2020. Mindreindtægterne vedrører primært en foreløbig indtægtsdeling af ungdomskort og skoleskort for 2018 og 2019.

Takster

Fra marts 2018 indgår FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres med DSB og trafikskaberne.

Samlet set er priserne hævet med 1,9 % i henhold til takststigningsloftet for 2020. Den væsentligste ændring er en reduktion af pensionistrabatten på pendlerkort fra 45 % til 38 %. I budget 2021 er indarbejdet en gennemsnitlig takststigning på 1,1 %. Samt ændring af pensionistrabatten som følge af tilskud fra staten.

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

Bus&Tog indtægtsdeling for Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype. Tilsvarende fordeles tog+ direkte på data.

Indtægtsdelingen for pendlerkort sker på baggrund af de udstedte kort samt en fordelingsnøgle udarbejdet på baggrund af Rejsekort Classic. Den endelige nøgle for året er ikke færdig når regnskabet afsluttes. Der kan derfor forekomme mindre justeringer året efter på baggrund af den endelige fordelingsnøgle.

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt. Parterne i Takst Vest samarbejdet arbejder på at have en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort. En ekstern konsulent har udarbejdet en foreløbig indtægtsdeling, som er indarbejdet i regnskab 2020. Den færdige model bliver først klar medio 2021.

Der foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI (enkeltbilletter udstedt af togoperatørerne). De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne. Ny fordelingsnøgle er udskudt på grund af Corona/Covid-19. Den forventes udarbejdet i løbet af 2021.

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

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort.

For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er baseret på afholdte udgifter til entreprenør for alle faste køreplanlagte timer ifølge kontrakterne modregnet udgået kørsel.

Der er udgifter til ekstrarengøring i perioden fra maj til og med december.

Derudover er der i perioden medio marts til medio april 2020 indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler, baseret på aftale med vognmænd, i forhold til ruter, der ikke er kørt i Covid-19 periode.

I Region Syddanmark er der for natbusserne sket en tilsvarende reduktion i efteråret.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) er 1,16 % lavere end budgetteret.

REGNSKAB 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til 2020 inkl. Covid-19 kompensation

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Busdrift					
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-131,7	-71,8
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	491,7	5,4
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	79,0	1,6
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	439,0	-64,8
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-68,4	68,4
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	370,6	3,7
Telekørsel					
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,6	-0,4
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,4	10,0
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	11,3	10,0
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	6,7	-6,7
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	18,0	3,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	450,4	-54,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-61,7	61,7
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	388,6	6,9

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 388,6 mio. kr. incl. Covid-19 kompensation. Det er en mindreudgift på 6,9 mio. kroner. svarende til et fald på 1,8 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes kompensation på 61,7 mio. kroner vedrørende busdriften og telekørsel i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og regeringen.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, så viser regnskab 2020 en mindreindtægt på 71,8 mio. kr. vedrørende passagerindtægterne fra busdriften. Mindreindtægten kan i al væsentlighed henføres til Covid-19 som følge af faldet i passagertallet.

Mindreindtægten fra passagerindtægter kompenseres i regnskab 2020 fuldt ud af Staten.

Dog kompenseres der ikke for indtægter vedr. tidligere regnskabsår, hvorfor der samlet set ikke hjemtages kompensation for mindreindtægt på 11,7 mio. kr. i regnskab 2020 (se også tabel 2 og 3 herunder).

Mindreindtægterne vedr. tidligere regnskabsår, som er indregnet i regnskab 2020, vedr. primært foreløbig aftale vedr. ungdomskort og skolekort (Bus & Tog-samarbejdet) for 2018 og 2019.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Her fremgår det tydeligt, at det netop er de ikke-kompensationsberettigede indtægter på 11,7 mio. kr., der er årets resultat i regnskab 2020.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til 2020 incl. Covid-19 kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-191,9	-11,7
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-105,1	-5,5
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,3	-0,2
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,4	-0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,6	0,0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,4	-0,1
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	-0,1
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-2,9	-0,1
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-60,1	-4,7
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-8,9	-0,7

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Refusion til kunderne for ikke benyttede dage på periodekort som følge af Covid-19 er indregnet.

Salget af kontantbilletter i busserne var i perioden fra marts frem til 31. august suspenderet som følge af Covid-19, og faldet i indtægter fra salg af kontantbilletter ses tydeligt i tabel 3 herunder.

Begrænsningen i salget af kontantbilletter i busserne har haft den effekt, at der – trods det generelt faldende passagertal – har været en stigning i antallet af solgte Mobilbilletter.

Øvrige indtægter og salgsudgifter viser en stigning på 2,0 mio. kroner. Det skyldes hovedsageligt en stigning i kontrolafgifter, samt at gældsstyrelsens inddrivelse er kommet i gang.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-26,7	-21,3	-20,7	-4,8	-15,8
Mobilbilletter	-15,9	-15,6	-14,2	-15,7	1,5
Rejsekort (KVIKKort mm)	-54,3	-57,5	-57,5	-42,6	-14,9
Pendlerkort	-15,1	-19,3	-15,6	-0,5	-15,1
Ungdomskort	-53,0	-51,0	-55,5	-39,6	-15,9
Skolekort	-9,6	-9,4	-9,4	-8,2	-1,2
Statstilskud	-12,6	-12,7	-12,8	-12,8	0,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-19,0	-8,4	-18,3	-5,8	-12,4
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,4	-0,6	0,3	-1,7	2,0
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-60,2	60,2
Indtægter i alt	-203,8	-195,8	-203,6	-191,9	-11,7
Kontantandel	13%	11%	10%	3%	

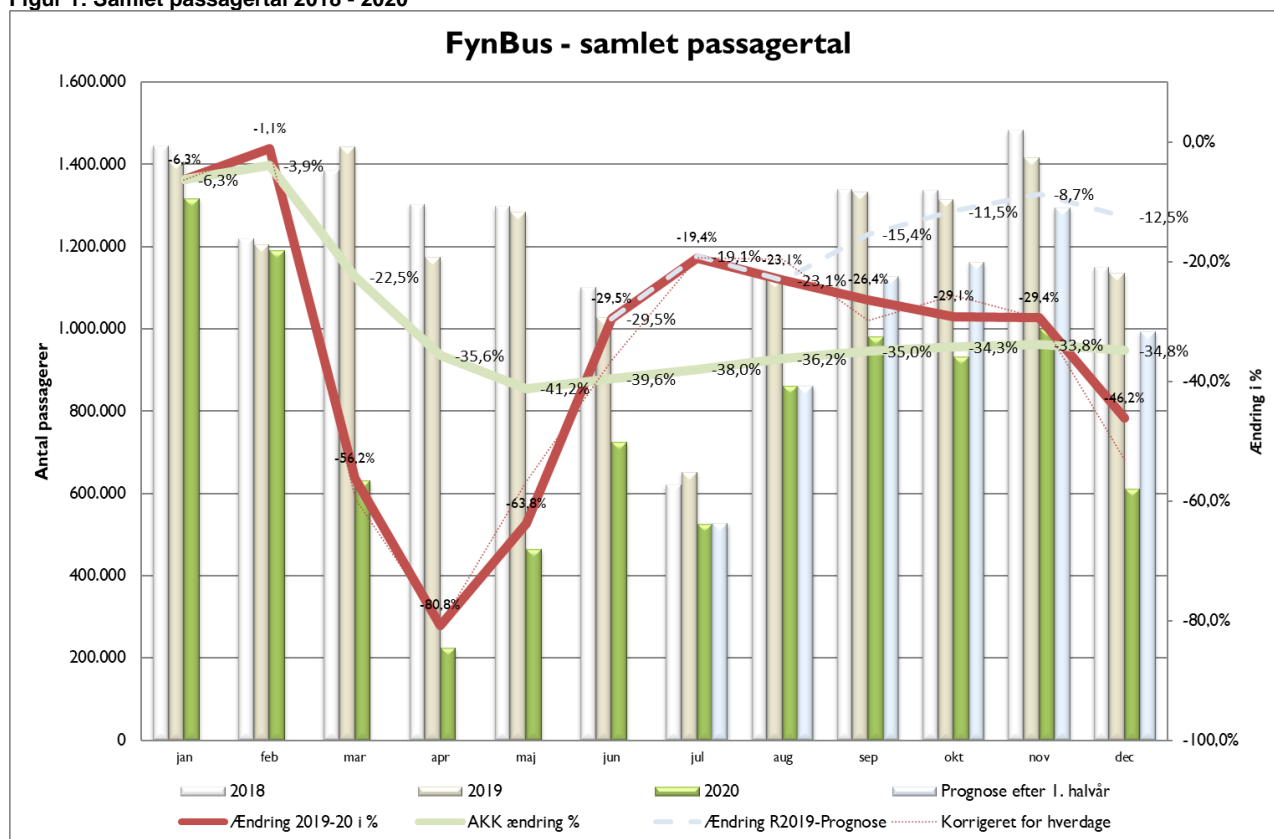
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til 2020

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	14.829	14.521	14.513	9.472	-5.041
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.641	-1.843
Assens	339	323	320	203	-117
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	216	-100
Kerteminde	148	147	147	104	-43
Langeland	276	276	280	191	-89
Middelfart	171	173	177	102	-75
Nordfyn	304	285	285	181	-104
Nyborg	297	288	285	190	-95
Odense	6.519	6.423	6.371	4.075	-2.296
Svendborg	841	839	848	569	-279

Udviklingen i FynBus's samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

Figur 1: Samlet passagertal 2018 - 2020



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 9 måneder med – 35,0 % fra 2019 til 2020. Figuren viser også de oprindelige forventninger til passagerudviklingen i den resterende del af 2020 baseret på årets første 6 måneder svarende til 10,5 mio. passagerer. Den seneste negative udvikling fra september til december 2020 som følge af 2. bølge af corona medførte et samlet passagertal i 2020 på 9,5 mio. passagerer svarende til en nedgang på 34,8 % i forhold til 2019.

Entreprenørudgifter

Regnskab 2020 tager udgangspunkt i realiserede kørselsudgifter. I Nyborg og Svendborg er startet nyt udbud op fra august 2020,

Der er i 2020 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april. Reduktionen i udgifter gælder også natbusser i regionen fra medio september og resten af året. Derudover er der indregnet ekstra rengøring. Samlet er der indregnet covid-19 kompensation for 8,1 mio. kroner vedr. bruttoudgifter rutekørsel.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til 2020

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	497,1	487,2	497,2	483,6	-13,6
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,2	-5,7
Assens	16,2	16,4	17,0	16,6	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,2	0,2
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	-0,4
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	-0,5
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,4	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	-0,2
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	174,7	-4,5
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,2	-1,5

Bruttoudgifterne er i 2020 13,6 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 2,7 %. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,16% lavere	-5,5
Færre køreplantimer, 1069 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,8
Mindreudgift til busser pga. 1 bus mindre i Region Syddanmarks kontrakt	-0,5
Ændring i timepris og andre afvigelser	0,1
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under Covid-19 nedlukningen, jf. aftale med vognmændene.	-1,4
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne, knudepunkter samt beskyttelse til chauffører pga. Covid-19	7,7
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-1,1
Variabel kørsel	-1,4
Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	-1,6
Covid-19 kompensation, som reducerer covid-19 relaterede merudgifter	-8,1
Regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,6

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet set det samme antal driftsbusser. Der er 1.069 færre køreplantimer end budgetteret. De færre køreplantimer er primært i Assens, Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense. Dette modsvares hovedsageligt af Faaborg-Midtfyn, som har flere køreplantimer på grund af kortere skoledage fra august 2020. Desuden er der flere køreplantimer i Region Syddanmark, dette skyldes, at kørslen tidligere er kørt under variabel kørsel.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til 2020

Ejer		R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	Driftsbusser	338	337	337	337	-
	Køreplantimer	623.389	613.716	613.690	612.621	1.069
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	108	108	107	1
	Køreplantimer	259.394	253.664	254.277	254.651	-374
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	16.573	15.523	15.764	15.595	169
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	40	-1
	Køreplantimer	26.209	24.379	22.658	23.664	-1.006
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	8.359	8.278	8.353	7.705	648
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	9.630	9.686	9.770	9.111	659
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	13.415	13.418	13.300	13.038	262
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	16.343	15.897	15.422	15.367	55
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	16.938	17.202	17.192	17.135	57
Odense	Driftsbusser	77	77	77	77	-
	Køreplantimer	216.222	216.146	217.256	216.643	613
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	40.306	39.523	39.699	39.712	-13

*Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

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, rejsekortsystemet m.m.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kroner. Der har i 2020 været anvendt 59,4 mio. kroner af rammen, hvilket giver et mindreforbrug på 4,3 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Mindreforbruget kan bl.a. henføres til at den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 7,3 mio. kroner er udskudt til 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme. Derudover er udgifter til uddannelse, IT-projekter mv. udskudt til 2021 som en konsekvens af Covid-19.

Udgifterne til Rejsekort Rejseplan A/S udgør 14,5 mio. kroner og er på niveau med budgettet.

Rejsekort Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,2	-0,3
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	14,0	-1,5
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	34,2	-2,6
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	59,4	-4,2
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Ordinær ramme incl. Covid-19 kompensation	63,1	61,6	63,7	59,3	-4,4
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	0,0
Rammestyning / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	4,2	4,2
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	0,9	-1,6
I alt	74,7	78,0	80,7	78,9	-1,8

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

FynBus er nu på rejsekortet og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført og med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af staten. Samt efterfølgende 1 mio. kroner i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter udgør 0,9 mio. kroner og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kroner. Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt) samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018, 1,6 mio. kroner i 2019 og restbeløb er overført til 2020.
- 0,5 mio. kroner. Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt) 0,3 mio. kroner ud af 1,0 mio. kroner er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020. De resterende 0,2 mio. kroner anvendes ikke.

De 1,0 mio. kroner til Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt) anvendes ikke og derfor er der i Budget 2021 på bestyrelsesmødet den 5. november ansøgt om 1 mio. kroner til afslutning af projektet.

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	76,5	76,1	78,2	73,9	-4,2
Region Syddanmark	35,1	34,7	35,6	33,8	-1,7
Assens	1,9	1,8	1,8	1,7	0,0
Faaborg - Midtfyn	2,5	2,6	2,5	2,4	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,4	-0,1
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,6	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,8	-0,1
Odense	25,7	25,7	26,7	24,8	-1,9
Svendborg	4,6	4,5	4,6	4,4	-0,2

Telekørsel/Flextur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flextur og Plustur.

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2018-2020 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	20,7	17,1	21,3	18,0	-3,3
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,0
Assens	5,1	3,2	3,7	3,6	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	4,6	-1,1
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,5	-0,1
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,1	-0,2
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	3,7	-1,3
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,5	-0,4

Ejerbidraget for telekørsel inkl. Covid-19 kompensation udgør 18,0 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 3,3 mio. kroner, svarende til et fald på 15,5%. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives det nye telekørselskoncept, som startede februar 2020. Det nye telekørselskoncept er vedtaget i efteråret 2019 efter bestyrelsen godkendte budget 2020. Der vil blive modregnet i Covid-19 kompensationen i henhold til nettoaftalen med regeringen.

