

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

31. maj 2024 kl. 12.15

J.nr.: D24-103416

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg
Kasper Solberg, Nordfyn

Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Strategi- og økonomichef Anna Lise Kianzad

Indhold

Kategori - Sager til beslutning

Punkt 1: Revideret arbejdsklausul for FynBus leverandører og underleverandører.....	1
Punkt 2: Fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland.....	2
Punkt 3: Årsregnskab 2023.....	3
Punkt 4: Udmøntning af markedsføringspuljen 2024.....	4

Kategori - Sager til drøftelse

Punkt : Ingen.....	5
--------------------	---

Kategori - Sager til orientering

Punkt 5: DPO-årsrapport.....	6
Punkt 6: Status på Mobilitetsplan 2022-25 og administrative fokusområder 2024-25.....	7
Punkt 7: Prognose for omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel.....	8

Kategori - Meddelelser

Punkt 8: Meddelelser.....	9
---------------------------	---

Kategori - Eventuelt

Punkt 9: Eventuelt.....	9
-------------------------	---

SAG TIL BESLUTNING:**1. REVIDERET ARBEJDSKLAUSUL FOR FYNBUS LEVERANDØRER OG UNDERLEVERANDØRER****Resumé:**

FynBus bestyrelse vedtog i 2015 at indføre en arbejdsklausul i alle kontrakter, som præciserer, at leverandører og underleverandører skal tilbyde deres ansatte løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende overenskomst for lignende arbejde.

De fynske kommuner er i gang med at revidere deres arbejdsklausuler for brug af leverandører og underleverandører. Revisionen omfatter bl.a., at enkeltmandsvirksomheder der udfører arbejde på medarbejderlignende vilkår skal behandles som sådanne. Siden Borgmesterforum den 30. november 2023 indstillede en revideret fælles fynsk arbejdsklausul, er den politisk vedtaget i flere fynske kommuner.

Administrationen ønsker at tilpasse FynBus' arbejdsklausul til den nye arbejdsklausul, der forventes benyttet hos ejerne, og fremlægger sagen til beslutning.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender revideret arbejdsklausul for leverandører til FynBus

Vedtagelse:**Sagsfremstilling:**

FynBus vedtog tilbage i 2015 en arbejdsklausul for leverandører og underleverandører til FynBus. Formålet er at sikre at medarbejdere hos leverandører og disses leverandør/underleverandører *skal tilbyde deres ansatte løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende overenskomst for lignende arbejde.*

Den seneste evaluering af kontrollen af Arbejdsklausulen, blev fremlagt for bestyrelsen den 8. september 2023.

Den nuværende arbejdsklausul tager udgangspunkt i den arbejdsklausul de fynske kommuner besluttede tilbage i 2014.

Med virkning fra 1. marts 2021 besluttede FynBus' bestyrelse at tilføje, at der som led i kontrollen stilles krav i kontrakten om, at leverandører og underleverandører skal benytte elektronisk tidsregistrering af chaufførernes reelle arbejdstid.

Den 30. november 2023 besluttede Borgmesterforum en revideret fælles fynsk arbejdsklausul, som forventes vedtaget i de fynske kommuner i løbet af 2024. Derfor ønsker administrationen allerede nu, at tilpasse FynBus' arbejdsklausul til de vilkår ejerne forventes at vedtage.

I bilag 1.1 "Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus", er de foreslåede ændringer fremhævet med blå skrift.

Administrationen redegør for de 4 væsentlige ændringer nedenfor:

Arbejdsklausulens afsnit 1.

For enkeltmandsvirksomheder, der udfører arbejde på medarbejderlignende vilkår ved henblik på kontraktens opfyldelse, gælder samme krav vedrørende løn- og ansættelsesforhold, som nævnt ovenfor.

Formålet er at undgå, at leverandør benytter enkeltmandsvirksomheder med eget CVR.nr., hvor ejeren/chaufføren reelt udfører arbejdet på medarbejderlignende vilkår, men hvor chaufføren ikke er underlagt de almindeligt gældende løn- og ansættelsesvilkår for arbejdet. Ordningen er ofte beskrevet som "falske selvstændige".

Arbejdsklausulens afsnit 2.1

Hvis Leverandøren ikke fremsender retvisende dokumentation for en eller flere ansatte er FynBus nødsaget til at foretage et skøn over medarbejdernes løn- og ansættelsesforhold. Leverandøren skal i denne situation tåle, at dette skøn bliver lagt til grund for konklusion af kontrollen.

Formålet er at sikre, at FynBus af egen kraft kan foretage et skøn over løn- og arbejdsvilkår, hvis leverandøren ikke fremsender retvisende dokumentation.

Arbejdsklausulens afsnit 3.1

Leverandøren ifalder en bod på 1000 kr. pr. påbegyndt arbejdsdag dag ved manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår som beskrevet i arbejdsklausulen.

Beløbet er en tilpasning til det beløb kommunerne har fastlagt, og er en stigning fra 500 kr. til 1000 kr.

Arbejdsklausulens afsnit 3.3

Ved væsentlige overtrædelser forstås f.eks. grove eller gentagne overtrædelser af Arbejdsklausulens bestemmelser i afsnit 1 og 2. Til gentagne overtrædelser henregnes også en flerhed af overtrædelser, der konstateres på denne kontrakt og andre kontrakter mellem parterne.

Ovenstående tilføjelse er medtaget, idet leverandørens overtrædelse både vurderes ud fra den enkelte kontrakt eller en flerhed af kontrakter, hvis en leverandør har flere kontrakter med FynBus.

De øvrige tilpasninger i bilag 1.1 er mindre præciseringer af krav til ansættelsesbevis, tilpasninger til krav til materiale ved kontrol, regler for opbevaring af persondata, samt vilkår ved ophævelse af kontrakt som følge af væsentlig overtrædelse af Arbejdsklausulen.

Administrationen bruger i dag ca. ét årsværk på opgaven. Der findes i dag ingen fast og entydig definition af "falske selvstændige", og derfor er det ikke muligt at vurdere om den udvidede opgave kan holdes inden for det nuværende årsværk. Administrationen vil løbende vurdere ressourceforbruget.

Bilag:

Bilag 1.1 – Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus

Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus

1. Forpligtelsen

Leverandøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som leverandøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på arbejdets udførelse, har løn (herunder særlige ydelser) og ansættelsesforhold, der ikke er mindre gunstige løn- og ansættelsesforhold end de, der gælder for arbejde af samme art i henhold til den kollektive overenskomst indgået inden for det pågældende faglige områdes mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

For enkeltmandsvirksomheder, der udfører arbejde på medarbejderlignende vilkår med henblik på kontraktens opfyldelse, gælder samme krav vedrørende løn- og ansættelsesforhold, som nævnt ovenfor.

1.1 Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal 1 måned fra stillingen bliver tilbud eller 7 dage efter jobstart, alt efter hvilken frist der kommer først, have modtaget et ansættelsesbevis, samt orienteres af leverandøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Leverandøren er desuden ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

1.2 Krav til godkendelse af underleverandører samt krav til skiltning

FynBus skal skriftligt godkende, hvilke underleverandører leverandøren anvender i forbindelse med opfyldelsen af kontrakten, med angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.

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

1.3 Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Leverandører er forpligtet til at sikre, at såfremt leverandøren eller dennes underleverandører har anmeldepligt til RUT-registret, overholder deres forpligtelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til FynBus straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation

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

2.1 Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Leverandøren har bevisbyrden for, at forpligtelsen jf. klausulens afsnit 1. er overholdt, og FynBus kan på forlangende kræve at se dokumentation for leverandørens og dennes underleverandørers overholdelse heraf. FynBus kan kræve dokumentation direkte fra leverandørens eller dennes underleverandørers medarbejdere.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstoplysninger, [elektronisk registrerede timesedler/tidsregistrering med start- og sluttidspunkter de enkelte dage](#), lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme, leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan FynBus i den konkrete sag anmode leverandøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

Leverandøren er forpligtet til at opbevare al relevant dokumentation i kontraktens løbetid og 12 måneder efter kontraktens udløb.

Såfremt Leverandøren ikke fremsender retvisende dokumentation for en eller flere ansatte er FynBus nødsaget til at foretage et skøn over medarbejdernes løn- og ansættelsesforhold. Leverandøren skal i denne situation tåle, at dette skøn bliver lagt til grund for konklusion af kontrollen, herunder sanktionering, jf. afsnit 3.

2.2 Redegørelse

Såfremt FynBus har en mistanke om overtrædelse, skal leverandøren fremsende fyldestgørende redegørelse.

FynBus kan i den konkrete sag anmode leverandøren om at uddybe andre relevante forhold.

2.3 Frister

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

2.4 Videregivelse af dokumentation

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

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

2.5 Persondata

FynBus gør opmærksom på, at Leverandøren har pligt til af egen drift at overholde de databeskyttelsesretlige regler, herunder til at overholde oplysningspligten overfor medarbejderne.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

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

3.1 Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af arbejdsklausulens afsnit 1

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

Leverandøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Boden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør kr. 1.000 kr. pr. dag indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet modregnes i leverandørens vederlag.