Efterspørgslen har været reduceret væsentligt siden medio marts som følge af Covid-19. Tillige har de fleste kommuner i februar 2020 indført Flextur og Plustur i henhold til det nye telekørselskoncept. I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2018 til 2020

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R 2016	R 2017	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020-R 2020
FynBus	Telependler	20.277	18.853	16.485	8.972	16.890	858	-16.032
	Telerute	10.161	8.787	7.990	5.381	8.710	4.585	-4.125
	Telecity	10.798	9.683	9.450	9.077	10.950	2.035	-8.915
	Teletaxa	127.027	126.544	129.536	115.552	127.690	9.638	-118.052
	Teletaxa - Flextur						44.710	44.710
	Teletaxa - Plustur						11.689	11.689
	Total	168.263	163.867	163.461	138.982	164.240	73.515	-90.725
RSD	Telerute	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	3.511	-2.989
	Total	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	3.511	-2.989
Assens	Telependler - uddanr	2.838	2.559	1.631	-	-	-	-
	Telependler	2.948	2.558	2.910	-	-	-	-
	Telependler, i alt	5.786	5.117	4.541	-	-	-	-
	Teletaxa	33.828	32.278	32.390	25.920	30.000	1.772	-28.228
	Teletaxa - Flextur						6.718	6.718
	Teletaxa - Plustur						2.293	2.293
	Total	39.614	37.395	36.931	25.920	30.000	10.783	-19.217
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	3.986	3.772	5.300	422	-4.878
	Telerute	292	207	232	131	250	39	-211
	Teletaxa	33.097	31.961	35.813	38.146	39.000	3.293	-35.707
	Teletaxa - Flextur						16.541	16.541
	Teletaxa - Plustur						2.813	2.813
		Total	38.258	36.515	40.031	42.049	44.550	23.108
Kerteminde	Telependler - uddannelsesruter							-
	Telependler	813	1.634	831	724	1.100	41	-1.059
	Telerute						-	-
	Telecity						-	-
	Teletaxa	14.052	12.380	12.703	11.677	12.000	902	-11.098
	Teletaxa - Flextur						5.013	5.013
	Teletaxa - Plustur						1.263	1.263
	Total	14.865	14.014	13.534	12.401	13.100	7.219	-5.881
Langeland	Telerute	551	579	997	676	350	594	244
	Total	551	579	997	676	350	594	244
Middelfart	Telecity	3.569	3.823	3.821	4.129	5.100	990	-4.110
	Teletaxa	5.590	5.400	6.254	7.621	7.300	592	-6.708
	Teletaxa - Flextur						5.626	5.626
	Teletaxa - Plustur						846	846
	Total	9.159	9.223	10.075	11.750	12.400	8.054	-4.346
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	3.829	2.137	6.240	201	-6.039
	Teletaxa	29.559	34.135	32.509	23.667	29.540	2.001	-27.539
	Teletaxa - Flextur						4.784	4.784
	Teletaxa - Plustur						2.084	2.084
	Total	33.497	39.016	36.338	25.804	35.780	9.070	-26.710
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	893	782	1.000	89	-911
	Telerute	373	343	288	115	350	41	-309
	Telecity	0					-	-
	Teletaxa	3.604	3.615	4.045	3.517	3.200	255	-2.945
	Teletaxa - Flextur						1.686	1.686
	Teletaxa - Plustur						990	990
	Total	5.238	5.054	5.226	4.414	4.550	3.061	-1.489
Odense	Telerute	62	270	281	407	410	399	-11
	Teletaxa	835	1.116	696	630	1.250	399	-851
	Total	897	1.386	977	1.037	1.660	798	-862
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.405	1.557	3.250	105	-3.145
	Telerute	1.372	729	443	55	850	1	-849
	Telecity	7.229	5.860	5.629	4.948	5.850	1.045	-4.805
	Teletaxa	6.462	5.659	5.126	4.374	5.400	424	-4.976
	Teletaxa - Flextur						4.342	4.342
	Teletaxa - Plustur						1.400	1.400
	Total	18.673	15.516	13.603	10.934	15.350	7.317	-8.033

Teletaxi, TeleCity og Telependler ophørt februar 2020 og erstattet af Flextur og Plustur

FLE XKØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2020 har placeret hos FynBus.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts 2017 valgt at anvende C-plan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter er i 2020 blevet forlænget. Fra marts 2021 vil Faaborg-Midtfyn kommune også anvende Cplan.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 4. kvartal 2020

Kørselstype Kommune	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	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 tabel 11, at kommunerne anvender FynBus i 63 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2018 til 2020 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2018 til 2020

Antal personture	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	92.834	-55.211
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.485	-61.382
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	234.319	-116.593
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	73.515	-90.725
I alt	593.789	507.482	515.152	307.834	-207.318
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	205.106	-34.894
I alt	828.307	742.516	755.152	512.940	-242.212

*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.

Samlet set er der i 2020 et fald på 32 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, fald på 30 % vedr. anden kørsel og fald på 55 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især Covid-19, hvor kørslen fra medio marts har været væsentligt reduceret.

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativ større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen nedad.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,7	-1,1
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	47,5	14,8
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	42,7	13,7
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	61,6	13,8
Covid-19 kompensation				14,8	-14,8
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	76,5	-1,0

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 14: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Assens	26,9	18,1	9,4	10,5	1,1
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,1	10,8	10,7	-0,1
Kerteminde	8,3	7,1	5,9	5,9	0,0
Langeland	2,8	2,8	3,0	3,0	0,0
Middelfart	1,8	1,8	1,9	1,9	0,0
Nordfyn	17,9	16,9	19,6	19,4	-0,3
Nyborg	2,7	3,0	3,2	3,2	0,0
Odense	10,0	10,8	11,2	11,1	-0,1
Svendborg	2,4	2,8	3,0	3,0	0,0
Ærø	0,3	0,5	0,5	0,5	0,0
Region Syddanmark	6,5	6,8	6,9	7,4	0,5
I alt	88,8	79,7	75,4	76,5	1,0

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

Regnskab 2020 viser et ejerbidrag inkl. Covid-19 kompensation på 76,5 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 1,0 mio. kroner eller ca. 13 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Merudgiften i Assens skyldes, at der er indgået ny aftale om specialskolekørsel med start august 2020 til en højere pris, som ikke var kendt på budgettidspunktet.

Mindreudgiften i Nordfyn skyldes et mindre forbrug på fællesudgifter. FynBus blev i 2020 tilkendt en bod på 1 mio. kroner, som er fordelt mellem ejerne efter antal ture i planet. Da Nordfyn har største delen af deres ture i Cplan er kommunens andel af boden beskeden.

Merudgiften for Region Syddanmark skyldes en større andel af fællesudgiften. Regionens andel af udgifterne til FlexDanmark er steget samtidig med at Regionens andel af boden udgør 0,4 mio. kr.

Den samlede Covid-19 kompensation i form af sparet kørsel udgør -14,8 mio. kroner. Denne vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften i henhold til nettoaftalen med regeringen.

Entreprenørudgifter

Regnskab 2020 for entreprenørudgifterne viser 47,5 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 14,8 mio. kroner i forhold til budget 2020.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Handicapkørsel	27,7	28,0	29,6	19,8	9,8
Anden kørsel	49,6	38,3	32,6	27,6	5,0
I alt	77,3	66,3	62,2	47,5	14,8

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

Der er en mindreudgift på entreprenørudgifter til handicapkørsel på 9,8 mio. kr. svarende til et fald på 33% i forhold til budgettet. For anden kørsel ses en mindreudgift på 5,0 mio. kr. svarende til 15% mindre end budgettet.

Covid-19 har betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har medført øgede omkostninger per tur.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet per persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Handicapkørsel	204	197	200	213	-13
Anden kørsel	168	170	161	196	-35
Handicap og anden kørsel	180	180	177	203	-25
Telekørsel	107	102	106	101	5
I alt	160	159	155	178	-24

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel.

Den gennemsnitlige entreprenørudgift per tur i 2020 er på 178 kroner, hvilket er 24 kr. mere end budgettet. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under Covid-19. Telekørsel skiller sig ud ved, at entreprenørudgiften pr. person tur forventes lavere end budgettet. Det skyldes, at udgiften per tur er faldet siden budgettet blev udarbejdet.

Entreprenørudgiften for de enkelte ordninger afhænger af mange variabler, 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 i 2017 spillet en betydning.

Fællesudgifter

Regnskab 2020 for fællesudgifterne viser 25,4 mio. kroner. Klagenævnet for udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kroner for at slække på mindstekravet i udbuds-betingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 – februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 1,4 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark og lønudgifter. Den økonomiske sanktion på 7 mio. kroner er ikke indarbejdet i tallene, da sagen endnu er uafklaret.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Fællesudgifter. Telekørsel	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	25,4	0,4

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 Gammelsø, 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 ved indbetalinger til Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

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

Resultat

Af nedenstående tabel ses den historiske udvikling. De svingende indtægter skyldes udsving i afkastet fra obligationsporteføljen. Udgifterne til pension er over tid stigende og skyldes at flere og flere tjenestemænd går på pension.

FynBus budgetterede med et underskud på 11,1 mio. kroner i 2020 og regnskab udgør et underskud på 9,4 mio. kroner. Ændringen skyldes en lavere forventning til afkast på obligationsporteføljen.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2018 til 2020

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-3,4	-13,2	-8,0	-9,7	1,7
Udgifter til pensioner	14,7	18,5	19,0	19,1	-0,1
Nettoudgifter pension	11,3	5,3	11,0	9,4	1,6
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	-0,0	0,2
Resultat pension	11,5	5,5	11,1	9,4	1,8

Indtægterne forventes at udgør 9,7 mio. kroner i 2020. Det er en merindtægt på 1,7 mio. kroner og skyldes et højere afkastet på obligationsporteføljen end budgetteret, samt en merindtægt på netto-huslejen vedr. Gammelsø.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,6 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.
- 3,0 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Afkastet for 1. halvår har været negativt, men markedet har rettet sig i 2. halvår hvor også Covid-19 vaccinen blev færdigudviklet. Generelt har aktie- og obligationsmarkederne de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,1 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 19,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner. Stigningen fra 2018 til 2019 skyldes lukning af Odense Bybusser. Merudgiften til pensionsudbetalinger, spares i Odense Kommunes ordinære busdriftsomkostninger.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,1 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner under budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,1 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.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2020 1,9 mio. kroner. Merudgiften skyldes hovedsageligt, at 1 tjenestemand har valgt ikke at gå på pension, som ellers planlagt. Lukning af Odense Bybusser i 2018, betyder at Odense Kommune ikke længere skal indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd.

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 41,0 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2020.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2018 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i FynBus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2018 til 2020

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Odense Kommune	2,5	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,6	0,5	0,5	0,5	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,1	1,1	1,1	0,0
I alt til Sampension	4,5	1,6	1,6	1,6	0,0
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,8	0,5	0,2	0,4	-0,2
Samlet præmiebetaling	5,3	2,1	1,8	1,9	-0,1

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. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser 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 tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-20 386,2 mio. kroner mod tidligere 401,8 mio. kroner pr. 31/12-19.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 12 pr. 31/12-20 stadig tjenestegørende.

EGENKAPITAL

Egenkapitalen i FynBus interne regnskab vedr. 2020 viser den disponibel egenkapital. Herunder ses udviklingen i FynBus samlede egenkapital, som ultimo 2020 er opgjort til -75,4 mio. kroner.

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

Tabel 20: Egenkapitalens udvikling 2015-2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	R 2018	R 2019	R 2020
Egenkapital primo	0,7	-39,2	-58,1	-66,3	-75,4
Årets bevægelser vedr. den disponible egenkapital	-64,7	-3,4	0,5	0,9	2,2
Årets bevægelser vedr. pensionsforpligtelser og øvrige	24,8	-15,5	-8,7	-10,0	-10,3
Egenkapital ultimo	-39,2	-58,1	-66,3	-75,4	-83,5

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.

I 2015 har der i forbindelse med investering i Rejsekort været disponeret 28,7 mio. kroner på egenkapitalen til indkøb af udstyr. Derudover er der købt aktier i og foretaget ansvarligt lån til Rejsekort A/S på i alt 49,3 mio. kroner, disse er optaget som finansielle anlæg.

Anskaffelsen af Rejsekortudstyr fortsatte i 2016, hvor der er anvendt 38,1 mio. kroner inkl. interne projektkostninger. Endvidere er aktiekapitalen i Rejsekort A/S reguleret til kurs indre værdi, svarende til en negativ regulering på 26,1 mio. kroner på egenkapitalen.

I 2017 blev Rejsekort taget i brug i FynBus. Der er anvendt i alt 3,4 mio. kroner:

- 7,2 mio. kroner til projektkostninger
- 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 pr. 31/12-18 -73,3 mio. kroner og er et fald på 1,3 mio. kroner i forhold til regnskab 2017. I 2018 er der betalt det sidste afdrag vedr. investering i rejsekortudstyr og projektkostninger som modsvares af indtægter fra ansvarligt lån. Slutopgørelse på rejsekorts investeringen er sket ultimo 2018 incl. projektkostningerne til implementering af rejsekortet.

Ultimo 2020 udgør den disponible egenkapital -70,2 mio. kroner. Det har på grund af effektiviseringer i Rejsekort og Rejseplan A/S været muligt at opkrævet 1,1 mio. kroner over driften til forbedring af den negative egenkapital.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – næste gang vil blive i 2022. FynBus er i løbende dialog med Odense kommune vedr. udviklingen. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

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.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Indtægter:						
Enkeltbilletter, total	46.474	42.638	36.828	34.857	20.529	-14.328
- Kontantbilletter	29.361	26.743	21.269	20.688	4.841	-15.847
- SMS-billetter	17.112	15.895	15.559	14.168	15.688	1.519
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	58.263	54.326	57.537	57.462	42.581	-14.882
Periodekort, total	103.734	77.712	79.658	80.479	48.284	-32.196
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	30.939	15.099	19.254	15.551	485	-15.067
- Ungdomskort	62.739	52.964	50.955	55.514	39.578	-15.936
- Skolekort	10.056	9.649	9.449	9.414	8.221	-1.193
Kompensation fra Staten	12.394	12.567	12.692	12.819	12.836	18
Bus / tog samarbejde	15.120	18.950	8.434	18.252	5.842	-12.409
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-586	701	1.861	1.168	3.220	2.052
Salgsprovision og - gebyrer	-4.112	-2.052	-1.843	-1.729	-1.561	168
Øvrige indtægter	-702	-1.008	630	263	-3	-266
Indtægter i alt	230.586	203.835	195.798	203.570	131.727	-71.843
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	0	0	0	0	60.172	60.172
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation		203.835	195.798	203.570	191.900	-11.671
Busruter udgifter (1.000 kr.)						
Bruttoudgifter:						
- Entreprenørkontrakter	457.535	470.915	473.217	477.332	475.975	1.357
- Incitamentsaftale	3.587	1.530	2.993	3.960	3.142	818
- Dubleringskørsel	16.610	21.279	7.652	8.756	7.359	1.397
- Olierisiko	-718	0	0	0	0	0
- Bod	-1.470	-827	-684	-199	-192	-7
- Rejsetidsgaranti	148	91	83	103	30	73
- Endestationer/rutebilstationer	462	90	44	550	399	151
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	1.939	2.485	2.547	4.177	4.144	33
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	166	1.394	1.369	2.500	882	1.618
Bruttoudgifter, busruter	478.259	496.957	487.221	497.178	491.738	5.440
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	247.673	293.122	291.424	293.607	360.011	-66.403
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	0	0	0	-8.128	8.128
Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation	0	496.957	487.221	497.178	483.609	13.568
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.	0	293.122	291.424	293.607	291.710	1.898
Fællesudgifter:	74.775	74.375	76.619	78.171,999	78.172,000	59
- Driftsrelaterede udgifter	8.322	8.529	10.122	11.445	11.160	285
- Salgsrelaterede udgifter	15.930	16.149	14.978	15.481	14.022	1.459
- Administrative udgifter	39.445	38.407	36.470	36.745	34.185	2.560
- Rejsekort udgifter	10.275	13.475	14.501	14.501	14.501	0
- Investering Odense Letbane	0	0	0	0	59	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	803	-2.185	548	0	4.244	-4.244
- Anlægsudgifter	1.494	295	1.332	2.500	858	1.642
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	76.269	74.670	77.951	80.672	79.030	1.642
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	0	0	0	-116	116
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. Covid-19 kompensation	0	74.670	77.951	80.672	78.914	1.758
Årets ejerbidrag busdrift	323.942	367.792	369.374	374.279	439.040	-64.761
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	0	0	0	0	68.417	68.417
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	0	367.792	369.374	374.279	370.623	3.656

FynBus

Kollektiv trafik						
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
- Indtægter	2.631	2.787	2.609	2.932	2.571	-361
- Entreprenørudgifter	17.362	17.479	14.190	17.440	7.406	10.035
Telekørsel nettoudgifter	14.731	14.692	11.581	14.508	4.835	9.674
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.130	6.009	5.545	6.769	6.492	277
Årets ejerbidrag telekørsel	20.860	20.701	17.126	21.278	11.326	9.951
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)	0	0	0	0	6.683	-6.683
Årets ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 kom.	0	20.701	17.126	21.278	18.009	3.268

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	344.000	390.678	385.952	395.557	446.122	-50.565
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	344.803	388.493	386.501	395.557	450.366	-54.809
Covid-19 kompensation i alt	0	0	0	0	-61.734	61.733
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	0	390.678	385.952	395.557	384.388,515	11.169
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	0	388.493	386.501	395.557	388.633	6.924

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering						
	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Ejerbetaling af busdrift	344.803	388.493	386.501	395.557	388.632,898	6.924
Opkrævet aconto for året	357.505	364.197	390.542	383.584	384.442	858
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-12.702	24.296	-4.041	11.973	4.190	-7.782

budgetsikkerhedsmodel						
	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.664	-4.124	-549	-2.793	-3.889	-1.096
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	1.455	3.731	1.056	17.053	17.053	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	15	39	11	178	178	0
Opkrævet aconto for året	357.505	364.197	390.542	383.584	384.442	858
Årets samlede likvide tilskud	357.312	363.843	391.060	398.022	397.784	-238

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Busruter						
Passagerantal*bus	15.537.000	14.828.000	14.521.000	14.513.000	9.472.000	-5.041.000
Driftsbusser	337	338	337	337	337	0
Køreplantimer	617.934	623.389	613.716	613.690	612.621	-1.069
køreplankm	18.666.821	18.615.612	18.478.905	18.457.879	18.488.724	30.845
Passagerer/køreplantime	25	23	24	24	15	-8
Passager/antal indbyggere	31	28	29	29	19	-10
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	48	41	40	41	27	-14
Indtægter/passagerer (kr.)	15	14	13	14	14	0
indtægter/køreplantim (kr.)	373	327	319	332	215	-117
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	774	797	794	810	803	-7
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	401	470	475	478	588	109
Årets underskud/køreplantime (kr.)	557	627	629	645	728	84
Ejerbidrag/km (kr.)	17	20	20	20	24	3
Telekørsel						
Passagerantal telekørsel (personture)	163.867	163.462	138.982	164.240	73.515	-90.725
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.830.842	1.864.585	1.639.551	1.984.696	796.296	-1.188.400
Antal km (direkte rejse)	1.157.201	1.160.610	992.855	1.192.143	515.990	-676.153
Nettoudgifter/personetur (kr.)	90	90	83	88	66	-23
Bruttoudgifter/personetur (kr.)	106	107	102	106	101	-5
Fællesudgifter/personetur (kr.)	37	37	40	41	88	47
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	17	18	22	4
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	11	10	11	14	4
Kollektiv trafik i alt						
Indbyggerantal	494.049	496.243	499.207	497.941	499.289	1.348
Passagerantal i alt	15.700.867	14.278.462	14.659.982	14.677.240	9.545.515	-5.131.725
Årets underskud/passagerer (kr.)	22	28	27	27	47	20
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	698	783	774	794	902	108

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

FynBus

Tjenestemandspensioner						
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Salg af busser	0	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	3.475	3.479	3.478	3.436	3.595	159
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	4.954	-2.337	6.723	1.500	3.006	1.506
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.927	2.281	3.015	3.060	3.091	31
Indtægter i alt	10.356	3.423	13.216	7.996	9.692	1.696
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.982	14.702	18.515	18.955	19.074	-118
Ekstern administration	166	201	164	180	-30	210
Udgifter i alt	13.148	14.903	18.680	19.135	19.044	92
I alt	2.792	11.480	5.463	11.139	9.351	1.788

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007						
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.316	2.510	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	666	565	467	475	466	-9
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.451	1.418	1.088	1.110	1.086	-24
Præmiebetaling til Sampension	5.434	4.494	1.555	1.585	1.553	-32
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	689	797	518	204	375	171
i alt	6.123	5.291	2.072	1.789	1.928	139

Egenkapital - finansiering						
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Saldo, primo	-64.931	-71.975	-73.303	-73.303	-72.422	881
Rejsekort - projektkostninger	-7.199	-512	-	0	0	0,00
Rejsekort - investering i udstyr	-742	-1.627	0	0	0	0,00
Rejsekort - aktiekapital (reguleringer over EK)	897	811	-176	0	1.152	1.152
Rejsekort - genetablering af egenkapital	0	0	1.058	0	1.071	1.071
Saldo, ultimo	-71.975	-73.303	-72.422	-73.303	-70.199	3.104

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens						
Indtægter	-6.813	-7.140	-5.335	-5.618	-4.438	-1.180
Entreprenørudgifter	26.125	27.653	27.995	29.601	19.192	10.409
Fællesudgifter	4.388	4.551	5.150	5.591	5.389	202
Ejerbidrag	23.700	25.064	27.810	29.574	20.143	9.431
Personture	129.754	135.526	142.027	148.045	90.066	-57.979
Handicapkørsel (SBH) - Demens						
Indtægter	0	0	-25	0	-141	141
Entreprenørudgifter	0	0	130	0	614	-614
Fællesudgifter	0	0	22	0	2	-2
Ejerbidrag	0	0	127	0	476	-476
Personture	0	0	590	0	2.768	2.768
Lægekørsel						
Indtægter	-3	-4	-3	0	-4	4
Entreprenørudgifter	3.229	2.565	2.181	2.927	1.943	984
Fællesudgifter	691	521	491	692	659	33
Ejerbidrag	3.917	3.082	2.668	3.619	2.598	1.021
Personture	22.995	17.307	14.814	19.900	11.890	-8.010
Speciallægekørsel						
Indtægter	-2	-2	-3	0	-2	2
Entreprenørudgifter	1.710	1.696	1.468	1.723	1.295	427
Fællesudgifter	222	211	211	262	250	11
Ejerbidrag	1.930	1.905	1.675	1.984	1.543	441
Personture	7.376	7.015	6.358	7.525	4.934	-2.591
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	292	289	196	342	200	141
Fællesudgifter	25	26	19	36	34	2
Ejerbidrag	317	315	215	378	235	144
Personture	833	865	578	1.045	561	-484
Paragrafkørsel						
Indtægter	0	-8	-4	-8	-3	-5
Entreprenørudgifter	444	414	285	386	251	134
Fællesudgifter	80	75	61	82	78	4
Ejerbidrag	519	481	342	459	326	134
Personture	2.651	2.501	1.847	2.350	1.504	-846
Genoptræningskørsel****)						
Indtægter	-14	-13	-9	0	-4	4
Entreprenørudgifter	4.269	4.379	3.790	4.069	2.954	1.115
Fællesudgifter	967	940	939	1.090	1.015	75
Ejerbidrag	5.222	5.306	4.720	5.159	3.965	1.194
Personture	34.974	36.235	31.860	34.700	22.526	-12.174
Special genoptræningskørsel****)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	716	775	432	636	539	97
Fællesudgifter	64	69	53	83	78	5
Ejerbidrag	780	843	485	719	617	101
Personture	2.184	2.527	1.610	2.375	1.723	-652
Aktivitetkørsel						
Indtægter	0	-371	-293	-213	-132	-81
Entreprenørudgifter	7.139	7.279	5.779	5.048	3.589	1.459
Fællesudgifter	1.556	1.445	1.263	1.067	984	83
Ejerbidrag	8.310	8.353	6.748	5.901	4.441	1.461
Personture	57.391	56.632	44.606	37.235	22.254	-14.981
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.411	2.626	2.467	2.613	1.761	852
Fællesudgifter	593	593	639	724	692	32
Ejerbidrag	3.003	3.218	3.106	3.336	2.453	884
Personture	20.572	20.958	19.592	20.600	14.190	-6.410

FynBus

Flextrafik

Flextrafik						
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Specialskekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	22.114	25.230	20.383	13.758	14.545	-787
Fællesudgifter	3.397	3.476	3.025	2.297	2.110	187
Ejerbidrag	25.512	28.706	23.408	16.055	16.655	-600
Personture	110.852	123.325	96.527	70.140	58.540	-11.600
Center for voksenundervisning						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	65	179	160	343	133	210
Fællesudgifter	13	31	35	68	63	4
Ejerbidrag	78	209	195	411	196	214
Personture	405	974	1.017	2.100	741	-1.359
CPR-kørsel/Job og ressource						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7	103	0	12	0	12
Fællesudgifter	1	14	0	3	2	0
Ejerbidrag	8	118	0	15	2	12
Personture	46	654	0	75	0	-75
Dagcenterkørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.636	3.704	1.203	704	435	269
Fællesudgifter	646	587	218	162	156	6
Ejerbidrag	4.282	4.291	1.421	866	592	275
Personture	25.737	25.273	7.058	4.500	2.622	-1.878
Flexruter						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	187	118	2	71	0	71
Fællesudgifter	24	10	1	12	11	1
Ejerbidrag	211	128	2	83	11	72
Personture	780	322	16	322	0	-322
Lukket skolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	546	256	0	0	0	0
Fællesudgifter	14	7	0	0	0	0
Ejerbidrag	560	262	0	0	0	0
Personture	455	213	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14						
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt						
Indtægter	-7.222	-7.537	-5.672	-5.839	-4.724	-1.115
Entreprenørudgifter	72.890	77.266	66.472	62.231	47.452	14.779
Fællesudgifter	12.681	12.554	12.126	12.167	11.524	643
Ejerbidrag Flextrafik i alt	78.349	82.282	72.925	68.559	54.252	14.307
Personture	417.005	430.327	368.500	350.912	234.319	-116.593
Covid-19 kompensation	0	0	0	0	14.855	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	0	0	72.925	68.559	69.107	14.307
Siddende patientbefordring						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.235	6.481	6.820	6.888	7.391	-503
Ejerbidrag	6.235	6.481	6.820	6.888	7.391	-503
Personture	232.782	234.518	235.034	240.000	205.106	-34.894
^) Entreprenørfregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik						
Covid-19 kompensation	0	0	0	0	-12	12
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	0	0	6.820	6.888	7.379	-491
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*						
Indtægter	-7.222	-7.537	-5.672	-5.839	-4.724	-1.115
Entreprenørudgifter	72.890	77.266	66.472	62.231	47.452	14.779
Fællesudgifter	18.916	19.035	18.946	19.054	18.915	140
Ejerbidrag Flextrafik i alt	84.584	88.763	79.745	75.447	61.643	13.804
Personture i alt	649.787	664.845	603.534	590.912	439.425	-151.487
Covid-19 kompensation	0	0	0	0	14.843	-14.843
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	0	0	79.745	75.447	76.486	-1.039
Nøgletal**						
Entreprenørudgifter pr. personture	155	160	159	155	178	24
Ejerbidrag/persontur	171	173	177	174	213	39

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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



FynBus regnskab 2020

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 2020	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.....	24
5.21	NOTE 21 - HENSÆTTELSER.....	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

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

Bo Libergren, bestyrelsesmedlem

Flemming Madsen, bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen, bestyrelsesmedlem

Jesper Hempler, bestyrelsesmedlem

Jan Ole Jakobsen, bestyrelsesmedlem

Albert Pedersen, bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma, bestyrelsesmedlem

Leif Rothe Rasmussen, bestyrelsesmedlem

Anders W. Berthelsen, bestyrelsesmedlem

Revision

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
Fælledvej 1
5000 Odense C

2 Påtegninger

2.1 Ledelsens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2020 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 5. maj 2021

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør

2.2 Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2020.

Odense, den 5. maj 2021

Morten Andersen

Formand

Poul Andersen

Næstformand

Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem

Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem

Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem

Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem

Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem

Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem

Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem

2.3 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til interessenterne i Fynbus

REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020, jf. siderne 10-24 i årsregnskabet 2020, der omfatter anvendt regnskabspraksis, driftsregnskab, balance 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 projektrengnskaber, andre erklæringer der er pålagt samt udført diverse rådgivningsopgaver.

Vi 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 14 år frem til og med regnskabsåret 2020. 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 2020. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

Indregning af ejerbidrag fra busdrift

Indtægter vedrørende ejerbidrag fra busdrift udgør 388.633 t.kr. i 2020 (386.501 t.kr. i 2019).

Fynbus håndterer kollektiv trafik for ejerne, og Fynbus' omsætning består 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. Ejerbidraget er en residual i forhold til udgifterne til den enkelte rute. Det vil sige, at udgifterne til at drive den kollektive trafik i

Økonomiafdelingen

ejerkommunen, opgøres som direkte udgifter til vognmænd samt indirekte omkostninger i form af administrationsbidrag og fratrukket billetindtægter. Den resterende udgift skal dækkes af ejerbidrag. Dette fordelingsregnskab bygger på en række forudsætninger omkring, hvordan passagerer indtægterne fordeler sig, imellem de enkelte ruter m.v. Fordelingsregnskabet er forbundet med ledelsens skøn over forudsætningerne.

Indregning af ejerbidrag fra busdrift vurderes at være et centralt forhold for revisionen, da ændringer i forudsætninger og skøn kan have væsentlig indflydelse på årsrapporten.

Vores behandling i revisionen:

Vores væsentligste revisionshandlinger vedrørende omsætning og ejerbidrag, har været:

- Vi har i forbindelse med vores revision opnået en forståelse for selskabets procedurer og forretningsgange for håndtering af fordelingsregnskabet, herunder vurderet selskabets interne kontroller.
- Vi har gennemgået selskabets egenkontrol med udgifter og indtægter registreret på de enkelte ruter som danner grundlag for den endelige fordeling.
- Vi har efterprøvet og udfordret fordelingsregnskabets forudsætninger
- Vi har under vores IT-revision vurderet de systemer, der anvendes og som fremskaffer data til brug for fordelinger.
- Vi har efterprøvet interne sammenhænge i fordelingsregnskabet.

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 2020 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2020. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser 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

Økonomiafdelingen

sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. 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 budgetafvigelse 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 5. maj 2021

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 det skal være nemt og grønt at rejse med FynBus. De seneste år har FynBus udgivet en årsberetning, der ud over at indeholde det eksterne regnskab fokuserer på forrige års hovedaktiviteter. I 2021 behandles årsberetningen på bestyrelsesmødet i juni. Det eksterne regnskab er derfor et selvstændigt dokument. Uddybelse af regnskab 2020 fremgår af afsnit 7 herunder.

3.2 Hoved- og nøgletal

Oversigt over væsentlige økonomiske nøgletal (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019	Regnskab 2018	Regnskab 2017
Regnskabsopgørelsen (udgiftsbaseret)				
Resultat af ordinær driftsvirksomhed (- = overskud)	-559	10.994	1.931	1.162
Resultat i alt (- = overskud)	2.467	14.245	8.755	9.961
Balance, aktiver				
Anlægsaktiver	286.230	303.643	324.738	298.403
Øvrige omsætningsaktiver *	62.108	66.198	87.708	34.834
Likvider	84.725	62.849	23.689	92.655
Balance, passiver				
Egenkapital	77.536	73.714	65.174	54.750
Hensatte forpligtigelser	-409.452	-425.059	-440.042	-414.579
Langfristet gæld	-5.164	-1.688	0	0
Kortfristet gæld	-95.983	-79.658	-61.268	-66.062

4 Årsregnskab 2020

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. Covid-19 kompensation indregnes i driften under de poster, som kompensationen vedrører, mens evt. reguleringer i henhold til løbende acantobetaling optages i balancen.

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 / ibrugtagningsåret. 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 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.

Finansielle anlægsaktiver - Aktier og andelsbeviser

Kapitalandele i selskaber som Fynbus har medejerskab til fx Rejsekort & Rejseplan 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.

Økonomiafdelingen

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 aktuel markedsværdi på balancedagen inkl. vedhængende renter.

Egenkapital

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

Langfristede gældsforpligtelser

Den andel af feriepengeforpligtelsen der vedrører indefrosne feriemidler jf. den nye ferielov er indregnet som langsigtet gældsforpligtelse til feriefonden.

Hensatte forpligtelser

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtigelse, 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 forpligtigelsen.

Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenestemandsansatte og ansatte på tjenestemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtigelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtigelsen vedrørende tjenestemænd. Dette er sket pr. 31.12.2017 og igen pr. 30.11.2018 i forbindelse med lukning af Odense Bybusser. Næste aktuaropgørelse vil være i 2023.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forpligtelsen med årets ind- og udbetalinger. Indbetalingerne omfatter indbetalinger fra pensionselskab, 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 pensionsforpligtigelse for tjenestemænd overført fra Odense Kommune foretaget gennem pensionsordning hos pensionselskab.

Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenestemænd, hensættelsesprocenten for tjenestemænd via pensionselskab. Fra 2019 anvendes folkepensionsalderen, da pensionselskabet har ændret praksis.

Økonomiafdelingen

Den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen som påhviler alle ejerne sker regulering af forpligtelsen via egenkapitalen, mens den del af forpligtelsen som alene vedrører Odense Kommune reguleres via tilgodehavender.