3.2 Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af arbejdsklausulens afsnit 2

Leverandøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 2. Boden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, udgør 1.000 kr. pr. dag indtil leverandøren har imødekommet FynBus' krav. Beløbet modregnes i leverandørens vederlag.

3.3 Sanktioner ved væsentlig overtrædelse af arbejdsklausulen

Ved væsentlige overtrædelser forstås f.eks. grove eller gentagne overtrædelser af Arbejdsklausulens bestemmelser i afsnit 1 og 2. Til gentagne overtrædelser henregnes også en flerhed af overtrædelser, der konstateres på denne kontrakt og andre kontrakter mellem parterne.

Leverandøren eller dennes underleverandørers væsentlige overtrædelse af Arbejdsklausulen vil altid berettige FynBus til at ophæve kontrakten helt eller delvist uden kompensation for heraf følgende tabt omsætning.

4. Kontrolforanstaltninger

FynBus eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos leverandøren samt i vogne/busser, for at sikre overholdelse af arbejdsklausulen.

SAG TIL BESLUTNING:

2. FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL PÅ FYN OG LANGELAND

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til udbudsmodel for fælles udbud af regional og kommunal buskørsel. Sagen sendes efter bestyrelsesmødet til kommunerne med henblik på beslutning om deltagelse i det fælles udbud.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen beslutter, at

- Regional buskørsel og kommunal buskørsel udbydes efter udbudsmodel 1
- Sagen oversendes til kommunerne med henblik på:
 - Beslutning om deltagelse i det fælles udbud
 - Beslutning om hvorvidt kommunen vil afsætte ekstra budget til kontrakter med el-busser
 - Kommunernes tilbagemelding fastsættes til medio september 2024

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Kontrakterne vedr. buskørsel i Region Syddanmark og kommunerne på Fyn og Langeland, excl. kontrakterne vedr. buskørsel i Odense Kommune og bybuskørsel i Svendborg Kommune, udløber januar 2027.

Administrationen har vurderet mulighederne og hensigtsmæssigheden af et fælles udbud af de kommende kontrakter for Region Syddanmark og de øvrige kommuner på Fyn og Langeland.

Sagen fremlægges for bestyrelsen med henblik på valg af udbudsmodel for fælles udbud af regional og kommunal buskørsel. Sagen vil efterfølgende blive sendt til kommunerne med henblik på beslutning om deltagelse i det fælles udbud, samt beslutning om hvorvidt kommunen vil afsætte ekstra budget til kontrakter med el-busser.

Markedshøring

FynBus sendte primo april 2024 3 scenarier for pakkestruktur for et fælles udbud af buskørsel i Region Syddanmark og kommunerne, excl. Odense Kommune og Svendborg By, i markedshøring.

De 3 scenarier omfattede:

- Scenarie 0 – Kørslen udbydes som i dag, hvor der er udbudt særskilte kontrakter for de enkelte kommuner samt for Region Syddanmark
- Scenarie 1 – Kørslen opdeles i pakker med kombinationer af regional og kommunal kørsel
- Scenarie 2 – Kørslen udbydes i én samlet kontrakt.

Ved fristens udløb var der kommet tilbagemeldinger fra i alt 5 potentielle tilbudsgivere.

Samlet set er branchens tilbagemeldinger:

- Forventning om en driftsmæssig, og dermed økonomisk, fordel ved at udbyde regional og kommunal kørsel sammen
- Anbefaling om udbud af den regionale kørsel i 2 – 3 pakker, hvor kommunernes kørsel indgår
- Usikkerhed ift. om der vil være tilbud på kommunal kørsel, hvis den udbydes selvstændigt
- Tilbud på kommunal kørsel med el og diesel som drivmiddel (Sideordnet tilbud)

- Kontrakterne bør have samme længde, uafhængigt af om drivmidlet er el eller diesel.

Udbudsmodeller - fælles

På baggrund af branchens tilbagemeldinger, har administrationen udarbejdet forslag til 2 udbudsmodeller.

Begge forslag indebærer:

- Forud for udbuddet skal hver kommune give tilsagn om, hvorvidt de ønsker at deltage i det fælles udbud.
- Ønsker en kommune ikke at deltage i det fælles udbud, udbydes kommunens kørsel i et særskilt udbud.
- Hver pakke opdeles i delkontrakter, og der indgås formelt en kontrakt med hver af kommunerne og med Region Syddanmark. Det betyder fx at Region Syddanmark og alle kommuner får særskilt pristilbud på kørslen og eget udsvingsbånd.
- Den regionale buskørsel, uddannelsesruter og fælles kommunale ruter udbydes med el-busser
- Kommunal kørsel udbydes som sideordnet tilbud på el-busser og diesel.
 - Ved "sideordnet tilbud" forstås tilbud på den samme ydelse udført på forskellig måde eller med forskellige materialer. Brugen af sideordnet tilbud forudsætter, at det fremgår af udbudsmaterialet, hvornår en kommune vælger tilbuddet på el-busser fremfor tilbuddet på dieselbusser.
 - Tilbudsgiver vælger selv om de vil byde ind med enten el-busser eller dieselbusser
- Hver kommune skal derfor på forhånd have taget stilling til, om tilbuddet på el-busser eller dieselbusser konkurrerer:
 - På lige fod - dvs at prisen for kontrakter med el-busser ikke må overstige prisen for kontrakter med dieselbusser
 eller om kommunen ønsker at betale mere for el-busser i form af enten:
 - fastsat procentsats på hvor meget prisen for en kontrakt med el-busser må overstige prisen for en kontrakt med dieselbusser, eller
 - fastsat sum på hvor meget prisen for en kontrakt med el-busser må overstige prisen for en kontrakt med dieselbusser eller
- fastsat maximal pris som kommunen vil betale mere for el-busser
- Kontraktlængden for kontrakter med el-busser vil være 12 år, med mulighed for forlængelse i op til 2 x 2 år.
- Kontraktlængden for kontrakter med dieselbusser vil være 6 år.
 - hvis prisen for dieselbusser vinder over prisen for el-busser, vil det i løbet af kontraktperioden være muligt at forhandle om overgang til el som drivmiddel og i samme forbindelse forhandle om forlængelse af el-kontrakten.
- Tildelingskriteriet vil være laveste pris.

Nedenfor redegøres for de 2 udbudsmodeller.

Tabel 1: Udbudsmodel 1

Pakke	Indhold	Antal busser	Køreplantimer
1	Lokalruter i Assens, Nordfyn, Kerteminde, Middelfart og bybusser Middelfart Regionalruter 100A, 200A, 300A, 400A, 110, 130, 152 og 195 Fælleskommunale ruter 122, 268, 885 21 udvalgte uddannelsesruter	132	228.400
2	Lokalruter i Svendborg, Langeland, Faaborg-Midtfyn, Nyborg og bybusser Nyborg Regionalruter 800A, 900A, 920, 921 Fælleskommunale ruter 161-162, 912-913 14 udvalgte uddannelsesruter	112	135.900
I alt		244	364.300

Kørslen udbydes i to pakker som beskrevet i tabel 1. Tilbudsgiver kan enten afgive tilbud på pakke 1, pakke 2 eller begge pakker.

Hver pakke opdeles i delkontrakter og der indgås en kontrakt med hver af kommunerne eller regionen. Tilbudsgiver afgiver priser pr. delkontrakt, der lagt sammen summeres op til den samlede pris for pakken. Det er den samlede pris pr. pakke, der indgår i evalueringen af pakken, og hvor det samlede laveste tilbud vinder.

Udbudsmodel 1 indebærer, at alle kommuner og Region Syddanmark accepterer at hvis en kommunes eller regionens budget ikke kan bære den pris, der er tilbudt for den delkontrakt, der vedrører kommunens/regionens kørsel, annulleres hele pakken.

Kørslen vil efterfølgende blive udbudt særskilt for den enkelte kommune og for Region Syddanmark.

Tabel 2: - Udbudsmodel 2

Pakke	Indhold	Antal busser	Køreplantimer
1	Regionalruter 100A, 200A, 300A, 400A, 110, 130, 152 og 195 Fælleskommunale ruter 122, 268, 885 21 udvalgte uddannelsesruter Option 1: Lokalruter i Assens Option 2: Lokalruter i Nordfyn, Option 3: Lokalruter i Kerteminde Option 4: Lokalruter i Middelfart Option 5. Bybusser Middelfart	132	228.400
2	Regionalruter 800A, 900A, 920, 921 Fælleskommunale ruter 161-162, 912-913 14 udvalgte uddannelsesruter Option 1: Lokalruter i Svendborg Option 2: Lokalruter i Langeland, Option 3: Lokalruter i Faaborg-Midtfyn Option 4: Lokalruter i Nyborg Option 5: Bybusser Nyborg	112	135.900
I alt		244	364.300

Kørslen udbydes i to pakker som beskrevet i tabel 2.

Tilbudsgiver kan enten afgive tilbud på pakke 1 eller pakke 2 eller begge pakker. Tilbudsgiver er forpligtet til at afgive tilbud på alle optioner i pakken.