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 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
1	Indtægter fra busdrift	-198.132	-209.041	-200.948
	Ejerbidrag fra busdrift	-388.633	-395.557	-386.501
	Indtægter kollektiv trafik i alt	-586.765	-604.598	-587.449
2	Indtægt fra flexkørsel	-4.724	-5.839	-5.672
	Ejerbidrag fra flexkørsel	-76.486	-75.447	-79.745
	Indtægter flexkørsel i alt	-81.210	-81.285	-85.417
3	Indtægter fra projekt	-26	0	-1.008
4	Indtægter fra øvrige	-3.595	-3.436	-3.478
	Indtægter i alt	-671.596	-689.319	-677.353
Note	UDGIFTER	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
5	Udgifter fra busdrift	501.029	516.857	503.954
6 og 11	Fællesudgifter	79.778	86.454	80.171
	Udgifter kollektiv trafik i alt	580.807	603.311	584.125
7	Udgifter fra flextrafik	62.307	62.231	66.472
8	Fælles udgifter	17.738	16.840	17.713
	Udgifter flexkørsel i alt	80.045	79.071	84.184
9	Udgifter fra projekt	13	-	1.604
10	Udgifter fra øvrige	15.953	16.075	15.664
	Udgifter i alt	676.817	698.457	685.577
	Driftsresultat før finansiering	5.221	9.138	8.224
	Renter	-5.780	-1.413	2.770
	Resultat af ordinær driftsvirksomhed	-559	7.725	10.994
	Anlægsudgifter	3.026	3.414	3.250
	Resultat i alt	2.467	11.139	14.244

Resultatdisponering (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Til rammestyring via egenkapital	-4.244	0	-547
Til egenkapital	6.711	11.139	14.792
Resultat i alt (- = overskud)	2.467	11.139	14.245

4.3 Balance

Note	Aktiver (1.000 kr.)	Ultimo 2020	Ultimo 2019
	Anlægsaktiver		
12 og 13	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	35.328	37.699
	Tekniske anlæg m.v.	33.590	39.624
	Inventar mv.	153	187
	Anlæg under udførelse	331	0
12 og 13	Immaterielle anlægsaktiver		
	Immaterielle anlægsaktiver	1.542	2.862
	Anlæg under udførelse	452	859
	Materielle/immaterielle anlægsaktiver i alt	71.396	81.231
14	Finansielle anlægsaktiver	214.834	222.412
	Anlægsaktiver i alt	286.230	303.643
	Omsætningsaktiver		
15	Tilgodehavender	62.108	71.699
16	Likvide beholdninger	84.725	62.849
	Omsætningsaktiver i alt	146.833	134.548
	Aktiver i alt	433.064	438.191

Note	Passiver (1.000 kr.)	Ultimo 2020	Ultimo 2019
17	Egenkapital	-77.536	-73.714
21	Hensatte forpligtigelser	409.452	425.059
18	Langfristede gældsforpligtigelser	5.164	1.688
19	Kortfristede gældsforpligtigelser	95.983	85.159
	Passiver i alt	433.064	438.191

20	Kautions- og garantiforpligtigelser udgør 1.492.798 tkr. Eventualforpligtigelser udgør 3.356 tkr.		
-----------	--	--	--

5 Noter til driftsregnskab og balance

5.1 Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik

Note 1 - Indtægter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter busdrift	-135.389	-206.109	-198.339
Covid-19 kompensation	-60.172	0	0
Indtægter telekørsel	-2.571	-2.932	-2.609
Indtægter fra kollektiv trafik i alt	-198.132	-209.041	-200.948

5.2 Note 2 - Indtægter fra Flextrafik

Note 2 - Indtægter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter Handicapkørsel (SBH)	-4.438	-5.618	-5.360
Indtægter Anden kørsel	-286	-221	-313
Indtægter fra flextrafik i alt	-4.724	-5.839	-5.672

5.3 Note 3 - Indtægter fra projekter

Note 3 - Indtægter fra projekter (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Tilskud fra Trafikstyrelsen Projekt "Bedre trafikinformation"	-26	0	-1.008
Indtægter fra projekter i alt	-26	0	-1.008

5.4 Note 4 - Øvrige indtægter

Note 4 - Øvrige indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter vedr. tjenestemandspensioner	-3.595	-3.436	-3.478
Øvrige indtægter i alt	-3.595	-3.436	-3.478

5.5 Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik

Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Udgifter busdrift	495.069	499.417	489.764
Covid-19 kompensation vedr. busdrift	-8.129	0	0
Udgifter telekørsel	7.406	17.440	14.190
Covid-19 kompensation vedr. telekørsel	6.683	0	0
Udgifter fra kollektiv trafik i alt	501.029	516.857	503.954

5.6 Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik

Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Fællesudgifter busdrift	73.402	79.685	74.626
Covid-19 kompensation vedr. busdrift	-116	0	0
Fællesudgifter telekørsel	6.492	6.769	5.545
Fællesudgifter fra kollektiv trafik i alt	79.778	86.454	80.171

5.7 Note 7 - Udgifter fra Flextrafik

Note 7 - Udgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Udgifter Handicapkørsel (SBH)	19.807	29.601	28.126
Covid-19 kompensation vedr. handicapkørsel	8.750	0	0
Udgifter Anden kørsel	27.645	32.630	38.346
Covid-19 kompensation vedr. Anden kørsel	6.105	0	0
Udgifter fra flextrafik i alt	62.307	62.231	66.472

5.8 Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik

Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Fællesudgifter Handicapkørsel (SBH)	5.059	4.941	4.835
Fællesudgifter Anden kørsel	5.756	5.812	6.501
Fællesudgifter Siddende patientbefordring	6.924	6.087	6.376
Fællesudgifter fra flextrafik i alt	17.738	16.840	17.713

5.9 Note 9 - Projektudgifter

Note 9 - Projektudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Udgifter "Bedre trafikinformation"	404	0	1604
Heraf anlægsudgifter	-391	0	0
Projektudgifter i alt	13	0	1.604

5.10 Note 10 - Øvrige udgifter

Note 10 - Øvrige udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Udgifter vedr. tjenestemænd	15.953	16.075	15.664
Rejsekortudgifter finansieret af Fynbus (EK)	-	-	-
Heraf anlægsudgifter	-	-	-
Øvrige udgifter i alt	15.953	16.075	15.664

5.11 Note 11 - Personaleoversigt

Note 11 - Personaleoversigt over antal medarbejdere, omregnet til heltidsansatte	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Fynbus i alt	96,8	99,0
Der er 3 medarbejdere udlånt til Keolis, som ikke er indeholdt i denne note. De samlede lønudgifter i 2020 udgjorde 56.626 (1.000 kr.).		

5.12 Note 12 - Anlægsudgifter

Note 12 - Anlægsudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Immaterielle anlæg m.v.:	1.431	3.014	2.436
Diverse it-projekter			
Grunde og bygninger	0	300	0
Endestationer			
Tekniske anlæg m.v.	1.128	100	815
Firmabiler, Trafikinformation			
Inventar m.v.	137	0	0
Mødelokaler, Server mv.			
Anlæg under udførelse	331	0	0
Endestationer			
I alt	3.026	3.414	3.250

5.13 Note 13 - Anlægsoversigten

Note 13 - Anlægsoversigt (1.000 kr.)							
Anlægsaktiver (1.000 kr)	Immaterielle anlægsaktiver	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Grunde og bygninger	Tekniske anlæg mv.	Inventar mv.	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1.1.2020	27.509	859	68.972	68.323	2.161	0	167.824
Tilgang	979	452	0	1.128	137	331	3.026
Afgang	-8.997	0	0	-2.551	0	0	-11.548
Kostpris 31.12.2020	19.490	1.311	68.972	66.901	2.298	331	159.302
Ned- og afskrivninger 1.1.2020	24.647	0	31.274	28.699	1.973	0	86.593
Årets afskrivninger	1.699	0	2.370	6.796	171	0	11.037
Afskrivninger afhændede aktiver	-7.540	0	0	-2.185	0	0	-9.724
Ned- og afskrivninger 31.12.2020	18.807	0	33.644	33.310	2.145	0	87.906
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2020	683	1.311	35.328	33.591	153	331	71.396
Heraf finansielt leasede aktiver							0
Afskrivning (antal år)	3 år		10-50 år	5-10 år	3-5 år		
Ejendomsvurderingen 2019 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.							
Ejerlejlighed i Odense Banegårdscenter 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 2020	Regnskab 2019
	Tilgodehavende tjenestemænd - Odense Kommune	197.201	203.511
	Ansvarlig lån - Rejsekort A/S	8.575	10.993
	Aktieandel Rejsekort A/S	9.059	7.908
	Finansielle anlægsaktiver i alt	214.834	222.412

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 reguleres årligt efter indre værdi, første gang i 2016.

5.15 Note 15 - Tilgodehavende

Note 15 - Tilgodehavender (1.000 kr.)		Regnskab 2020	Regnskab 2019
	Tilgodehavender, kommuner	18.424	21.398
	Tilgodehavender, Region Syddanmark	8.892	0
	Tilgodehavender, rejsekortet	733	724
	Øvrige tilgodehavender	34.060	49.577
	Kortfristede tilgodehavender i alt	62.108	71.699

5.16 Note 16 - Likvide beholdninger og finansieringsoversigt

Note 16 - Likvidebeholdninger (1.000 kr.)		Regnskab 2020	Regnskab 2019
	Øvrige FynBus, drift	-50.121	-80.259
	Pensionsmidler - bankkonto og obligationer	134.846	143.108
	Likvide beholdninger ultimo	84.725	62.849

Note 16 - Finansieringsoversigt (1.000 kr.)		Regnskab 2020	Regnskab 2019
	Likvide beholdninger primo	62.849	23.689
	Tilgang af likvide aktiver:		
	+/- Årets resultat	-6.711	-14.245
	+/- ændring i kortfristede tilgodehavender	9.591	16.009
	+/- ændring i kortfristede gældsforpligtelser	10.825	23.890
	+/- ændring i langfristede gældsforpligtelser	3.477	1.687
	+/- indbetalinger vedrørende finansielle anlægsaktiver	1.371	1.460
	+/- tilgodehavender vedrørende finansielle anlægsaktiver	-104	-128
	+/- finansieret via egenkapitalen	1.071	1.058
	+/- Øvrige finansforskydninger	2.357	9.428
	Anvendelse af likvide aktiver:		
	Afdrag på lån	0	0
	Likvide beholdninger ultimo	84.725	62.849

5.17 Note 17 - Egenkapital

Note 17 - Egenkapital (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Egenkapital rammestyring		
Primo	1.684	1.136
Overført resultat, jf. resultatdisponering	4.244	548
Rammestyring ultimo	5.929	1.684
Egenkapital i øvrigt Primo	-75.399	-66.310
<i>Egenkapital anlægsaktiver</i>		
Primo	81.230	91.499
Investering i anlægsaktiver	3.026	3.250
Afgang anlægsaktiver	-1.823	-613
Årets afskrivninger anlægsaktiver	-11.037	-12.906
Ultimo	71.396	81.230
<i>Egenkapital Feriepengeforpligtelse</i>		
Primo	2.869	3.113
Regulering feriepengeforpligtelse	-774	-244
Ultimo	2.095	2.869
<i>Egenkapital Rejsekort&Rejseplanen aktier - indre værdi</i>		
Primo	-24.556	-24.380
Ændring i indre værdi	1.152	-176
Ultimo	-23.405	-24.556
<i>Egenkapital Rejsekort udstyr og implementering</i>		
Primo	-75.829	-76.886
Afdrag udstyr - genopretning	1.071	1.058
Ultimo	-74.757	-75.829

Note 17 Egenkapital - fortsat (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
<i>Egenkapital Tjenestemænd FynBus</i>		
Primo	-4.454	-4.996
+/- Årets resultat vedr. tj.mænd	-6.711	-14.792
Odense Kommunes andel af tjenestemandspension	9.462	5.801
Urealiseret kursreguleringer	-2.640	9.329
Regulering henlæggelse tjenestemandspension	210	204
Ultimo	-4.133	-4.454
<i>Egenkapital Tjenestemænd Odense Kommune</i>		
Primo	3.424	3.424
Ultimo	3.424	3.424
<i>Egenkapital Projekter, TMS-billetudstyr mv.</i>		
Primo	-58.083	-58.083
Ultimo	-58.083	-58.083
Egenkapital i øvrigt Ultimo	-83.464	-75.399
Egenkapital i alt	-77.536	-73.714

5.18 Note 18 - Langfristede gældsforpligtelser

Note 18 - Langfristet gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Indefrosne feriemidler	5.164	1.688
Langfristet gæld i alt	5.164	1.688

5.19 Note 19 - Kortfristede gældsforpligtelser

Note 19 - Kortfristede gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Kommuner	7.249	5.432
Region Syddanmark	0	0
Løn	1.140	443
Anden gæld:		
- Skyldige feriepenge ekskl. indefrosne feriemidler	2.681	5.835
- Overskudslikviditet vedr. rejsekortet mv.	7.759	7.367
- Øvrig gæld	77.154	60.580
Kortfristet gæld i alt	95.983	79.658

5.20 Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser

Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Almindelige kautions- og garantiforpligtelser		
Huslejeforpligtelser	2.405	4.518
Operationel leasing af kontormaskiner og biler	507	689
entreprenørkontrakter	1.489.886	1.966.215
Kautions- og garantiforpligtelser i alt	1.492.798	1.971.421
Eventualforpligtelser		
Økonomisk sanktion vedr. udbudsregler	3.000	0
Feriepengeforpligtelse FlexDanmark	356	383
Eventualforpligtelser i alt	3.356	383

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har i 2020 fået en økonomisk sanktion vedrørende udbudsregler på flextrafikområdet. De 3 selskaber har anket sagen. Der er under eventualforpligtelser medtaget FynBus andel af den økonomiske sanktion, som forventes at udgør 3,0 mio. kr. Sagen er endnu ikke afsluttet, men det forventes at sagen får et positivt udfald for FynBus.

5.21 Note 21 - Hensættelser

Note 21 - Hensættelser (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Hensatte forpligtelser primo	425.059	440.042
Betalte pensioner	-19.074	-18.515
Pensionshensættelse, administrativt personale	375	518
Indbetaling vedr. ansatte tjenestemænd	3.091	3.015
Regulering i henhold til aktuaropgørelse ultimo	0	0
Hensatte forpligtelser ultimo	409.452	425.059

6 Notespecifikationer

Specifikationer til internt regnskab.

Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter busdrift internt regnskab	131.727	203.570	195.798
+ Salgsprovision	1.561	1.729	1.843
+ Tab på debitorer	1.063	300	115
+ Rejsekort chipkortudgift	1.038	510	584
Indtægter busdrift eksternt regnskab note 1	135.389	206.109	198.339

Note 5 - Udgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Udgifter busdrift internt regnskab	491.738	497.178	487.222
+ Salgsprovision	1.561	1.729	1.843
+ Tab på debitorer	1.063	300	115
+ Rejsekort chipkortudgift	1.038	510	584
- Anlægsudgifter i busdrift	-331	-300	-
Udgifter busdrift eksternt regnskab note 5	495.069	499.417	489.764

Note 6 - Fællesudgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Fællesudgifter internt regnskab	79.030	80.672	77.951
- Heraf anlægsudgifter	-1.139	-900	-2.018
- Projektudgifter	-378	-	-595
- Heraf rammestyring	-4.244	-	-548
- Renteudgifter	134	-87	-164
Fællesudgifter eksternt regnskab	73.402	79.685	74.626

7 Bemærkninger til regnskabet

7.1 Bemærkninger til budgetafvigelser

Bevilling / budget (1.000 kr.) (udgiftsbaseret)	Regnskab 2020	Budget 2020	Afvigelser
Indtægter	-671.596	-689.319	17.723
Udgifter	676.817	698.457	-21.640
Renteindtægter	-5.780	-1.413	-4.367
Anlægsudgifter	3.026	3.414	-388
Resultat (- = overskud)	2.467	11.139	-8.672

Bemærkninger

Generelt er regnskab 2020 præget af Covid-19 og den aftale der er indgået mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafiksekskabers økonomiske konsekvenser som følge af Covid-19. Aftalen er en nettoaftale for både den kollektive trafik (busdrift og telekørsel), samt for flextrafik (handicap- og specialkørsel og siddende patientbefordring), hvilket betyder, at mindre indtægter og mindre udgifter som følge af Covid-19 til sammen giver kompensation på 46,9 mio. kr., der er indarbejdet i regnskab 2020.

Indtægter:

Afvigelsen på 17,7 mio. kroner i mindreindtægter kan henføres til:

Busdriften, herunder telekørsel, mindreindtægt på -10,9 mio. kr.:

- Indtægterne fra busdriften er 10,5 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 5,1 % og skyldes hovedsageligt mindreindtægter vedr. afregning af Bus&Tog samarbejdet for 2018 og 2019 på 12,0 mio. kroner. Dette påvirker posterne periodekort, ungdomskort og Bus&Tog samarbejdet.
- Som følge af Covid-19 er tabte passagerindtægter kompenseret op til budget 2020 i henhold til aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner.
- Øvrige poster, som vedrører tidligere år er holdt ude af Covid-kompensationen, svarende til 0,3 mio. kroner.
- Indtægterne fra telekørsel er 0,4 mio. kr. lavere end budget.