Hver pakke opdeles i delkontrakter og der indgås en kontrakt med hver kommune og med regionen. Tilbudsgiver afgiver priser pr. delkontrakt og pr. option, der lagt sammen summeres op til den samlede pris for pakken. Det er den samlede pris pr. pakke incl. optioner, der indgår i evalueringen af pakken og hvor det samlede laveste tilbud vinder.

Tilbudsgiver skal angive en procentsats for hvor meget billigere kørslen bliver for delkontrakterne, hvis en, flere eller alle optioner bliver indløst. Tilbudsgiver kan vælge at procentsatsen er 0 % i alle tilfælde.

Udbudsmodel 2 indebærer, at kommunerne og Region Syddanmark kan vælge ikke at udløse en option, fx hvis en kommunes eller regionens budget ikke kan bære den pris der er tilbudt for den delkontrakt, der vedrører kommunens eller regionens kørsel.

Hvis en kommune vælger ikke at udløse en option, vil kørslen efterfølgende blive udbudt særskilt for den pågældende kommune.

Hvis Region Syddanmark vurderer, at regionens budget ikke kan bære den pris der er tilbudt for den delkontrakt, der vedrører regionens kørsel, annulleres hele pakken.

Alle kontrakter vil derefter blive udbudt særskilt.

Beslutningen i kommunerne

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på valg af udbudsmodel samt anbefaling til kommunerne om deltagelse i det fælles udbud på de nævnte vilkår ovenfor.

På baggrund af bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet den 31. maj 2024, oversendes sagen til kommunerne, hvor kommunen skal tage stilling til:

- Om kommunen ønsker at deltage i det fælles udbud

Hvis en kommune ønsker at deltage i det fælles udbud, vil kørslen blive udbudt som sideordnet kørsel.

Kommunen skal tage stilling til om tilbud på el-busser og dieselbusser konkurrerer:

- På lige fod - dvs. at prisen for el-busser ikke må overstige prisen for dieselbusser eller om kommunen ønsker at betale mere for el-busser i form af enten:
 - Fastsat procentsats på hvor meget prisen for kontrakt med el-busser må overstige prisen for kontrakt med dieselbusser, eller
 - fastsat sum på hvor meget prisen for kontrakt med el-busser må overstige prisen for kontrakt med dieselbusser eller
 - fastsat max. pris for kommunens samlede kontrakt.

Hvis en kommune ikke ønsker at deltage i det fælles udbud, vil kørslen blive udbudt i et særskilt udbud med diesel som drivmiddel.

Kommunerne tilbagemelding til FynBus fastsættes til senest medio september 2024.

Administrationens indstilling til valg af udbudsmodel:

Administrationen indstiller, at udbudsmodel 1 vælges.

Model 1 vurderes at være den model, der kan sikre den samlede bedste økonomiske og driftsmæssige fordel, fordi den vindende tilbudsgiver er sikret alle delkontrakter i pakken.

Model 2 vurderes at være prismæssigt mere usikker, fordi en kommune kan undlade at udløse optionen, mens tilbudsgiver stadig vil være bundet af tilbuddet på den regionale buskørsel og de øvrige optioner. Det kan medføre større usikkerhed i tilbudsgivningen og dermed evt. højere priser, fordi tilbudsgivere dækker enhver usikkerhed ind økonomisk.

SAG TIL BESLUTNING:

3. ÅRSREGNSKAB 2023

Resumé:

Årsregnskab 2023 for FynBus foreligger nu og fremlægges med denne sag til bestyrelsens godkendelse.

Samlet set afviger årsregnskabet med 1 mio. kr. i merforbrug, fordelt med mindreudgift på ca. 8 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt merudgift på ca. 9 mio. kr. til flextrafik.

Hovedkonklusionerne i årsregnskab 2023 er følgende:

- Ved busdrift og åben flextrafik mindreforbrug fordeler sig på ca. 10,5 mio. kr. i mindreforbrug til busdrift, som primært skyldes lavere omkostningsindeks samt et merforbrug på ca. 3 mio. kr. på åben flextrafik, som primært skyldes stigende entreprenørudgifter.
- Ved flexkørsel er en merudgift på ca. 9 mio. kr., som primært skyldes stigende entreprenørudgifter grundet nye kontrakter pr. marts 2023.

Årsregnskab 2023 afviger ikke væsentligt fra Forventet Regnskab 2023 efter 3. kvartal.

På passagersiden har der været følgende afvigelser i forhold til budgetforudsætningerne:

- Bustrafikken landede på ca. 11,1 mio. passagerer, svarende til passagertallet for 2022 men et fald på 0,7 mio. passagerer i forhold til budget 2023.
- Antallet af personture er samlet ca. 690.000 for flextrafik, heraf ca. 95.000 ture ved åben flextrafik, hvilket er ca. 35.000 færre end forudsat i budgettet.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender årsregnskab 2023.

Afgørelse:

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger årsregnskab for 2023. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45, og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 3.4.

Der er i bilag 3.1 redegjort nærmere for såvel de enkelte indtægts- og udgiftsposter, ejerfordel i regnskabet.

Kommentarer tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 3.2

Det interne regnskab (bilag 3.1) er det samlede årsregnskab opdelt på Busdrift, Flextrafik, og Tjenestemandspensioner.

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. 17 er vedlagt i bilag 3.3.

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 revisionsberetning af den 23. april 2019.

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.”

ÅRSREGNSKAB 2023

Året 2023 har været præget af tilbagevenden efter COVID-19. Passagertallene er på vej op, men de er ikke så høje som forudsat i budgettet for 2023. Prisudviklingen er stagneret på et lidt højere niveau end før energikrisen, hvilket har betydet lavere udgifter til brændstof i 2023 end forudsat i budgettet.

I nedenstående tabel 1 fremgår samlet ejerbidrag for bus og flextrafik fordelt på kommunerne og Region Syddanmark for 2023.

Samlet set afviger årsregnskabet med 1 mio. kr. i merforbrug, fordelt med mindredgift på ca. 8 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt merudgift på ca. 9 mio. kr. til lukket flextrafik.

Tabel 1: Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik for Regnskab 2023

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl kompensation)	2023		2023		Afvigelse B 2023 - R 2023
	Budget, Bus	Regnskab, Bus	Budget, Flextrafik	Regnskab, Flextrafik	
FynBus	459,3	451,6	97,0	105,7	-1,0
Region Syddanmark	150,1	142,2	8,6	7,9	8,6
Assens	22,4	21,5	12,2	10,8	2,3
Faaborg - Midtfyn	31,0	30,6	27,3	33,0	-5,2
Kerteminde	8,2	8,7	4,9	4,7	-0,3
Langeland	7,3	6,9	3,1	3,3	0,1
Middelfart	13,7	14,7	2,2	2,2	-0,9
Nordfyn	17,9	16,8	20,6	24,2	-2,5
Nyborg	16,9	16,3	2,4	3,2	-0,1
Odense	161,2	164,4	12,3	11,9	-2,9
Svendborg	30,6	29,5	2,7	3,3	0,5
Ærø			0,6	1,1	-0,5

De væsentlige afvigelser fra budgettet, og dermed mindredgiften ved buskørsel og åben flextrafik, på ca. 8 mio. kr. er:

- Færre passagerindtægter ved buskørsel på ca. 11 mio. kr., som hovedsageligt skyldes færre passagerer og indtægter end budgetteret for buskørslen især i Odense Kommune.
- Færre udgifter til buskørsel på ca. 22 mio. kr., som primært skyldes lavere diesel omkostningsindeks samt reduktioner i buskørsel.

- Merudgift til åben flextrafik på 2,7 mio. Kr., som primært skyldes øgede entreprenørudgifter grundet nye kontrakter pr. marts 2023.

Afvigelser fra budgettet, og dermed merudgiften, på lukket flextrafik på ca. 9 mio. kr. er:

- Nye entreprenørkontrakter, der trådte i kraft 1. marts 2023, hvor kontraktpriserne er højere end budgetteret.
- Merudgift til ny optimeringsplatform (NOP) ved FlexDanmark på 1,7 mio. kr.

Der er udarbejdet ejerspecifikke notater for årsregnskab 2023, som er sendt til administrativ kommentering og bilaterale økonomimøder forud for bestyrelsesmødet.

Årsregnskab 2023 afviger ikke væsentligt fra Forventet Regnskab 2023 efter 3 kvartal.

Hovedtal bus- og åben flextrafik

Hovedtallene for bus- og åben flextrafik fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og åben flextrafik for perioden 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måneder)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Busdrift					
Indtægter	-150,0	-155,8	-171,6	-160,3	-11,3
Kørselsudgifter	511,5	544,7	544,6	522,8	21,7
Fællesudgifter	80,6	84,6	83,4	84,2	-0,7
Ejerbidrag busdrift	442,1	473,5	456,4	446,7	9,7
Kompensation	-66,4	-18,2	-7,6	-8,3	0,7
Ejerbidrag incl. komensation	375,6	455,3	448,9	438,5	10,4
Åben Flextrafik					
Indtægter	-2,8	-3,0	-4,0	-3,5	-0,6
Kørselsudgifter	8,6	8,9	10,4	12,0	-1,6
Fællesudgifter	4,9	4,0	4,1	4,6	-0,5
Ejerbidrag Åben Flextrafik	10,6	9,9	10,4	13,1	-2,7
Kompensation	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. komensation	13,8	9,9	10,4	13,1	-2,7
Ejerbidrag i alt excl komensation	452,7	483,4	466,8	459,8	7,0
Kompensation i alt	-63,2	-18,2	-7,6	-8,3	0,7
Ejerbidrag i alt	389,4	465,2	459,3	451,6	7,7

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, er for 2023 på 452 mio. kr. Det er en mindredrift på ca. 8 mio. kroner, svarende til et fald på 1,6 % i forhold til budgettet for 2023.

Regnskab vedrørende buskørsel indeholder 8,3 mio. kr. i kompensation fra staten, hvoraf 7,6 mio. kr. kan henføres til stigende omkostninger, og 0,7 mio. kr. til ekstra COVID-19 kompensation vedrørende januar og februar 2022.

Fællesudgifter viser et merforbrug på 1,2 mio. kr. som fordeles med ca. 0,7 mio. kr. ved buskørsel og ca. 0,5 mio. kr. ved åben flextrafik, som skyldes primært udgift til NOP.

Ved buskørsel er der igennem 2023 arbejdet på en opbremsning af udgifterne med henblik på at reducere et forventet merforbrug. Merforbruget ved buskørsel føres på rammestyring. Saldoen på rammestyring pr. 31.12.2023 er -1,53 mio. kr.

Årsregnskab 2023 endte på ca. 11,1 mio. passagerer, hvilket er 0,7 mio. under budgettet. Passagertallet er dog næsten på niveau med 2022, hvor der var COVID-19 nedlukning primo året samt buskørsel på 40-gruppen i Odense, som blev overtaget af letbane ultimo maj 2022.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden 2021 til 2023

Passagerer (1.000)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	8.938	11.162	11.810	11.074	-736
Region Syddanmark	3.422	4.688	4.672	4.802	130
Assens	163	223	321	283	-38
Faaborg - Midtfyn	193	269	326	255	-71
Kerteminde	97	143	136	107	-29
Langeland	171	217	248	261	13
Middelfart	90	147	155	142	-13
Nordfyn	148	223	256	200	-56
Nyborg	175	247	281	253	-28
Odense	3.948	4.312	4.660	4.035	-625
Svendborg	531	693	755	736	-19

Årsregnskab 2023 endte på ca. 95.000 personture ved åben flextrafik, hvilket er ca. 3.000 under budgettet.

Tabel 4: Ejerfordelt personture for åben flexkørsel i perioden 2021 til 2023

Personeture	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
RSD	3.826	4.076	4.500	4.440	-60
Assens	9.894	10.306	16.722	10.754	-5.968
Faaborg-Midtfyn	23.726	22.750	24.150	24.873	723
Kerteminde	8.551	9.308	10.200	10.467	267
Langeland	230	289	425	193	-232
Middelfart	10.948	13.195	13.500	17.749	4.249
Nordfyns	10.173	10.366	11.672	10.861	-811
Nyborg	2.930	3.537	3.100	4.541	1.441
Odense	730	862	1.660	779	-881
Svendborg	8.310	8.779	12.105	10.453	-1.652

Lukket flextrafik

Lukket flextrafik består af kommunalt visiterede kørselsordninger, handicapkørsel og siddende patientbefordring for Region Syddanmark. FynBus varetager udbud, kontraktstyring, bestilling og trafikstyring.

Nedenstående tabel 5 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2021 til 2023.

Tabel 5: Antal personture i perioden regnskab 2021 til 2023

Antal personture	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Handicapkørsel	103.885	113.898	140.174	119.750	-20.424
Anden kørsel	230.667	275.952	272.430	285.057	12.627
Handicap- og anden kørsel	334.552	389.850	412.604	404.807	-7.797
Åben Flextrafik	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
I alt	413.870	473.318	510.638	499.917	-10.721
Siddende patientbefordring	205.255	193.657	215.000	190.623	-24.377
I alt	619.125	666.975	725.638	690.540	-35.098

*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 for kommunal kørsel er der et fald på 2% i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 15% vedr. handicapkørsel, stigning på 5% vedr. anden kørsel og fald på 3 % ved Åben Flextrafik.

I forhold til regnskab 2022 ses derimod en stigning på 6%, hvor der er en stigning for alle kørselsordninger.

Siddende patientbefordring havde i 2023 190.623 ture, hvilket er lidt færre end i regnskab 2022. I forhold til budget 2023 er det et fald på 11%.

Hovedtallene for lukket flexkørsel fremgår af tabel 5

Tabel 6: Hovedtal lukket flexkørsel for perioden 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Indtægter	-5,7	-6,3	-8,1	-7,0	-1,1
Entreprenørudgifter	61,3	76,0	82,2	89,6	-7,4
Flex udgifter, netto	55,6	69,7	74,2	82,7	-8,5
Fællesudgifter	20,5	24,0	24,1	24,4	-0,2
Ejerbidrag	76,1	93,7	98,3	107,0	-8,7
Kompensation	10,1	0,0	-1,3	-1,3	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	86,2	93,7	97,0	105,7	-8,7

Årsregnskab 2023 viser et ejerbidrag på 105,7 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 8,7 mio. kroner eller ca. 9,0 % i forhold til budgettet.

Der ses færre indtægter ved handicapkørsel, som skyldes færre handicap ture end budgetteret, mens merudgiften til entreprenørudgifter primært kan henføres til nye kontrakter med højere priser.

Fællesudgifterne er inklusiv udgifter til NOP (Ny OptimeringsPlatform) på 1,7 mio. kroner, som ikke var budgetteret. Regnskab 2023 for fællesudgifterne viser et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr.

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 og aktier, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

FynBus budgetterede med en udgift på 12,4 mio. kr. i 2023 og årets resultat viser en udgift på ca. 7 mio. kr., en mindreudgift på ca. 5 mio. kr., som skyldes flere indtægter end budgetteret. Sammen med ikke-realiseret kursregulering aktier og obligationer på ca. 16 mio. kr. udgør det primært årsregnskabs resultat.

Tabel 7: Pensionsresultat for perioden 2021 til 2023

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	2,9	-9,3	-13,8	4,5
Udgifter til pensioner	19,6	20,4	21,6	21,1	0,5
Nettoudgifter pension	9,8	23,2	12,3	7,3	5,0
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,1	-0,0	0,1
Resultat pension	9,8	23,2	12,4	7,3	5,1

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. 31/12-23 282,80 mio. kroner mod tidligere 250,04 mio. kroner pr. 31/12-22.

FynBus' pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 6 pr. 31/12-23 stadig tjenestegørende.

Bilag:

- Bilag 3.1 *Regnskab 2023, hovedtal*
- Bilag 3.2 *Talmateriale årsregnskab 2023*
- Bilag 3.3 *Revisionsberetning nr. 17*
- Bilag 3.4 *Eksternt regnskab 2023*
- Bilag 3.5 *Finansiering 2023*
- Bilag 3.6 *Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2023*

Bilag 3.1

REGNSKAB 2023, HOVEDTAL

Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Kompensation for stigende omkostninger	3
Passagerer og Indtægter	3
Takster	4
Entreprenørudgifter.....	5
Omkostningsindeks kørselsudgifter.....	5
Regnskab 2023.....	6
Hovedtal buskørsel og Åben Flextrafik	6
Passagerindtægter og passagerudvikling	7
Entreprenørudgifter	9
Åben Flextrafik.....	13
Flexkørsel	15
Udviklingen i personture	15
Ejerbidrag	16
Entreprenørudgifter	17
Fællesudgifter	18
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	19
Præmiebetaling	20
Pensionsbalance.....	20

INDLEDNING

FynBus aflægger regnskab for 2023 til beslutning.

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

Regnskabsaflæggelsen består af følgende samling dokumenter:

Bilag 3.1	Regnskab 2023, hovedtal
Bilag 3.2	Talmateriale årsregnskab 2023
Bilag 3.3	Revisionsberetning nr. 17
Bilag 3.4	Eksternt regnskab 2023
Bilag 3.5	Finansiering 2023
Bilag 3.6	Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2023

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

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2023. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab (talmateriale), som er vedlagt i Bilag 3.2.

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

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

Der er udarbejdet specifikke notater og regnskaber for de enkelte ejere, som har været sendt til forvaltningerne til kommentering og efter ønske er gennemgået.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab og budgettet.

Kompensation for stigende omkostninger

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om kompensation på 140 mio. kr. i 2023 vedrørende stigende omkostninger. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf ca. 7,6 mio. kr. til kollektiv trafik, og ca. 1,3 mio. kr. til flextrafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge i 2024. Kompensationen gives for 2023, derfor medtages det beløb vi foreløbig kender i 2023. Der er ikke indarbejdet kompensation i budget 2024.

Nedenstående tabel viser ejerfordeling af de ca. 9 mio. kr.