Ejerbidraget til busdriften er 6,9 mio. kroner lavere end budgetteret, det svarer til 1,8 %. Årsagen hertil er primært faldende indeks til entreprenørudgift, færre udgifter til variabel kørsel, samt mindre udgift som følge af indførelse af nyt telekørselskoncept i februar 2020. Det modsvarer af en mindreindtægt vedr. afregning af Bus&Tog samarbejdet for 2018 og 2019.

Flextrafik, Handicap og Specialkørsel, mindreindtægt på -0,1 mio. kroner:

- Indtægterne fra flextrafik er -1,1 mio. kroner lavere end budget, svarende til et fald på 19,1 %. Det skyldes et lavere aktivitetsniveau som følge af Covid-19.

Økonomiafdelingen

- Ejerbidraget til Flex, Handicap og Specialkørsel er 1,0 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 1,4 %, mens aktivitetsniveauet er faldet med 25,6 %, som følge af Covid-19. Entreprenørudgifter pr. tur er steget fra 155 kr. til 178 kr. og skyldes hovedsageligt mindre samkørsel og krav til solokørsel pga. Covid-19.

Øvrige indtægter, herunder indtægter vedrørende eksternt finansierede projekter viser en merindtægt på 0,2 mio. kroner:

- Merindtægt fra Staten vedr. projekt Digital Trafikinformation på 0,02 mio. kroner skyldes at projektet blev udskudt fra 2018 og først er afsluttet i 2020.
- Øvrige indtægter er realiseret 0,2 mio. kroner højere end budgetteret. Merindtægten skyldes stigning i nettohuslejeindtægt.

Udgifter:

Afvigelsen på 21,6 mio. kroner i mindreudgifter kan henføres til:

Busdriften, herunder Telekørsel viser en mindreudgift på 22,5 mio. kroner:

- Udgifter til busdrift er 12,5 mio. kr. mindre end budgetteret. Nedenstående tal indeholder Covid-19 kompensation, som følge af merudgifter til ekstra rengøring, værnemidler, samt besparelser for ikke udført kørsel. Mindreudgiften kan hovedsageligt henføres til lavere omkostningsindeks, variabel kørsel og færre køreplantimer. Derudover ses der indbyrdes forskydninger.
 - Overordnet er produktionen faldet med 1.100 køreplantimer i forhold til budgettet, svarende til -0,8 mio. kr. Der er merudgifter på 0,5 mio. kr. som følge af ændret kørselssammensætning i form af 1 bus mindre og ændringer i K1 og K2.
 - Kontraktpriserne er jf. Trafikselskaberne i Danmarks indeks faldet 1,16 % i forhold til budget, svarende til -5,5 mio. kr.
 - Udgifter til incitamentsaftaler, variabel kørsel mv. er -5,7 mio. kroner mindre end budgetteret.
- Udgifter til Telekørsel er realiseret 3,4 mio. kroner mindre end budgetteret. Dette skyldes indførelse af nyt telekørselskoncept februar 2020.
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 6,7 mio. kroner mindre end budgetteret, og kan henføres til mindreforbrug som reguleres via rammestyring på 4,2 mio. kr., endvidere udgør anlægsudgifter et mindreforbrug på 1,8 mio. kr., bl.a. som følge af projekt Bedre Trafikinformation hvor 1,0 mio. kr. ikke udnyttes, samt udskydelse af IT-projekter til 2021. Fællesudgifterne på telekørsel er realiseret med 0,3 mio. kr. mindre end budget.

Flextrafik, merudgift på 1,0 mio. kroner:

- Udgifter til flextrafik indeholder modregning som følge af aftalen om Covid-19 kompensation. Der har i 2020 som en konsekvens af Covid-19, været et lavere aktivitetsniveau og en stigning i entreprenørudgifter pr. tur, som følge af afstandskrav i flexbilerne. Besparelser og merudgifter er jf. aftalen med regeringen indarbejdet i talmaterialet. Endvidere er der taget højde for ikke Covid-19 relaterede ændringer, som følge af fx nyt udbud.
- Entreprenørudgifterne er 0,1 mio. kr. lavere end det budgetterede.
- Fællesudgifterne er 0,9 mio. kr. højere end budget som skyldes økonomisk sanktion for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne.

Økonomiafdelingen

Øvrige udgifter, herunder eventuelle udgifter vedrørende eksternt finansierede projekter, mindredgift på 0,1 mio. kroner:

- Udgifter vedr. tjenestemænds-pensionsudbetalinger er 0,1 mio. kr. højere end budgetteret, mens de administrative omkostninger er 0,2 mio. kroner lavere.

Renter

Afvigelsen på 4,4 mio. kroner i merindtægt kan henføres til:

- I 2020 er der urealiseret kursregulering på 2,6 mio. kroner. Forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd lyder på 3,0 mio. kroner, hvilket giver en merindtægt på 4,2 mio. kroner
- Derudover ses en mindredgift til renter på 0,2 mio. kroner, bestående af færre renteudgifter og renteindtægter fra ansvarligt lån.

Anlægsudgifter:

Udgiften er 0,4 mio. kr. lavere end budget. Det skyldes hovedsageligt at anlægsprojektet FynBusbestilling er udskudt til 2021.

Resultat:

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 2,5 mio. kroner, hvilket er 8,7 mio. kroner højere end budgettet og skyldes merindtægt vedr. renter samt fællesudgifter i busdriften. Af det samlede resultat er 4,2 mio. kroner disponeret til rammestyling af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 6,7 mio. kroner vedrører tjenestemænd og overføres til egenkapitalen i øvrigt.

FynBus busdrift og flextrafik 2020

	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD	I alt
Ejerbetaling Kollektiv trafik	18.651.812	26.914.918	7.386.900	5.818.959	11.558.299	16.823.330	13.752.156	139.929.124	26.111.256	117.441.762	384.388.516
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)											
Realiseret 59.367 - budget 63.671 = 4.244 tkr.	107.355	168.602	57.250	66.987	92.797	109.942	118.967	1.494.839	273.336	1.754.308	4.244.383
Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring	18.759.167	27.083.520	7.444.150	5.885.946	11.651.096	16.933.272	13.871.123	141.423.963	26.384.592	119.196.070	388.632.899
Opkrævet ejerbetaling 2020 - aconto	19.120.252	27.964.490	7.882.194	6.372.461	11.999.330	18.410.460	13.936.322	142.237.683	27.731.219	108.788.000	384.442.411
Restfinansiering 2020	361.086	880.969	438.045	486.514	348.234	1.477.188	65.199	813.720	1.346.628	-10.408.070	-4.190.488
Korrektion af fællesudgifter vedr. Flextrafik i 2020	-81.597	0	0	0	0	0	0	0	0	11.991	-69.607
Finansiering 2020	279.489	880.969	438.045	486.514	348.234	1.477.188	65.199	813.720	1.346.628	-10.396.079	-4.260.095
Tilgodehavende 2019	0	0	0	0	412.710	0	143.381	2.245.063	0		2.801.154
Tilgodehavende 2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.396.079	10.396.079
I alt	0	0	0	0	412.710	0	143.381	2.245.063	0	10.396.079	13.197.233
RSD tidligere år(vedr. 2012 til 2018)										2.526.887	
Gæld 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.953.663	2.953.663
Gæld 2020	279.489	880.969	438.045	486.514	348.234	1.477.188	65.199	813.720	1.346.628	0	6.135.986
I alt	279.489	880.969	438.045	486.514	348.234	1.477.188	65.199	813.720	1.346.628	5.480.550	9.089.649
										Akkumuleret rente RSD	20.644
										RSD i alt	-4.894.885

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2021, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2022. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2021 og beregnes som et års

Bilag 1.7

Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2020

Rejseudgifter

Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	1.042	Kørselsgodtgørelse 2020 udbetalt i 2021
Taxakørsel	Kr.	448	
Togbilletter/klippekort	Kr.	1.990	
I alt	Kr.	<u>3.481</u>	

Hotel/restaurant/cafe

Hotel	Kr.	0	
Forplejning - div.	Kr.	158	
I alt	Kr.	<u>158</u>	
Total	Kr.	<u><u>3.638</u></u>	

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2020.
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.

10 Forslag til nyt serviceniveau for Assens Kommunes lokalruter

Sagsid.: 20/15964

Indstilling

Direktøren for By, Land og Kultur indstiller:

- at udkast til ”forslag til serviceniveau for lokalruter” drøftes, med henblik på godkendelse i juni med efterfølgende høring,
- at børn under 16 år har gratis takst på alle kommunens lokalruter, under forudsætning af, at dette godkendes af FynBus’ bestyrelse på deres møde 5. maj 2021.

Beslutningstema

Ifølge procesplanen for grønt udbud og nyt serviceniveau, skal ”Serviceniveau for lokalruter i Assens Kommune” endeligt godkendes på Miljø, Teknik og Plan i maj 2021 (Bilag 3 – procesplan). Herefter skal forslaget sendes i høring og til slut behandles i Byrådet. Administrationen har på baggrund af tidligere politiske drøftelser i Miljø, Teknik og Plan udarbejdet et ”forslag til serviceniveau for lokalruter” (Bilag 1). Idet ét af punkterne i forslaget omhandler en ændring af takst, skal dette punkt desuden godkendes i FynBus’ bestyrelse. FynBus’ bestyrelse kan behandle punktet den 5. maj, hvilket betyder at Miljø, Teknik og Plan først kan behandle forslaget endeligt i juni. At punktet behandles i juni i stedet for i maj, får ingen betydning for den samlede tidsplan.

Sagsfremstilling

For at kunne udarbejde så præcist et udbud som muligt, er det vigtigt at serviceniveauet for kommunens lokalruter ligger fast. Administrationen har derfor udarbejdet forslag til serviceniveau for Assens Kommunes lokalruter (Bilag 1). Mange af beskrivelserne i forslaget er beskrivelse af eksisterende arbejds gange/ordninger, som dog ikke er nedskrevet. De eksisterende retningslinjer for kollektiv trafik ses på bilag 4 og et billede af lokalruterne på bilag 5.

En del af de forudgående politiske drøftelser, har bl.a. omhandlet udvikling af kommunens knudepunkter, samkørselsordninger og udskiftning af store busser til mindre busser. Disse ønsker/forslag bliver indarbejdet i forskellige tempi og er ikke en del af det serviceniveau, som i denne sag skal besluttes for lokalruterne. Beslutningen om at nogle busser ændres fra store til små busser er en del af udbudsbeslutningen, og udviklingen af knudepunkter og samkørsel vil være en del af kommunens mobilitetsstrategi. Disse skal derfor først prioriteres, når prisen for udbuddet af lokalruter er kendt.

Muligheden for differentieret indringning på skolerne, blev drøftet på skoleledermøde den 14. december 2020. Der var af flere årsager enighed blandt skolelederne om, at indringning så vidt muligt bør foregå i tidsrummet 8.00 – 8.15. Der er derfor ikke mulighed for at benytte samme bus til flere distrikter, og brug af busser til morgenruter vil derfor foregå som i dag.

De væsentligste forslag til ændringer i serviceniveau i forhold til i dag, er følgende:

- I dag har 3 ud af 4 fri- og privatskoler et stoppested med lokalrutebetjening i deres umiddelbare nærhed. Dette foreslås ændret til, at alle fri- og privatskoler betjenes med stoppested med lokalrute. Køreplanerne planlægges dog fortsat efter transportberettigede folkeskoleelever, hvilket betyder at privatskolerne skal tilrettelægge deres ringetider efter køreplanen. Præcis som det foregår i dag.
- Nogle af de sene eftermiddagsafgange har få passagerer, administrationen foreslår derfor, at en afgang bør undersøges om den skal lukkes, såfremt det gennemsnitlige passagertal på en given hverdagsafgang over en måned er på 3 passagerer eller mindre. Ved nedlæggelse af en afgang, kan kørselsberettigede passagerer i stedet betjenes med taxaordning, og øvrige henvises til flextur. Såfremt en afgang lukkes, skal det undersøges om besparelsen kan bruges til at styrke kommunens større knudepunkter.
- Administrationen foreslår, at den generelle børnetakst (0-16 år) i lokalruterne ændres til 0 kr. Børn under 16 år kører på børnetakst, som normalt er halv pris af voksentakst. I dag tilbyder Assens kommune alle folkeskoleelever gratis skolekort til lokalruterne, og privatskoleelever kan købe et skolekort til nedsat takst. Da 79% af passagererne i lokalruterne i dag er registreret med skolekort, vurderer FynBus, at udgiften til ændringen vil være uændret. Ud over scenariet med gratiskørsel til børn under 16 år, har administrationen bedt FynBus vurdere udgiften ved indførelse af gratis takst til alle passagerer. Udgiften af dette vurderes at blive ca. 600.000 kr. årligt.
- Gratis takst til alle, kan evt. tilvælges når udbudsprisen på lokalruterne er kendt. Det vil generelt ikke være muligt at ændre på taksterne for den fælleskommunale rute 268, fordi den kører over kommunegrænsen. Se bilag 2 for FynBus' vurdering af ændring i takster.
- Der er på mange ruter og afgange stor variation mht. antallet af passagerer over året. Generelt er der altid flest passagerer på morgenafgangene, men om vinteren i dårligt vejr øges antallet af passagerer nogle dage markant. Administrationen foreslår at det er i orden, at de sidste passagerer på en rute må stå op, eller at der kan sidde 3 små børn på et dobbeltsæde i disse spidsbelastningsperioder.

I dag er det i Assens Kommune muligt for en folkeskoleelev at opnå et årligt kommunalt tilskud på ca. 1200 kr., såfremt eleven køber et skolekort til en regional rute hele skoleåret, uanset at der ikke er tale om distriktsskolen. Denne ordning er kun blevet benyttet 5-10 gange årligt de sidste mange år. Administrationen foreslår at denne ordning fjernes, da den umiddelbart gør forskel på privat- og folkeskoleelever, og har været svær at kommunikere ud til skoler og forældre. Ordningen er derfor ikke medtaget i "forslaget til serviceniveau". (Se bilag 4 – Eksisterende retningslinjer).

Lovgrundlag

Lov om trafikselskaber.

Beslutningskompetence

Byrådet.

Beslutning Miljø Teknik og Plan den 30-03-2021

iljø, Teknik og Plan indstiller:

- at udkast til ”forslag til serviceniveau for lokalruter” drøftes, med henblik på godkendelse i juni med efterfølgende høring,
- at børn under 16 år har gratis takst på alle kommunens lokalruter, under forudsætning af, at dette godkendes af FynBus’ bestyrelse på deres møde 5. maj 2021.

Bilag

- Bilag 1 - Forslag til serviceniveau for lokale busruter i Assens Kommune
- Bilag 2 - FynBus vurdering ved gratis kørsel
- Bilag 3 - Procesplan for udbud for grøn omstilling samt nyt serviceniveau
- Bilag 4 - Eksisterende retningslinjer
- Bilag 5 - Lokalruter i Assens Kommune

GRATIS BUSKØRSEL I LOKALRUTERNE I ASSENS KOMMUNE

ASSENS KOMMUNE

11. marts 2021

J.nr.: 202103-35245

JEG

GRATIS LOKALRUTEKØRSEL I ASSENS KOMMUNE

Assens Kommune har bedt FynBus om at beregne økonomiske konsekvenser ved gratis buskørsel i lokalruterne i Assens Kommune. Der ønskes følgende scenarier belyst:

- Scenarie 1: Gratis lokalruter for alle i Assens Kommune
- Scenarie 2: Gratis lokalruter for børn og unge op til 16 år i Assens Kommune

I nedenstående tabel 1 ses estimeret indtægtstab og udgifter ved lokalruter i Assens Kommune baseret på regnskabet for 2019.

Tabel 1 Estimeret årligt indtægtstab og udgifter ved gratis lokalruter i Assens Kommune

I mio. kr.	Estimeret indtægtstab	Estimeret udgifter til skolekort	Estimeret nettoindtægtstab
Scenarie 1, gratis for alle	2,5 mio. kr.	1,9 mio. kr.	0,62 mio. kr.
Scenarie 2, gratis for børn og unge	1,9 mio. kr.	1,9 mio. kr.	0,01 mio. kr.

De samlede indtægter, incl. skolekort er i regnskab 2019 opgjort til 2,5 mio. kr. (se nærmere fordeling i tabel 2). Heraf udgør indtægter på skolekort 1,9 mio. kr.