Tabel: Skønnet ejerfordelt kompensation for stigende omkostninger i 2023

Kompensation for stigende omkostninger, mio. kr. Skønnet	Buskørsel	Flextrafik	I alt
FynBus	7,6	1,3	8,9
Region Syddanmark	2,9	0,0	3,0
Assens	0,3	0,2	0,5
Faaborg - Midtfyn	0,4	0,4	0,8
Kerteminde	0,1	0,1	0,2
Langeland	0,1	0,0	0,2
Middelfart	0,2	0,1	0,2
Nordfyn	0,2	0,3	0,5
Nyborg	0,3	0,0	0,3
Odense	2,5	0,2	2,7
Svendborg	0,5	0,1	0,5

Passagerer og Indtægter

Budget 2023 for buskørsel blev udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Derfor var udgangspunktet 2019, dog korrigeret for ændring så som letbanens overtagelse af 40-gruppen i Odense og justering af den regionale rutenet i 2023.

Budget 2023 er baseret på 85 % af 2019 for bybusserne i Odense Kommune, 90 % af 2019 for de regionale ruter samt lokalruter og bybusser i de øvrige kommuner. Således er budget 2023 ca. 11,8 mio. passagerer, mens regnskab 2023 endte på 11,1 mio. passagerer.

Passagertal og passagerindtægter er på niveau med budget 2023, dog med mindre afvigelser på nær Odense Kommune som er en undtagelse af at bybusserne pr. august 2022 fik nyt bynet.

Efterår 2023 genåbnede Staten corona-kompensation for januar-februar 2022 hvilket tilbød, at der tilføres ca. 0,7 mio. kr. ekstra i corona kompensation vedr. manglende passagerindtægter til FynBus.

Budget 2023 ved flextrafik fastlægges i samarbejde med kommunerne. Regnskab 2023 viser færre ture, som fordeler sig med færre handicapture mens kommunal kørsel viser flere ture. De færre handicapture har medført færre indtægter. Åben Flextrafik viser færre ture og en mindre indtægt.

Takster og indtægtsdeling

Marts 2018 indgik FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikselskaber vest for Storebælt. Takst Vest-samarbejdet har harmoniseret prisen på pendlerkort, takstændringer på pendlerkort foretages efter fælles beslutning.

For 2023 er taksterne hævet med 4,9 % i henhold til takststigningsloftet.

Indtægtsdeling

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

Da Arriva, DSB 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 Bus&Tog kombi-enkeltbilletter direkte på data.

Ungdomskort fordeles nu mellem DSB/Arriva og FynBus ved hjælp af ungdomskortmodellen udarbejdet af COWI.

For omstigninger på togbilletter foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler baseret på tællinger udarbejdet af COWI.

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.

Skolekort indtægtsdeles efter udstedte kortdage og antallet af zoner. Indtægterne ejerfordeles ud fra ejerandel, passagertal og gennemsnitlig dagspris.

Ungdomskortmodellen anvendes til at fordele FynBus' andel af ungdomskortindtægterne på ruter. Modellen anvendes på alle ungdomskort med gyldighed både til/fra Fyn og internt på Fyn.

Indtægtsfordeling af mobilbilletter

FynBus har siden 2010 foretaget fordeling af indtægterne mellem ejerne med baggrund i elektroniske registreringer i busserne.

Fordelingsnøgle for mobilbilletter tager udgangspunkt i mobilletter pr. stoppested og ejerfordelingen af Rejsekort Classic og kontantbilletter på stoppestedsniveau.

Modellen håndterer også fordelingen mellem ejere for mobilbilletter uden stoppested f.eks. UngOdense.

Entreprenørudgifter

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

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Dieselomkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) er 2,9 % lavere i 2023 end budgetteret. Odense Kommune har 20 elbusser, svarende til ca. 1/3 af deres antal driftsbusser. Den regionale buskørsel har 3 elbusser på rute 140. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra TID er 3,3 % højere i 2023 end budgetteret.

Fra august 2022 anvender Langeland Kommune HVO-diesel (bio-diesel). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) er 3,6 % lavere i 2023 end budgetteret.

Marts 2023 trådte nye kontrakter i kraft for størstedelen af Flextrafikken. Inflationen i 2022 har betydet højere kontraktpriser end budgetteret. Kontraktpriserne reguleres nu hver 3 måned, hvor de tidligere blev reguleret årligt. Den gennemsnitlige kørselsudgift er således 12% højere i 2023 end budgetteret.

REGNSKAB 2023

Hovedtal buskørsel og Åben Flextrafik

Hovedtallene for buskørsel og Åben Flextrafik fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2021 til 2023 statslig kompensation

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måned)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Busdrift					
Indtægter	-150,0	-155,8	-171,6	-160,3	-11,3
Kørselsudgifter	511,5	544,7	544,6	522,8	21,7
Fællesudgifter	80,6	84,6	83,4	84,2	-0,7
Ejerbidrag busdrift	442,1	473,5	456,4	446,7	9,7
Kompensation	-66,4	-18,2	-7,6	-8,3	0,7
Ejerbidrag incl. komensation	375,6	455,3	448,9	438,5	10,4
Åben Flextrafik					
Indtægter	-2,8	-3,0	-4,0	-3,5	-0,6
Kørselsudgifter	8,6	8,9	10,4	12,0	-1,6
Fællesudgifter	4,9	4,0	4,1	4,6	-0,5
Ejerbidrag Åben Flextrafik	10,6	9,9	10,4	13,1	-2,7
Kompensation	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. komensation	13,8	9,9	10,4	13,1	-2,7
Ejerbidrag i alt excl kompensation	452,7	483,4	466,8	459,8	7,0
Kompensation i alt	-63,2	-18,2	-7,6	-8,3	0,7
Ejerbidrag i alt	389,4	465,2	459,3	451,6	7,7

Ejerbidraget

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om kompensation på 140 mio. kr. i 2023 vedrørende stigende omkostninger. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf 7,6 mio. kr. til kollektiv trafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensation gives kun i 2023.

Ejerbidraget i 2023 udgør ca. 452 mio. kr. Det er en mindreudgift på ca. 8 mio. kr., svarende til et fald på 1,6% i forhold til budget 2023. De væsentlige årsager skyldes manglende passagerindtægter for ca. 11 mio. kr. samt en reduktion af kørselsudgifterne for busserne på ca. 22 mio. kr. samt øget ejerbidrag til åben flextrafik på ca. 3 mio. kr.

I nedenstående tabel ses ejerbidraget inkl. flextur/plustur og kompensation fordelt på ejerne.

Tabel 2: Ejerbidrag inkl. flextur/plustur og kompensation fordelt på ejerne i perioden regnskab 2020 til regnskab 2023

Ejerbidrag excl. Åben Flextrafik (mio. kroner i årets priser)	R 2021	B2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	389,4	465,2	459,3	451,6	7,7
Region Syddanmark	120,3	148,9	150,1	142,2	7,8
Assens	17,1	20,7	22,4	21,5	0,9
Faaborg - Midtfyn	27,2	29,5	31,0	30,6	0,5
Kerteminde	7,0	7,8	8,2	8,7	-0,5
Langeland	5,8	6,9	7,3	6,9	0,4
Middelfart	12,3	13,4	13,7	14,7	-1,0
Nordfyn	16,2	16,9	17,9	16,8	1,1
Nyborg	13,8	15,7	16,9	16,3	0,7
Odense	145,1	176,5	161,2	164,4	-3,2
Svendborg	24,7	29,1	30,6	29,5	1,1

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af Tabel 3 herunder, er passagerindtægterne i regnskab 2023 ca. 11 mio. kr. lavere end forudsat i budgettet, svarende til en afvigelse på 6%.

Odense Kommune er påvirket af en mindreindtægt på 9,3 mio. kr., der hovedsageligt skyldes letbanens overtagelse af 40-gruppen samt indførelsen af et nyt bynet pr. august 2022.

For Kerteminde Kommune er der en mindreindtægt på 0,5 mio. kr., der kan henføres til gratiskørsel for børn og unge under 16 år.

Passagerindtægterne i Svendborg Kommune er også lavere end forudsat i budgettet, hvilket skyldes gratiskørsel i weekenderne.

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2021 til 2023

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	-205,4	-170,4	-171,6	-161,0	-10,6
Region Syddanmark	-110,2	-104,0	-98,0	-97,7	-0,3
Assens	-3,4	-1,2	-1,7	-1,6	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,2	-4,1	-4,0	0,0
Kerteminde	-1,6	-1,6	-1,6	-1,1	-0,5
Langeland	-1,7	-1,9	-1,8	-1,5	-0,2
Middelfart	-2,6	-2,4	-2,4	-2,2	-0,2
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,4	-2,6	0,1
Nyborg	-3,1	-3,2	-3,5	-3,9	0,4
Odense	-67,4	-42,0	-47,5	-38,3	-9,3
Svendborg	-9,4	-8,3	-8,6	-8,2	-0,4

Note: Afvigelse mellem tabel 1 og ovenstående er at COVID-kompensation er indarbejdet i indtægterne i tabel 3.

Tabel 4 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-3,9	-7,6	-9,7	-6,8	-2,8
Mobilbilletter	-18,7	-22,4	-23,5	-27,7	4,2
Rejsekort Classic	-46,7	-52,5	-61,4	-51,8	-9,6
Pendlerkort	-9,9	-11,4	-11,2	-15,1	3,9
Ungdomskort	-32,1	-36,6	-40,9	-38,2	-2,6
Skolekort	-7,7	-6,8	-6,5	-6,0	-0,4
Statstilskud	-12,8	-11,9	-10,8	-11,8	1,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-15,0	-2,1	-5,1	-4,2	-1,0
Øvrige indt. og salgsudgifter	-3,2	-4,4	-2,5	1,3	-3,9
Kompensation	-55,3	-14,7	0,0	-0,7	0,7
Indtægter i alt	-205,4	-170,4	-171,6	-161,0	-10,6
Kontantandel	2%	4%	6%	4%	

I ovenstående tabel ses en mindreindtægt ved Rejsekort Classic, Ungdomskort og Enkeltbilletter (kontantbilletter solgt i bussen), mens der ses en merindtægt på Mobilbilletter og Pendlerkort i forhold til budget 2023.

For Skolekort ses der et fald på 0,4 mio. kr., der hovedsageligt skyldes at Kerteminde Kommune har indført gratis buskørsel for børn og unge pr. februar 2023, der ikke er indregnet i budget 2023.

I Odense er der i forbindelse med letbanen og nyt bynet lavet kampagner med billigere billetter, hvilket kan betyde, at passagererne fravælger et af rejsekorttyperne og i stedet for vælger en mobilbillet, der både kan bruges i busserne og letbanen i Odense. Dette kan forklare årsagen til merindtægten på 4,2 mio. kr. for Mobilbilletter.

Øvrige indtægter og salgsudgifter indeholder også indtægter vedrørende kontrolafgifter, tab på debitor (kontrolafgifter der ikke bliver betalt og sendt til gældsinddrivelse ved gældsstyrelsen samt annulleret kontrolafgifter) og rykkergebyr. I 2023 er der arbejdet på at få indsendt ikke-betalte kontrolafgifter til gældsstyrelsen, hvilket betyder en merudgift på ca. 2,4 mio. kr. afskrevet som tab på debitorer, hvoraf ca. 1,2 mio. kr. forventes inddrevet af gældsstyrelsen over tid.

I nedenstående tabel 5 ses udviklingen i passagertallet fra regnskab 2021 til regnskab 2023 fordelt på de forskellige ejere.

Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2021 til 2023

Passagerer (1.000)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	8.938	11.162	11.810	11.074	-736
Region Syddanmark	3.422	4.688	4.672	4.802	130
Assens	163	223	321	283	-38
Faaborg - Midtfyn	193	269	326	255	-71
Kerteminde	97	143	136	107	-29
Langeland	171	217	248	261	13
Middelfart	90	147	155	142	-13
Nordfyn	148	223	256	200	-56
Nyborg	175	247	281	253	-28
Odense	3.948	4.312	4.660	4.035	-625
Svendborg	531	693	755	736	-19

Regnskab 2023 endte på ca. 11,1 mio. passagerer som er ca. 0,7 mio. under budgettet. Passagermanglen er størst ved Odense, der medio 2022 indførte et nyt bynet.

Regnskab 2023 er næsten på niveau med 2022, hvor der primo året var COVID-19 restriktioner samt justeringer i Odense i forhold til letbanen og nyt bynet.

Entreprenørudgifter

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

Der er i Regnskab 2023 for regionen medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden, tilsvarende er der for de berørte kommuner medtaget udgifter. Dette er fra marts til december 2023.

Tabel 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2021 til 2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	500,4	541,2	537,0	515,3	21,7
Region Syddanmark	192,2	213,8	209,7	201,6	8,1
Assens	16,8	18,7	20,5	19,7	0,8
Faaborg - Midtfyn	24,4	27,3	29,8	28,3	1,5
Kerteminde	6,6	7,3	7,7	7,4	0,3
Langeland	6,4	7,6	7,9	7,3	0,6
Middelfart	11,5	12,8	13,3	12,9	0,3
Nordfyn	14,4	16,3	17,1	15,8	1,3
Nyborg	14,7	16,4	18,0	17,3	0,8
Odense	184,8	189,4	180,0	173,5	6,5
Svendborg	28,5	31,6	33,0	31,4	1,6

Note: Afvigelse mellem tabel 1 og ovenstående er at COVID-kompensation og kompensation i 2023 er indarbejdet i udgifterne i tabel 6.

Entreprenørudgifterne udgør i 2023 ca. 515 mio. kr. (inkl. kompensation på 7,6 mio. kr.) jf. tabel 6 ovenfor, hvilket svarer til en mindre udgift på ca. 21,7 mio. kr. eller et fald på ca. 4 % i forhold til budgettet. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2023 bruttoudgifter i alt	537,0
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,4% lavere	-12,5
Trafiksekskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 3,7% højere, hvilket har betydning i Odense	2,1
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,0% lavere, hvilket har betydning på Langeland	-0,1
Færre køreplantimer, 2685 timer. Primært fald hos alle ejere på nær regionen og Middelfart. Faldene skyldes blandt andet reduktion i kp-timer ved køreplanskift august 2023, samt at for fem kommuner, at det kommunale tilkøb af kørsel i weekenden er startet med 2 måneders forsinkelse. Dette betyder samtidig en stigning hos regionen.	-1,9
Ændring i kørselssammensætning	-4,5
Ikke realiseret besparelse Odense Østre stationsvej	1,0
Dubleringskørsel	-3,1
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-2,7
Regnskab 2023 bruttoudgifter i alt	515,3

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr. i 2023. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr. Heraf vedrører de 7,6 mio. kr. busdriften. Det endelige beløb forventes først at foreligge i 2024, men vedrører 2023, derfor er det foreløbige kendte beløb medtaget i dette regnskab. En eventuel regulering medtages i 2024.

Som det fremgår af tabel 7 nedenfor, bruges der samlet 11 færre driftsbusser 2023 end i budget 2023. Tallet er baseret på antallet af busser ultimo 2023. Det er i Nordfyn, Svendborg, Odense og Regionen, som følge af reduktion i kørsel i 2023.

Der er ca. 2.700 færre køreplantimer end budgetteret. Det skyldes primært reduceret kørsel i forbindelse med ny køreplan i august 2023.

Regionens flere køreplantimer skyldes, at aftalen med tilbagekøb af weekend-kørsel først trådte i kraft ultimo februar 2023.

Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2021 til 2023

Ejer		R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	Driftsbusser	337	325	326	315	11
	Køreplantimer	613.426	594.508	559.070	556.368	2.702
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	107	107	104	3
	Køreplantimer	255.068	255.508	231.271	233.040	-1.769
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.322	15.495	17.238	16.783	455
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	0
	Køreplantimer	24.880	24.955	27.275	26.215	1.060
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	7.707	7.651	7.741	7.596	145
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	8.752	8.790	8.672	8.174	498
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	12.674	12.743	12.490	12.594	-104
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	24	23	1
	Køreplantimer	15.343	15.776	15.616	14.812	804
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	17.285	17.441	18.954	18.539	415
Odense	Driftsbusser	77	65	65	60	5
	Køreplantimer	216.604	196.264	180.085	179.383	702
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	22	2
	Køreplantimer	39.791	39.885	39.728	39.231	497

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 med mere.

Fællesudgifterne, med undtagelse af udgifter til Rejsekort og anlægsprojekter, er rammestyrret, så mer- eller mindreudgifter overføres mellem årene, og saldoen skal over tid balancere. Rammen bliver fremskrevet med den kommunale pris- og lønudvikling.

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

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter for buskørsel udgør i 2023 67,5 mio. kr., men skal korrigeres for en årlig rammebesparelse på 0,75 mio. kr. til finansiering af rejsekortudstyr til Letbanen for 2021 til 2025, hvorefter rammen til de ordinære fællesudgifter permanent nedskrives med 0,75 mio. kr.

Finansiering af rejsekortudstyr til Letbanen er imødekommet, og derfor er der vil der i 2023 til 2025 være 0,75 mio. kr. som ikke er disponeret.

Således er der budgetlagt for 66,7 mio. kr. i 2023. Regnskab 2023 viser et merforbrug ca. - 0,9 mio. kroner, som føres på rammestyning. Saldoen på rammestyningen pr. 31.12. 2023 er -1,53 mio. kr.

Igennem 2023 er der arbejdet med en opbremsning af udgifterne med henblik på at reducere et forventet merforbrug på fællesudgifterne. Fx er der forhandlet en husleje reduktion på ca. 0,2 mio. kr. opsigelse af abonnementer/kontingenter samt fokus på IT-omkostninger.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,7 mio. kroner, et eventuelt mindre forbrug ved Rejsekort anvendes til afvikling af investering der blev foretaget til FynBus' overgang til Rejsekort.

Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til 2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Ordinær ramme	64,6	65,9	67,5	67,5	
Driftsrelaterede udgifter	10,3	11,7	12,0	12,4	-0,4
Salgsrelaterede udgifter	17,0	18,3	16,5	15,5	1,0
Administrative udgifter	36,7	38,0	38,3	39,7	-1,4
Over/underskud	0,5	-2,1	0,8	-0,1	-0,9
Udgifter Rejsekort	15,0	15,3	15,7	15,7	0,0
Investering Odense Letbane	5,0	1,4	0,0	0,0	0,0
Rammestyling / Overførsel	-4,5	-2,1	-0,8	-0,9	0,1
Anlægsprojekter	1,0	1,9	1,0	1,7	-0,7
I alt	80,6	83,2	83,4	85,1	-1,6

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter udgifter var ca. 1,7 mio. kroner i 2023 og er specificeret herunder:

- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Nyt økonomisystem, 0,7 mio. kr.

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.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 9 herunder.

Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til 2023 inkl. udgifter til Rejsekort og anlægsprojekter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	80,6	84,6	83,4	84,2	-0,7
Region Syddanmark	37,5	38,4	37,4	37,3	0,1
Assens	1,8	1,9	1,9	2,0	0,0
Faaborg - Midtfyn	2,4	2,8	2,9	3,0	-0,1
Kerteminde	0,9	1,0	0,9	1,0	0,0
Langeland	1,0	1,1	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,4	1,6	1,6	1,6	0,0
Nordfyn	1,6	1,8	1,9	1,9	0,0
Nyborg	1,8	2,1	2,1	2,2	-0,1
Odense	27,5	29,0	28,6	29,1	-0,5
Svendborg	4,6	5,0	5,1	5,0	0,0

Note: inkl..rejsekortsudgifter og anlægsprojekter.

Åben Flextrafik

Tabel 10 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2021-23 på ejerniveau.

Tabel 10: Samlet ejerbidrag i perioden regnskab 2021 til 2023

Ejerbidrag Åben Flextrafik (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	13,8	9,9	10,4	13,1	-2,7
Region Syddanmark	0,9	0,8	0,9	1,0	-0,1
Assens	1,9	1,3	1,7	1,5	0,2
Faaborg - Midtfyn	3,7	2,6	2,4	3,3	-0,9
Kerteminde	1,1	1,1	1,2	1,4	-0,3
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,9	1,4	1,3	2,4	-1,1
Nordfyn	2,9	1,3	1,3	1,6	-0,3
Nyborg	0,3	0,4	0,3	0,6	-0,3
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1
Svendborg	1,0	0,9	1,1	1,2	-0,1

Ejerbidraget udgør ca. 13 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 2,7 mio. kroner. Ejerbidraget er inklusiv udgifter til NOP (Ny OptimeringsPlatform) på 0,8 mio. kroner, som ikke var budgetteret. Merudgiften skyldes tillige nye kontrakter i 2023 med højere priser end budgetteret.

Mindreudgiften i Assens Kommune skyldes en del færre ture end budgetteret. I Middelfart og Nyborg Kommune skyldes merudgiften flere ture end budgetteret.

I nedenstående tabel ses antal ture opdelt på kørselsordninger under Åben Flextrafik fordelt på ejer.

Tabel 11: Produkt- og ejerfordelte rejser under Åben Flextrafik i perioden regnskab 2021 til 2023

Åben Flextrafik samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
FynBus	Telerute	4.166	4.600	5.640	4.832	-808
	Teletaxi	704	878	1.300	816	-484
	Flextur	57.342	55.984	72.584	63.768	-8.816
	Plustur	17.106	22.006	18.510	25.694	7.184
	Total	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
RSD	Telerute	3.826	4.076	4.500	4.440	-60
	Total	3.826	4.076	4.500	4.440	-60
Assens	Teletaxi	2	80	50	68	18
	Flextur	6.929	6.760	14.144	7.044	-7.100
	Plustur	2.963	3.466	2.528	3.642	1.114
	Total	9.894	10.306	16.722	10.754	-5.968
Faaborg- Midtfyn	Telerute	54	111	150	107	-43
	Flextur	19.275	17.114	20.000	18.948	-1.052
	Plustur	4.397	5.525	4.000	5.818	1.818
	Total	23.726	22.750	24.150	24.873	723
Kerteminde	Flextur	6.305	6.583	6.800	6.989	189
	Plustur	2.246	2.725	3.400	3.478	78
	Total	8.551	9.308	10.200	10.467	267
Langeland	Telerute	230	289	425	193	-232
	Total	230	289	425	193	-232
Middelfart	Flextur	8.623	10.096	11.000	13.295	2.295
	Plustur	2.325	3.099	2.500	4.454	1.954
	Total	10.948	13.195	13.500	17.749	4.249
Nordfyns	Flextur	7.903	6.451	9.000	6.684	-2.316
	Plustur	2.270	3.915	2.672	4.177	1.505
	Total	10.173	10.366	11.672	10.861	-811
Nyborg	Telerute	28	60	100	61	-39
	Flextur	1.977	2.398	2.000	2.983	983
	Plustur	925	1.079	1.000	1.497	497
	Total	2.930	3.537	3.100	4.541	1.441
Odense	Telerute	28	64	410	31	-379
	Teletaxi	702	798	1.250	748	-502
	Total	730	862	1.660	779	-881
Svendborg	Telerute	-	-	55	-	-55
	Flextur	6.330	6.582	9.640	7.825	-1.815
	Plustur	1.980	2.197	2.410	2.628	218
	Total	8.310	8.779	12.105	10.453	-1.652

FLEKKØRSEL

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 2023 har placeret hos FynBus.

Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommune har valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere.

Tabel 12: Kørselsordninger hos Flextrafik per 31/12 2023

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Åben Flextrafik	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		C	C	X	
Kerteminde	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X			X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

C: Kørsel, som planlægges og afvikles via Cplan

* Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og svagtseende

Det fremgår af tabel 12, at kommunerne anvender FynBus i 66 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2021 til 2023 vist.

Tabel 13: Antal personture i perioden regnskab 2021 til 2023

Antal personture	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Handicapkørsel	103.885	113.898	140.174	119.750	-20.424
Anden kørsel	230.667	275.952	272.430	285.057	12.627
Handicap- og anden kørsel	334.552	389.850	412.604	404.807	-7.797
Åben Flextrafik	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
I alt	413.870	473.318	510.638	499.917	-10.721
Siddende patientbefordring	205.255	193.657	215.000	190.623	-24.377
I alt	619.125	666.975	725.638	690.540	-35.098

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

Samlet for kommunal kørsel er der et fald på 2% i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 15% vedr. handicapkørsel, stigning på 5% vedr. anden kørsel og fald på 3 % vedr. Åben Flextrafik.

I forhold til regnskab 2022 ses derimod en stigning på 6%, hvor der er en stigning for alle grupper. For nogle kommuner vurderes det budgetterede antal ture at være sat for højt og ikke helt tilpasset niveauet efter Covid-19.

Siddende patientbefordring havde i 2023 190.623 ture, hvilket er lidt færre end i regnskab 2022. Og i forhold til budget 2023 er det et fald på 11%.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Indtægter	-5,7	-6,3	-8,1	-7,0	-1,1
Entreprenørudgifter	61,3	76,0	82,2	89,6	-7,4
Flex udgifter, netto	55,6	69,7	74,2	82,7	-8,5
Fællesudgifter	20,5	24,0	24,1	24,4	-0,2
Ejerbidrag	76,1	93,7	98,3	107,0	-8,7
Kompensation	10,1	0,0	-1,3	-1,3	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	86,2	93,7	97,0	105,7	-8,7

Note: Opgørelsen er ekskl. Åben Flextrafik 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. Åben Flextrafik fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr. i 2023. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. til flextrafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge senere i 2024. Kompensationen gives kun i 2023.

Regnskab 2023 viser et ejerbidrag på 105,7 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 8,7 mio. kroner eller ca. 9,0 % i forhold til budgettet.

Ejerbidraget er inklusiv udgifter til NOP (Ny OptimeringsPlatform) på 1,7 mio. kroner, som ikke var budgetteret.

Der ses færre indtægter ved handicapkørsel, som skyldes færre handicap ture end budgetteret, mens merudgiften til entreprenørudgifter primært kan henføres til nye kontrakter med højere priser.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 15: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til 2023

Ejerbidrag for Flextrafik (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Assens	12,4	11,9	12,2	10,8	1,4
Faaborg-Midtfyn	24,1	28,4	27,3	33,0	-5,7
Kerteminde	5,5	5,0	4,9	4,7	0,2
Langeland	2,4	2,9	3,1	3,3	-0,2
Middelfart	1,8	1,6	2,2	2,2	0,1
Nordfyn	17,2	20,1	20,6	24,2	-3,6
Nyborg	2,5	2,7	2,4	3,2	-0,8
Odense	10,1	9,8	12,3	11,9	0,4
Svendborg	2,5	2,6	2,7	3,3	-0,6
Ærø	0,4	0,7	0,6	1,1	-0,5
Region Syddanmark	7,2	8,0	8,6	7,9	0,7
I alt	86,2	93,7	97,0	105,7	-8,7

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

I Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skyldes merudgiften tillige en del flere ture end budgetteret.

I Kerteminde ses en mindreudgift som skyldes, at kommunen i efteråret har hjemtaget en del kørsel, som ikke var indregnet i budgettet.

De øvrige kommuner med mindreudgift, skyldes mindreudgiften færre ture end budgetteret.