Da kommunen selv betaler for skolekort for 1,9 mio. kr., vil det samlede indtægtstab i scenarie 1 ved indførelse af gratiskørsel være ca. 0,6 mio. kr.

Ved gratis lokalruter for alle, vil ungdomskort-kunder som benytter uddannelsesruter, regionale ruter eller andre ruter uden for Assens Kommune, stadig skulle anskaffe sig et ungdomskort. Derfor vil disse kunder ikke opleve, at gratis lokalruter for alle i Assens Kommune vil have en betydning for dem.

Indtægter på børn og unge op til 16 år, på andre typer rejsehjemmel end skolekort er ca. 13.000 kr. (i 2019), det samlede indtægtstab i scenarie 2 vurderes derfor at være ca. 13.000 kr.

Hvis der som følge af stigende passagertal skulle blive behov for indsættelse af ekstra kapacitet, vil det medføre øgede omkostninger til ekstra kørsel. Da de fleste lokalruter kun har få afgange, forventes der ikke et stort behov for at indsætte ekstra kørsel (dubleringskørsel)¹.

Der vil ikke være besparelse for Assens Kommune på rejsekortudstyret, dels på grund af at FynBus' betalinger til rejsekortet er baseret på faste betalinger, dels på grund af at rejsekortudgifterne betales over fællesudgifterne i FynBus, hvor eventuelle besparelser fordeles på alle kommunerne og regionen.

Hvis der indføres gratis kørsel, vil FynBus indtil videre udlade at afmontere rejsekortudstyret.

Omkostninger internt i Assens Kommune til administration og udlevering af skolekort er ikke belyst i dette notat.

Beslutningskompetence for fastsættelse af takster for kollektiv trafik

Beslutningskompetencen for fastsættelse af takster inden for kollektiv trafik er i henhold til lov om trafikselskaber placeret hos FynBus' bestyrelsen.

En beslutning om gratis buskørsel i lokalruterne i Assens Kommune skal derfor formelt set forelægges FynBus' bestyrelse til endelig beslutning.

Indtægter ved lokalruterne i Assens Kommune

I nedenstående tabel 2 ses indtægter for lokalruter i Assens Kommune for 2019², uden den fælles kommunale rute 268. De samlede indtægter i lokalruterne er 2,5 mio. kr., fordelt med ca. 1,9 mio. kr. for skolekort, ca. 0,5 mio. kr. for ungdomskort og ca. 0,1 mio. kr. for den øvrige billettering.

Tabel 2 Indtægter for lokalruter i Assens Kommune, ekskl. fælles kommunal rute 268³

Indtægter, i 1.000 kr.	Regnskab 2019
Rejsekort Classic og enkeltbilletter	82
Periodekort, ekskl. skolekort og ungdomskort	26
Ungdomskort	515
Skolekort	1.928
I alt	2.552

Børn og unge op til 16 år anvender hovedsageligt skolekort som rejsehjemmel i lokalruterne, dog er der en indtægt fra børn og unge op til 16 år ved rejsekort Classic, enkeltbilletter og periodekort på ca. 13.000 kr. i 2019.

Passagersammensætning i Assens Kommune

Lokalruternes primære formål er at betjene folkeskoler og 10. klassecenter i Glamsbjerg. I Assens Kommune er der 21 lokalruter.

I nedenstående tabel 3 ses passagersammensætningen på lokalruterne i Assens Kommune.

¹ Dubleringskørsel sker kun efter konkret aftale mellem Assens Kommune og FynBus.

² Regnskab 2020 er ikke færdig og offentligt endnu. Regnskabet for 2020 vil være påvirket af COVID-19.

³ I Regnskab 2019 er indtægter fra den fælles kommunalrute 268 på ca. samlet 878.000 kr. indeholdt.

Tabel 3 Andel af billettering på lokalruterne, november 2019

	Rejsekort, classic	Rejsekort, pendlerkombi	Rejsekort, pendler	Skolekort	Ungdomskort
I alt	1,8 %	0,4 %	0,5 %	78,8 %	18,5 %

Ud fra en opgørelse af billettering på lokalruterne i november 2019, ses at ca. 79 % billetterer med skolekort og ca. 19 % billetterer med ungdomskort. Samlet set er ca. 98 % af passagererne i lokalruterne børn og unge, som benytter lokalruterne i forbindelse med deres skolegang og uddannelse.

Implementering af gratis lokalruter i Assens Kommune

Gratiskørsel på lokalruterne i Assens Kommune kan implementeres relativt let. Hvis der foreligger en beslutning i FynBus' bestyrelse inden sommerferien, forventes det at kunne implementeres efter sommerferien 2021.

I forbindelse med implementering er det vigtigt, at det bliver kommunikeret klart til borgerne i Assens Kommune, at gratis buskørsel kun gælder i lokalruterne, og at der stadig er krav om billet i den fælles kommunale rute 268, uddannelsesruterne og de regionale ruter.

Teknisk håndteres scenarie 1, gratis lokalruter for alle i Assens Kommune, ved at rejsekort-udstyr slukkes i alle busserne på lokalruterne, dog fjernes rejsekort-udstyret ikke⁴.

Scenarie 2, gratis lokalruter for børn og unge op til 16 år, håndteres ved at børn og unge ikke checker ind / billetterer.

Andre konsekvenser ved indførelse af gratis lokalruter i Assens Kommune

At fritage børn og unge under 16 år for billettering, er som udgangspunkt at forskelsbehandle voksne i forhold til børn og unge under 16 år. Det er som udgangspunkt ikke tilladt at forskelsbehandle, medmindre der er en saglig begrundelse for det.

FynBus vurderer, at det vil være sagligt at fritage børn og unge under 16 år for billettering, bl.a. fordi der allerede i dag er forskel på prisen på en børnebillet og en billet til voksne.

Hvis det besluttes at børn og unge op til 16 år skal kunne køre gratis i lokalruterne, kan det have betydning for børn på 16 år, der forsat går i grundskolen, og som tidligere har fået et skolekort. Disse børn vil formelt set, skulle betale for kørsel fremover. Håndtering af sådanne tilfælde, skal aftales nærmere mellem Assens Kommune og FynBus.

Ved indførelse af scenarie 1, hvor kunderne ikke længere checker ind og ud af lokalruterne, vil der være nogle afledte konsekvenser.

Indtægtsdeling

Hvis ungdomskort og pendlerkort ikke billetteres pga. gratis lokalruter, vil der ikke være passagerdata til den fælles indtægtsdeling i FynBus. Der kan på sigt betyde en skævvridning af indtægtsdelingen for Assens Kommune, da indtægtsdeling vil blive lavet efter historiske data.

Passagertællinger

Der gøres opmærksom på, at der ved indførelse af gratis lokalruter i Assens Kommune, og dermed ingen billettering mistes passagerdata og dermed mulighed for at lave analyse og statistikker for brugen af lokalruterne. Dette kan dog håndteres ved en manuelle passagertælling, som dog er en ressource tung proces.

⁴ Rejsekort-udstyret bør motioneres 1 – 2 gange om måneden under et WLAN på garageanlæggene.

Med gratis lokalruter kan der opleves en stigende efterspørgsel og dermed flere passagerer i busserne i lokalruterne. Der kan derved forekomme situationer, hvor den nuværende kapacitet ikke er tilstrækkelig. På nuværende tidspunkt vurderes dette dog ikke for sandsynligt.

NOTAT

FORSØG MED KONTROL AF FLEXTRAFIK-CHAUFFØRERS ANSÆTTELSESFORHOLD

26. april 2021

J.nr.: 202010-33538

HSW

1. INDLEDNING

På bestyrelsesmødet den 23. juni 2020 blev det besluttet at igangsætte et forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontroller. Det blev desuden besluttet, at forsøget skulle evalueres efter et halvt år.

FynBus' arbejdsklausul blev vedtaget af bestyrelsen den 25. marts 2015. Arbejdsklausulen skal bl.a. sikre, at busselskaber og taxavognmænd overholder reglerne om løn- og ansættelsesvilkår. Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen, herunder

- at kræve relevant dokumentation, der som minimum omfatter lønsedler, E-indkomstkвитtering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser, ansættelsesbeviser samt den referenceramme, leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne,
- at kræve en fyldestgørende redegørelse ved mistanke om, at arbejdsklausulen ikke overholdes,
- at give bod, hvis vognmanden ikke udleverer dokumentation,
- at tilbageholde betaling til vognmanden, hvis de ansatte chauffører fx har fået udbetalt for lidt i løn, og
- at ophæve kontrakten ved grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen.

I flextrafik-kontrakterne med start den 1. marts 2021 har FynBus stillet yderligere krav til hvilke oplysninger, der skal fremgå af chaufførernes timesedler, herunder

- skærpede krav til dokumentation for sammenhæng mellem timesedler og lønsedler,
- krav til teksten på lønsedlerne, og
- krav om anvendelse af et elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid.

Samtidigt har FynBus mulighed for at pålægge en større bod, såfremt vognmanden ikke fremlægger dokumentationen, samt at kræve at få udarbejdet en revisorerklæring omkring overholdelse af arbejdsklausulen. FynBus har tillige fået bedre mulighed for at udelukke en underleverandør.

Kontrol af ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontrol er et supplement til den eksisterende kontrol med vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul. Hvor den almindelige kontrol af overholdelse af

arbejdsklausulen ikke giver mulighed for at komme i tale med de enkelte chauffører, har kontrollen af arbejdsforhold i forbindelse med vognkontroller muliggjort dette. Chaufførerne har her mulighed for at få FynBus til at følge op på fx deres pensionsindbetaling eller at skrive en bemærkning om andre forhold om løn og ansættelse, som de gerne vil gøre FynBus opmærksom på.

Forsøget startede den 1. oktober 2020, og kontrollen er gennemført i forbindelse med vognkontroller. Ansatte chauffører har fået stillet en række spørgsmål, som det har været frivilligt for chaufførerne at svare på. De stillede spørgsmål fremgår af bilag 1.

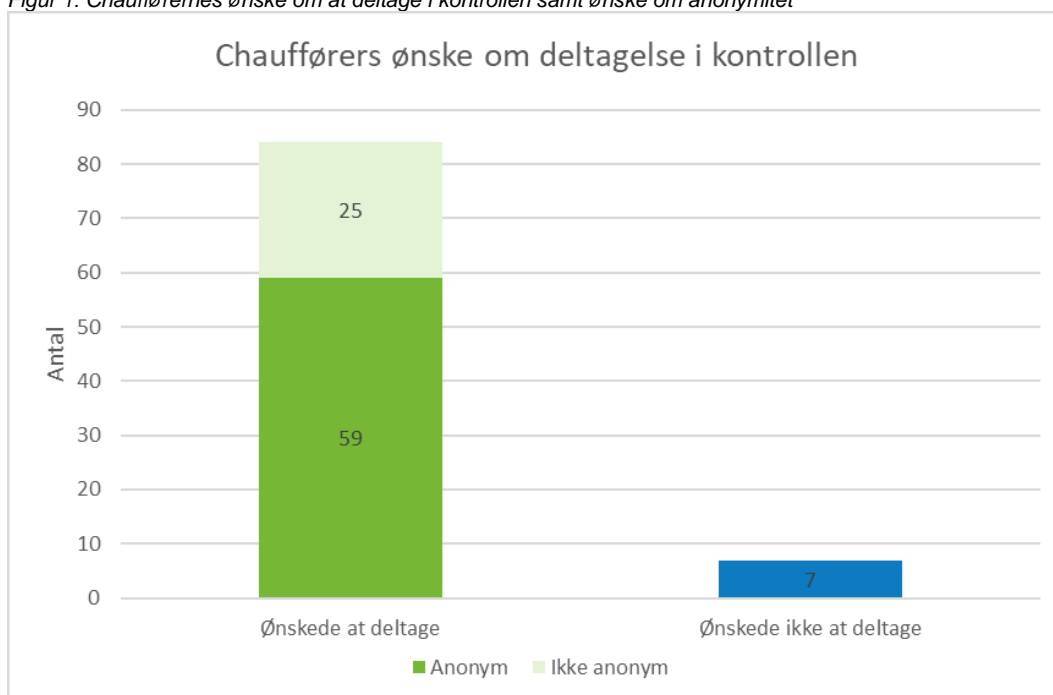
2. KONTROL AF ANSÆTTELSESFORHOLD

I perioden fra den 1. oktober 2020 til og med den 31. marts 2021 er der foretaget 314 vognkontroller.

Ud af de 314 adspurgte chauffører var 91 i et ansættelsesforhold, svarende til 29 %. De øvrige adspurgte var selvstændige vognmænd. Af de 91 chauffører ønskede 84 (92 %) at deltage i kontrollen, mens 7 chauffører (8 %) ikke ønskede at deltage.

De 84 deltagende chauffører er ansat hos 16 forskellige vognmænd. Af figur 1 nedenfor fremgår hvor mange chauffører, der deltog i kontrollen, og hvor mange, der ønskede at være anonyme:

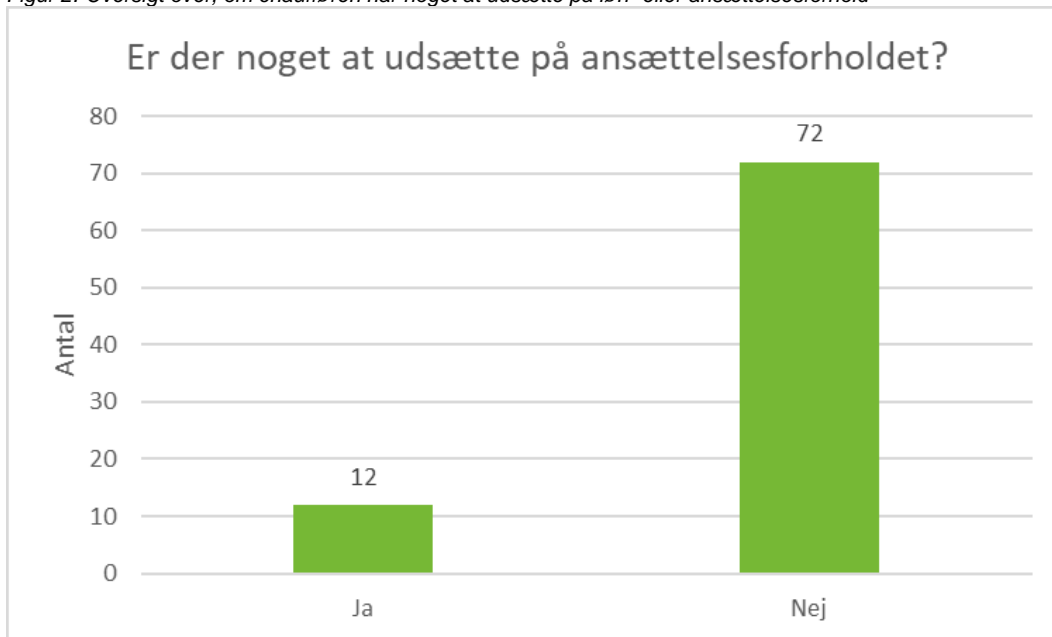
Figur 1: Chaufførernes ønske om at deltage i kontrollen samt ønske om anonymitet



59 af chaufførerne ønskede at være anonyme. Dette svarer til 70 % ud af de 84 chauffører, der deltog i kontrollen. Ved anonymitet forstås, at chaufføren ikke oplyser sit navn i forbindelse med undersøgelsen, men blot svarer på spørgsmålene, eller at chaufføren ikke ønsker, at vognmanden skal inddrages i sagen. De resterende 25 chauffører (30 %) ønskede ikke anonymitet.

Chaufførerne bliver spurgt til, om de har noget at udsætte på deres ansættelsesforhold. Svarerne fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Oversigt over, om chaufføren har noget at udsætte på løn- eller ansættelsesforhold



72 chauffører, svarende til 86 % af de 84 deltagere, har svaret, at de ikke har noget at udsætte på deres løn- eller ansættelsesforhold.

12 chauffører, svarende til 14 % af de deltagende chauffører, har noget at udsætte på løn- eller ansættelsesforhold. Disse chauffører har alle angivet kommentarer, der enten omhandler, at de er i tvivl om, hvorvidt deres pensionsindbetaling er korrekt, eller om de modtager korrekt timeløn, tillæg eller provision.

Det kan konstateres, at enkelte chauffører havde en forventning om, at FynBus gik nærmere ind i kritikken af deres løn- og ansættelsesforhold. FynBus går dog ikke dybere ind i den enkeltes sag om løn- og ansættelsesforhold, da sådanne tvister håndteres af de faglige organisationer. Oplysningerne giver dog FynBus et billede af, at det, som i forvejen er fokuspunkter i kontrollen af vognmændenes overholdelse af arbejdsklausulen, ligeledes er områder, som chaufførerne kan opleve usikkerhed omkring.

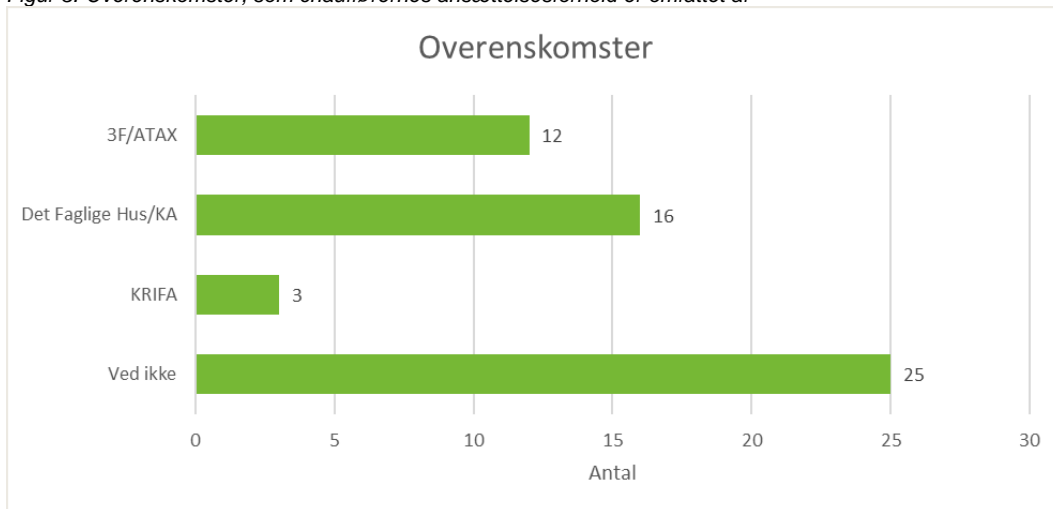
Med chaufførernes tilladelse kan FynBus dog følge op på pensionsindbetalingen, se hertil afsnit 7.

3. OVERENSKOMSTFORHOLD

Af de 84 deltagende chauffører har 56 chauffører, svarende til 67 %, oplyst, at deres ansættelse er omfattet af en overenskomst. 2 chauffører (2 %) har svaret, at deres ansættelse ikke er omfattet af en overenskomst, mens de resterende 26 chauffører (31 %) har svaret "Ved ikke" eller har valgt ikke at svare.

Fordelingen af de 56 chaufførers svar fremgår af figur 3 nedenfor:

Figur 3: Overenskomster, som chaufførernes ansættelsesforhold er omfattet af



Note: 2 chauffører havde oplyst to forskellige overenskomster. Disse er her kategoriseret som "Ved ikke".

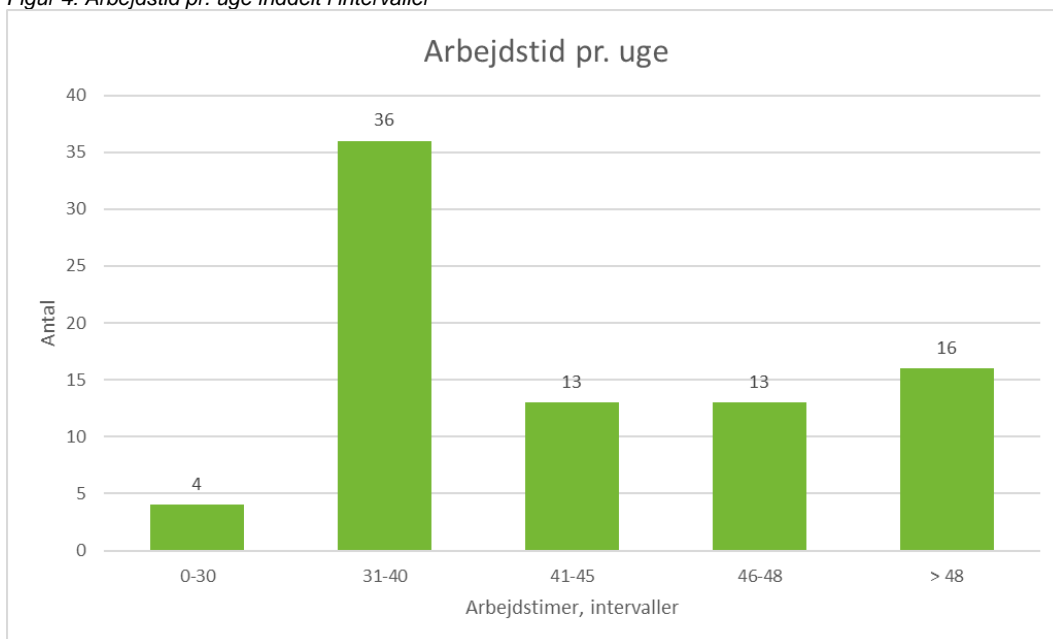
Af svarene fremgår det, at chaufførerne enten har angivet en faglig organisation eller arbejdsgiverforening. 25 af de 56 chauffører, der har svaret, at de er omfattet af en overenskomst, har oplyst, at de ikke ved hvilken overenskomst, deres ansættelse er omfattet af. Dette svarer til en andel på 45 %.

3 chauffører, svarende til 5 % af de 56 chauffører, har oplyst, at deres ansættelsesforhold er omfattet af en overenskomst med KRIFA. KRIFA har ikke overenskomst på området, men de tre pågældende chauffører er ansat ved vognmænd, hvor FynBus har kendskab til, at disse er medlem af arbejdsgiverforeningen KA.

4. ARBEJDSSTID

Til spørgsmålet om hvor mange timer, der i gennemsnit arbejdes, har 82 chauffører valgt at svare. I figur 4 herunder fremgår fordelingen af svarene:

Figur 4: Arbejdstid pr. uge inddelt i intervaller



Note: 16 af chaufførerne har oplyst arbejdstid pr. måned. Denne arbejdstid er omregnet til ugentlig arbejdstid og er medtaget i figuren.

Af figur 4 ovenfor fremgår det, at 40 chauffører arbejder højst 40 timer pr. uge. Dette svarer til 49 % af de 82 chauffører, der har ønsket at svare på spørgsmålet. 16 af chaufførerne (20 %), har oplyst, at de arbejder mere end 48 timer pr. uge. Ifølge arbejdstidsdirektivet må en ansat ikke arbejde mere end 48 timer i gennemsnit pr. uge målt over en periode på 4 måneder.

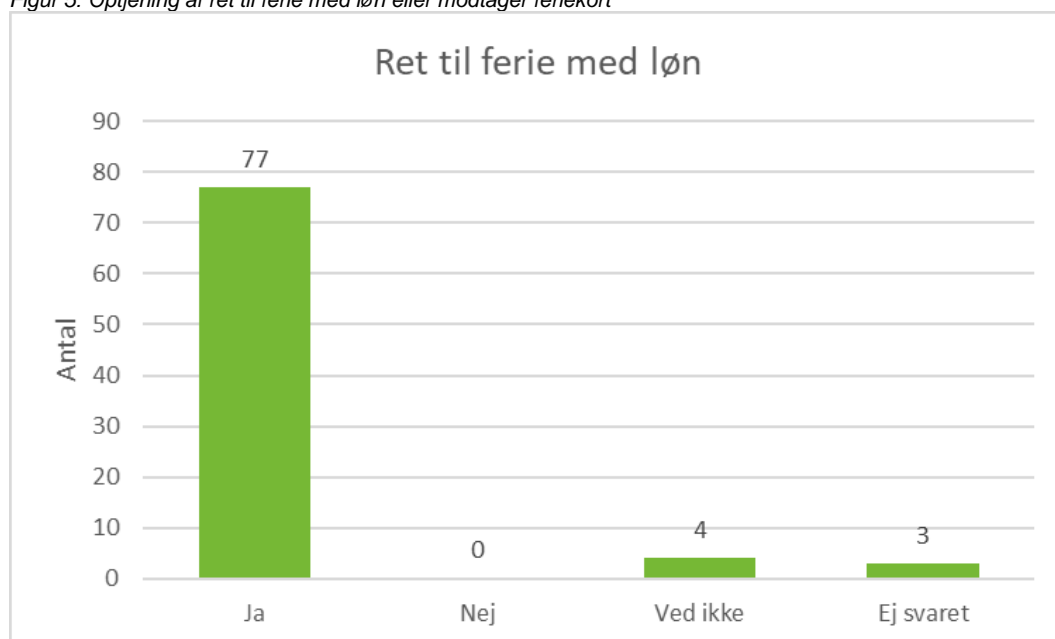
Det kan af chaufførernes besvarelser ikke vurderes, hvorvidt der er tale om en overtrædelse af arbejdstidsdirektivet, idet det ikke er oplyst over hvor lang en periode, chaufførerne har arbejdet mere end 48 timer pr. uge.

Kontrol af vognmændenes overholdelse af arbejdsklausulen igangsættes ca. fire måneder efter kontraktstart netop for at kunne undersøge, hvorvidt der er tilfælde, hvor chaufførerne generelt arbejder mere end 48 timer i gennemsnit om ugen over en periode på fire måneder.

5. FERIE

I forsøget bliver chaufførerne adspurgt, om de har ret til ferie med løn eller modtager feriepenge. 77 ud af de deltagende 84 chauffører, svarende til 92 %, har oplyst, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort. 4 chauffører (5 %) ved det ikke, og 3 chauffører (3 %) har valgt ikke at svare. Fordelingen fremgår af figur 5:

Figur 5: Optjening af ret til ferie med løn eller modtager feriekort

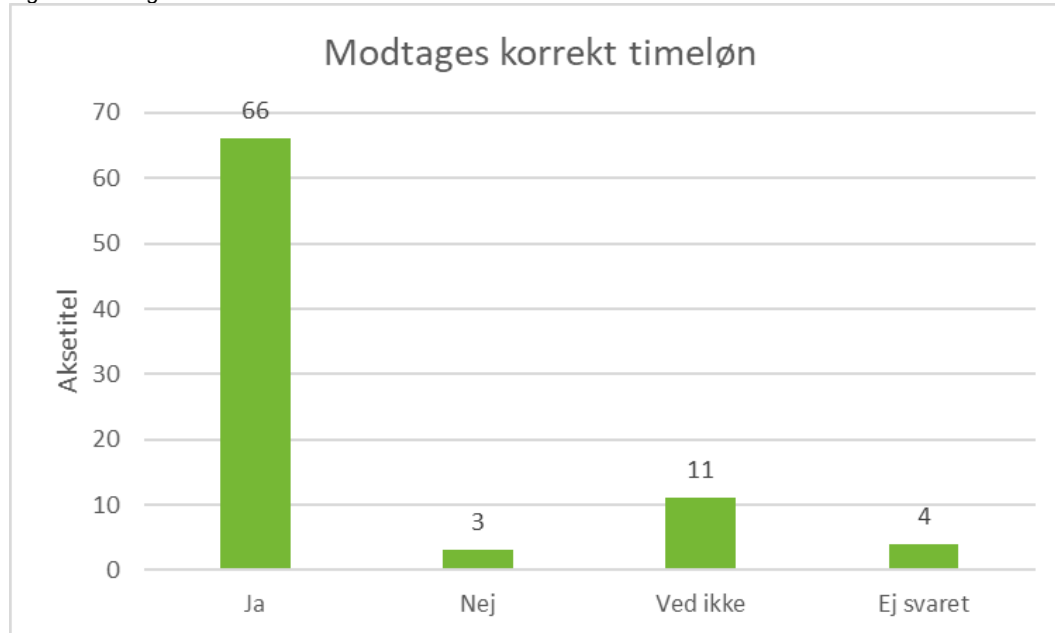


74 af de 77 chauffører (96 %), som har svaret, at de optjener ret til ferie med løn eller feriekort, har desuden oplyst, at det fremgår af deres lønseddel.

6. LØN

Chaufførerne har svaret på, hvorvidt de modtager den timeløn, de er berettiget til. Svarene fremgår af figur 6 nedenfor:

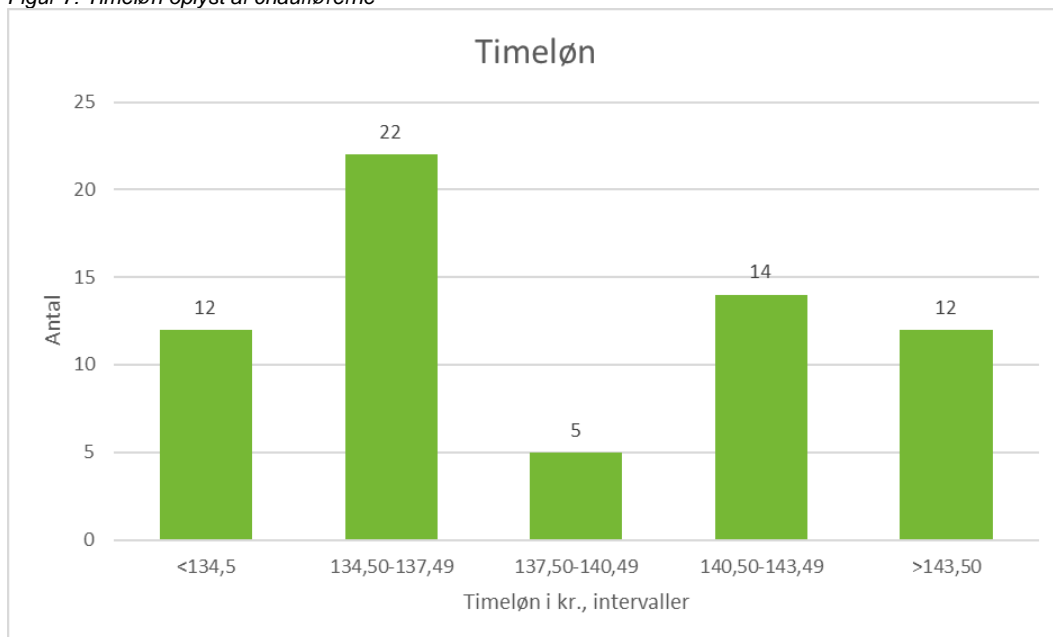
Figur 6: Modtager chaufførerne den korrekte timeløn



66 af de deltagende 84 chauffører, svarende til 79 %, har svaret, at de modtager den timeløn, som de er berettiget til. 3 chauffører (3 %) har svaret, at de ikke modtager den korrekte timeløn, mens 11 chauffører (13 %) har svaret, at de ikke ved det, og 4 chauffører (5 %) har valgt ikke at svare på spørgsmålet.

Chaufførerne bliver efterfølgende bedt om at oplyse deres timeløn. 65 af de 84 chauffører, svarende til 77 %, har oplyst deres timeløn, mens 10 chauffører (12 %) har oplyst, at de er provisionslønnede. 9 chauffører (11 %) har ikke svaret, husker det ikke eller har udtrykt, at deres timeløn ikke er gennemskueligt for dem. Timelønnen, som chaufførerne har oplyst, fremgår af figur 7 nedenfor:

Figur 7: Timeløn oplyst af chaufførerne



Note: Chaufførerne har i kontrollen angivet det eksakte beløb, de modtager pr time, men til brug for den grafiske fremstilling i figuren er timelønningerne inddelt i intervaller.

For at overholde FynBus' arbejdsklausul er den laveste timeløn, en chauffør må modtage, 134,50 kr. pr. 1. marts 2020, mens den pr. 1. marts 2021 er steget til 137,50 kr.

Oftest vil chaufførernes lønperiode gå fra den 20. i en måned til den 19. i den efterfølgende måned. Dette betyder, at når chaufførerne i marts 2021 svarer på hvilken timeløn, de får, vil de med stor sandsynlighed referere til den timeløn, de modtog i februar måned.

Hvis de oplyste timelønninger alene sammenlignes med den sats, der var gældende til og med den 28. februar 2021, er 12 af chaufførernes timelønninger under 134,50 kr. Dette betyder, at 18 % af de 65 chauffører, der modtager timeløn, ifølge deres egne oplysninger modtager for lidt i løn. 10 af disse 12 chauffører har oplyst, at de er omfattet af overenskomst, mens 2 ikke ved det.

De 12 chauffører er ansat hos 6 forskellige vognmænd, hvoraf 4 chauffører er ansat hos én vognmand, 3 chauffører hos en anden vognmand, 2 chauffører hos en tredje vognmand, og de resterende 3 chauffører hos hver sin vognmand. I forbindelse med kontrollerne er det ikke konstateret, at timelønningen har været forkert. Påtalepunkterne har været:

- Manglende gennemskuelighed for så vidt angår time- og lønsedler
- Manglende indbetaling til pension
- Manglende udarbejdelse af timesedler
- Fejl/mangler i ansættelsesbevis
- Manglende regulering af løn/pensionssats pr. 1. marts 2020

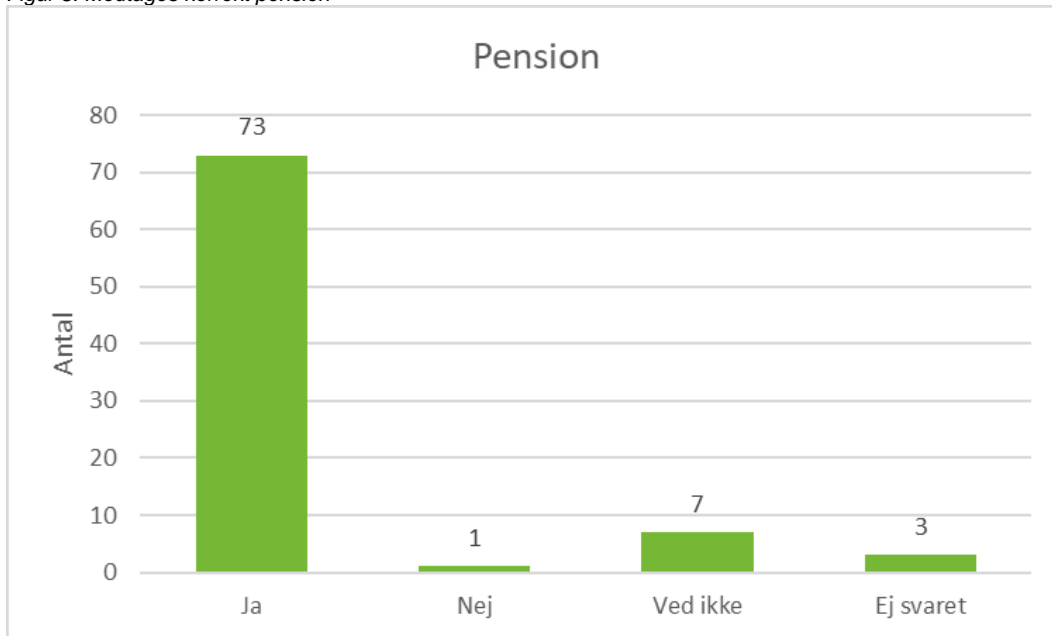
Chaufføren, som har oplyst den laveste timeløn på 97,50 kr., har i kontrollen angivet, at han ikke ved, om han får den timeløn, han er berettiget til. Samtidigt oplyser han, at han ikke har noget at udsætte på sine løn- eller ansættelsesforhold, og han har i øvrigt valgt at være anonym i undersøgelsen. Det er derfor ikke muligt at undersøge den konkrete sag nærmere.

7. PENSION

Chaufførerne bliver i forsøget spurgt, om de får den pension, de er berettiget til, samt hertil hvorvidt pensionsindbetalingen, der fremgår af deres lønseddel, stemmer overens med de faktiske indbetalinger.

Af figur 8 nedenfor ses chaufførernes svar på, om de modtager den korrekte pension:

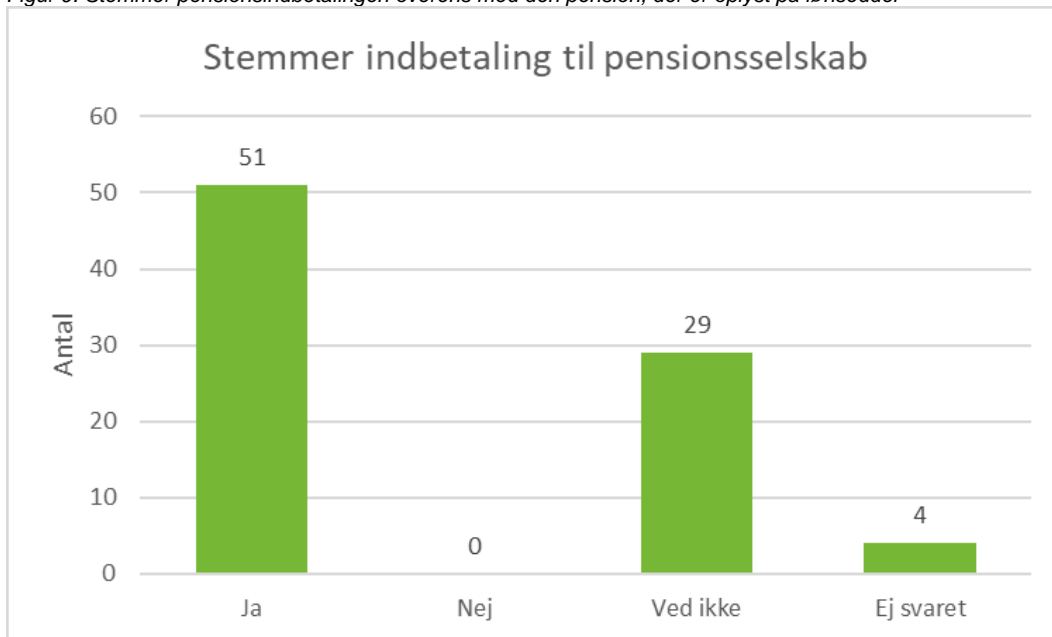
Figur 8: Modtages korrekt pension



Blandt de 84 deltagende chauffører har 73 chauffører (87 %) tilkendegivet, at de modtager den pension, de er berettiget til. En chauffør, svarende til 1 % af de adspurgte, har svaret nej til spørgsmålet, mens 7 chauffører (8 %) ikke ved det, og 3 chauffører (4 %) har valgt ikke at svare.

Til spørgsmålet om, hvorvidt pensionsindbetalingen til deres pensionselskab stemmer overens med den pension, der fremgår af lønsedlen, fordeler svarene sig som angivet i figur 9 nedenfor:

Figur 9: Stemmer pensionsindbetalingen overens med den pension, der er oplyst på lønseddel

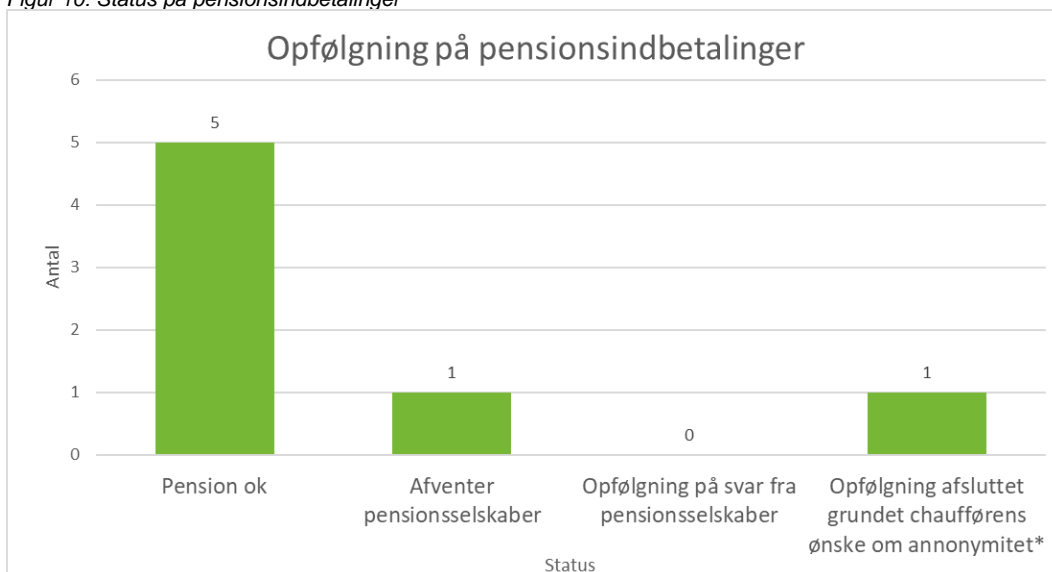


51 af de 84 chauffører, svarende til 61 %, har oplyst, at pensionsindbetalingen til pensionsselskabet stemmer overens med det, som fremgår af deres lønseddel. 29 ved det ikke, hvilket svarer til 34 % af de adspurgte, mens 4 chauffører (5 %) ikke har ønsket at svare.

8 chauffører, som har angivet, at de ikke ved, om den faktiske pensionsindbetaling er korrekt, har ønsket, at FynBus kontrollerer oplysningerne hos deres pensionsselskab.

FynBus har forespurgt om pensionsoplysninger i både TopDanmark, Alm. Brand og Velliv. I alt er foretaget 7¹ henvendelser til pensionsselskaber, og status på henvendelserne fremgår af figur 10 nedenfor:

Figur 10: Status på pensionsindbetalinger



Note: *Ønsket om anonymitet er i forhold til vognmanden, hvorfor FynBus ikke kan gå videre med sagen.

¹ Den 8. chauffører, som har ønsket, at FynBus kontakter pensionsselskabet, har først deltaget i kontrollen ultimo marts 2021. Pensionsselskabet kontaktes i løbet af april 2021.

I et enkelt tilfælde, hvor FynBus har undersøgt pensionsindbetalingen, kunne det konstateres, at pensionsindbetalingen var korrekt, men at chaufføren var ikke oprette hos pensionsselskabet. Det forhold er der nu rettet op på, efter FynBus har været i dialog med pensionsselskab og vognmanden, hvor den pågældende chauffør er ansat.

Tre chauffører ønskede opfølgning på andet end pension (aftentillæg og arbejdstid). Disse chauffører ønskede ved kontrollen at være anonyme i forhold til vognmanden. Forholdene vil derfor indgå i en senere kontrol af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

8. PROCES FOR ANVENDELSE AF OPLYSNINGERNE

Oplysningerne, der er indsamlet i forsøget med kontrol af ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontrol, anvendes ikke alene til at se på konkrete sager, hvor chaufførerne ønsker det.

Oplysningerne anvendes tillige i de kommende kontroller af vognmændene, når overholdelsen af FynBus' arbejdsklausul kontrolleres. Oplysninger om fx lav løn eller et højt antal arbejdstimer ved en bestemt vognmand vil derfor være punkter, der er særlig opmærksomhed omkring ved en kommende kontrol af den pågældende vognmand.

Oplysningerne ses også i sammenhæng med resultatet af tidligere kontroller.

På baggrund af de gennemførte kontroller udarbejdes en liste med opmærksomhedspunkter, således at disse bliver medtaget i kontrollen af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

9. KONKLUSION

På baggrund af det gennemførte forsøg med kontrol af flex-chaufførernes ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontroller, kan det konkluderes, at der overordnet set er tilfredshed blandt chaufførerne med løn- og ansættelsesvilkår. Kun en mindre andel af chaufførerne har noget at udsætte på deres løn- eller ansættelsesvilkår.

Ved kontrollen stilles spørgsmål til bl.a. overenskomst, løn, pension og ferie. Det er spørgsmål, hvor chaufførerne kan svare efter bedste evne, men hvor validiteten af svarene for eksempel afhænger af, om chaufførerne læser og forstår deres lønsedler korrekt. Manglende forståelse for fx lønsedlen og dennes indhold vil kunne give forkerte og/eller misvisende svar. Eksempelvis har kontrollen vist, at 3 chauffører tror, at de er omfattet af en overenskomst med KRIFA. Dette er ikke tilfældet, idet de er derimod omfattet af en overenskomst med Det Faglige Hus, da deres arbejdsgiver er medlem af KA. Eksemplet viser, at chaufførerne svarer efter bedste evne, men at deres svar ikke nødvendigvis er korrekte.

Forsøget har vist, at en del chauffører er i tvivl om hvilken overenskomst, de er omfattet af, ligesom det for mange er uvist, om pensionsindbetalingen stemmer overens med det, som fremgår af deres lønseddel. Alligevel var det kun et mindre antal chauffører, der ønskede, at FynBus fulgte op på, om pensionsindbetalingen var korrekt.

Af forsøgets resultater kan det desuden ses, at et større antal chauffører mener, at de arbejder mere end 48 timer pr. uge. Det har ikke tidligere været muligt at kontrollere dette ifm. kontrol af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen, idet eneste dokumentation herfor har været udfyldte timesedler. I den nuværende kontraktperiode pr. 1. marts 2021 er der stillet krav om elektronisk tidsregistreringssystem, således at det nu

er muligt at kontrollere, at arbejdstidsdirektivet overholdes, og der dermed ikke arbejdes mere end 48 timer i gennemsnit pr. uge over en periode på 4 måneder.

Der er blandt chaufførerne noget usikkerhed omkring løn, hvilket der allerede er fokus på i kontrollen af overholdelsen af arbejdsklausulen, og det er derfor også et fokuspunkt ved kommende kontroller. Der var også usikkerhed om, hvorvidt pensionsindbetalingen til pensionselskabet er korrekt. 8 chauffører ønskede, at FynBus undersøgte dette nærmere, og i de afsluttede opfølgninger var der kun et enkelt tilfælde, hvor der var noget, der skulle rettes op på, fordi chaufføren ikke var blevet oprettet korrekt, men der blev foretaget korrekt indbetaling.

Det kan samlet set konkluderes, at der er tilfredshed blandt chaufførerne med deres ansættelsesforhold, men at der også er usikkerhed om nogle af forholdene herunder. Oplysningerne fra kontrollen med chaufførernes ansættelsesforhold indgår som opmærksomhedspunkter i den almindelige kontrol af vognmændenes overholdelse af arbejdsklausulen.

På baggrund af evalueringen vurderes det, at der fortsat bør gennemføres kontrol af løn- og ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontroller, idet der i forsøgsperioden kun har været 84 besvarelser. Evalueringen af kontrollen viser, at der er behov for at tilpasse spørgerammen. Blandt andet har spørgsmål om løn ikke omfattet provisionslønnen, hvilket bør indgå i de fremtidige spørgsmål til chaufførerne. Generelt skal det overvejes, om nogle spørgsmål skal tilrettes, således at det bliver tydeligere hvad, der spørges til, samt sikre, at der spørges til det rigtige. Yderligere skal der tilføjes et spørgsmål om, hvor længe chaufføren har været ansat.

BILAG 1

SPØRGSMÅL TIL CHAUFFØRER

FORSØG MED UNDERSØGELSE AF ARBEJDSVILKÅR I FORBINDELSE MED VOGNKONTROL

Vognmand: _____

Selvstændig → Undersøgelsen afsluttes

- 1) Vil du deltage i FynBus' undersøgelse af løn- og ansættelsesvilkår for flextrafikchauffører?
 - a) Ja
 - b) Nej → Undersøgelsen afsluttes

- 2) Ønsker du at være anonym:
 - a) Ja
 - b) Nej = Navn: _____

Samtykkeerklæring udleveres og udfyldes

- 3) **Overenskomstforhold:** Er din ansættelse omfattet af en overenskomst, eller følges en overenskomst?
 - a) Ja = Hvilken? _____
 - b) Nej
 - c) Følger = Hvilken? _____
 - d) Ved ikke

- 4) **Arbejdstid:** Hvor mange timer arbejder du i gennemsnit om ugen/måned?

_____ om ugen / måneden

- 5) **Løn:** Får du den timeløn, du er berettiget til efter overenskomsten / ansættelsesbeviset (hvis ikke overenskomst)?
 - a) Ja
 - b) Nej
 - c) Ved ikke

Hvad er din timeløn? _____

Evt. kommentér _____

6) **Pension:** Får du den pension, du er berettiget til efter overenskomsten / ansættelsesbeviset (hvis ikke overenskomst)?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

Evt. kommentér _____

7) **Ferie:** Optjener du ret til ferie med løn, eller får du feriepenge?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

Hvis Ja: Fremgår det af din lønseddel?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

8) **Pension:** Stemmer den pensionsindbetaling, der fremgår af din lønseddel, overens med de faktiske indbetalinger til din pensionskasse?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

➔ Hvis "Nej" eller "Ved ikke": Vil du have os til at tjekke oplysningerne hos din pensionskasse?

a) Ja

➔ **Samtykkeerklæring udleveres og udfyldes**

b) Nej

Evt. kommentér _____

9) Har du noget at udsætte på dine løn- og/eller ansættelsesvilkår?

a) Ja

b) Nej

10) Har du yderligere bemærkninger vedr. dine løn- og ansættelsesvilkår?

Evt. kommentér _____

Dato: _____

Dato: _____

Kontrollør

Chauffør