Entreprenørudgifter

Regnskab 2023 for entreprenørudgifterne viser ca. 90 mio. kroner, hvilket er en merudgift på ca. 7 mio. kroner i forhold til budget 2023. Som skyldes nye entreprenørkontrakter pr. marts 2023 med højere priser end budgetteret, desuden bliver kontrakterne prisreguleret hver 3. måned i stedet for tidligere en gang årligt.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 16: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Handicapkørsel	22,0	26,7	31,6	33,4	-1,7
Anden kørsel	39,3	49,3	50,6	56,2	-5,6
I alt	61,3	76,0	82,2	89,6	-7,4

Note: Eksklusive Åben Flextrafik, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres ved Sydtrafik.

Entreprenørudgifter ved Handicapkørsel viser en merudgift på 1,7 mio. kroner. svarende til en stigning på 5 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres til nye kontrakter med højere priser.

Anden kørsel viser en merudgift for entreprenørudgifter på 5,6 mio. kroner svarende til 11 % mere end budgetteret. Merudgiften skyldes dels primært højere kontraktpriser og dels flere ture.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. personetur.

Tabel 17: Entreprenørdgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Handicapkørsel	212	235	226	279	-53
Anden kørsel	171	179	187	198	-11
Handicap og anden kørsel	183	195	199	221	-22
Åben Flextrafik	108	106	106	126	-20
I alt	169	179	181	203	-22

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

Entreprenørdgiften pr. persontur i 2023 er overordnet på 203 kroner, hvilket er 22 kroner mere end budgetteret. Merudgiften tilskrives nye kontrakter med højere kontraktpriser og udvikling i omkostningsindeks.

Fællesudgifter

Regnskab 2023 for fællesudgifterne viser 28,9 mio. kroner, hvilket er 0,7 mio. kroner mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært udgifter til NOP (Ny OptimeringsPlatform) på knap 2,6 mio. kroner, som ikke var budgetteret. Der er et mindre forbrug primært på løn og drift hos FlexDanmark.

Tabel 18: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,9	4,0	4,1	4,6	-0,5
Fællesudgifter, Flextrafik	20,5	24,0	24,1	24,4	-0,2
Fællesudgifter, i alt	25,4	28,0	28,2	28,9	-0,7

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 overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overdragne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 3 tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **samtligt 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 en udgift på 12,4 mio. kr. i 2023 og årets resultat viser en udgift på ca. 7 mio. kr., en mindreudgift på ca. 5 mio. kr., som skyldes flere indtægter end budgetteret.

Tabel 19: Pensionsresultat regnskab 2020 til 2023

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	2,9	-9,3	-13,8	4,5
Udgifter til pensioner	19,6	20,4	21,6	21,1	0,5
Nettoudgifter pension	9,8	23,2	12,3	7,3	5,0
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,1	-0,0	0,1
Resultat pension	9,8	23,2	12,4	7,3	5,1

Indtægterne udgør 13,8 mio. kroner i 2023, hvilket er en merindtægt på 4,5 mio. kroner.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 4 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø, som er en merindtægt på 0,1 mio. kroner
- 6,2 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning, som er en merindtægt på 4,5 mio. kroner. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,5 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Indtægten fra Sampension på 3,5 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 21,1 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,5 mio. kroner.

De eksterne administrative udgifter udgør -0,011 mio. kroner. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2023 1,3 mio. kroner og er en merudgift på 0,1 mio. kroner. Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 46,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2023.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2019 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i Fyn-Bus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 20: Præmiebetaling regnskab 2021 til 2023

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	R 2023	Afvigelse B 2023 - R 2023
Odense Kommune	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,5	0,5	0,4	0,4	-0,0
FynBus' fællesudgifter	0,9	0,9	0,6	0,7	-0,1
I alt til Sampension	1,4	1,4	1,0	1,1	-0,1
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,4	0,3	0,2	0,2	-0,0
Samlet præmiebetaling	1,8	1,7	1,2	1,3	-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. 31/12-22 og pr. 31.12-23.

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. 31/12-23 282,80 mio. kroner mod tidligere 250,04 mio. kroner pr. 31/12-22.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 6 pr. 31/12-23 stadig tjenestegørende.

Bilag 3.2

FynBus					
Kollektiv trafik					
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Indtægter:					
Enkeltbilletter, total	22.598	30.042	33.162	34.513	1.351
- Kontantbilletter	3.916	7.600	9.658	6.828	-2.830
- SMS-billetter	18.683	22.443	23.504	27.685	4.181
Rejsekort classic	46.654	52.501	61.396	51.783	-9.613
Periodekort, total	49.759	54.829	58.534	59.368	834
- Pendlerkort ekskl. Skolekort og ungdomskort	9.902	11.431	11.218	15.116	3.897
- Ungdomskort	32.118	36.642	40.855	38.220	-2.635
- Skolekort	7.739	6.756	6.461	6.033	-428
Kompensation fra Staten	12.817	11.882	10.809	11.816	1.008
Bus / tog samarbejde	15.019	2.095	5.139	4.151	-988
- Tab på debitorer	-665	-410	-2.352	-4.763	-2.411
- Indgået på afskrevne fordringer	567	274	600	288	-312
- Rykkergebyrer	1.138	701	808	761	-47
- Gebyr Skat	0	0	0	0	0
- Kontrolafgifter	4.198	3.644	3.240	3.378	138
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	5.237	4.209	2.296	-337	-2.633
- Provision SMS-billetter	-1.187	-1.281	-1.222	-1.736	-514
- Provision rejsekort (distributionsudgifter og honorar)	52	767	519	-89	-607
- Provision turkort (eksisterer ikke mere)	0	0	0	0	0
- Provision KVKKort (eksisterer ikke mere)	0	0	0	0	0
- Provision periodekort ekskl. Skolekort 1-4	-276	-338	-300	-407	-107
Salgsprovision og - gebyrer	-1.411	-852	-1.003	-2.232	-1.228
- 1-dagsbilletter	3	0	3	0	-3
- Refusion og rejsekortsrelaterede udgifter (incl. chipkortgebyr)	-1.344	-216	70	-360	-430
- Øvrige indtægter - herunder eventbilletter mv.	448	916	712	1.179	467
- Rekv. Salg fra entreprenør / Fynbus bestilling	263	382	448	416	-32
Øvrige indtægter	-631	1.082	1.233	1.235	3
Indtægter i alt	150.043	155.787	171.565	160.298	-11.267
Indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter) 2023 er vedrørende 2022	55.320	14.658	0	715	715
Indtægter i alt incl. kompensation	205.363	170.445	171.565	161.014	-10.551
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Bruttoudgifter:					
- Entreprenørkontrakter	498.315	530.997	529.923	514.008,028	15.915
- Incitamentsaftale	3.204	2.966	3.960	2.850,000	1.110
- Dubleringskørsel	5.745	6.664	7.870	4.799,721	3.070
- Olierisiko	0	0	0	0,000	0
- Bod	-200	-363	-255	-381,341	126
- Rejsetidsgaranti	47	76	106	81	25
- Endestationer/rutebilstationer	924	237	500	115	385
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	3.160	2.940	963	719	244
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	279	1.203	1.500	642	858
Bruttoudgifter, busruter	511.474	544.720	544.567	522.832	21.735
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	361.432	388.933	373.002	362.534	10.468
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-11.028	-3.542	-7.551	-7.551	0
Bruttoudgifter, busruter incl. kompensation	500.446	541.178	537.016	515.281	21.735
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Kompensation	295.083	370.733	365.451	354.268	11.183
Fællesudgifter:	79.639	82.654	82.444	82.444	-
- Driftsrelaterede udgifter	10.348	11.747	11.991	12.393	-402
- Salgsrelaterede udgifter	17.039	18.267	16.496	15.518	978
- Administrative udgifter	36.741	37.993	38.261	39.697	-1.436
- Rejsekort udgifter	15.013	15.313	15.696	15.696	-
- Investering Odense Letbane	5.004	1.422	0	0	-
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	-4.506	-2.088	0	-861	861
- Anlægsudgifter	986	1.919	1.000	1.750	-750
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	80.625	84.573	83.444	84.193	-750
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-80	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. kompensation	80.545	84.573	83.444	84.193	-750
Årets ejerbidrag busdrift	442.056	473.506	456.446	446.728	9.719
Kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	66.429	18.200	7.551	8.266	715
Årets ejerbidrag busdrift incl. Kompensation	375.628	455.306	448.895	438.461	10.434

FynBus

Kollektiv trafik

	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Åben Flextrafik (1.000 kr.)					
- Indtægter	2.780	3.011	4.043	3.477	-566
- Entreprenørudgifter	8.553	8.886	10.372	12.007	-1.636
Åben Flextrafik nettoudgifter	5.773	5.875	6.329	8.530	-2.201
- Fællesudgifter (Åben Flextrafik)	4.852	4.020	4.072	4.587	-515
Årets ejerbidrag Åben Flextrafik	10.625	9.895	10.401	13.117	-2.716
Kompensation(+ er merudgift og - er mindredgift, så ejerbidrag er lig B2020)	3.185	0	0	0	0
Årets ejerbidrag Åben Flextrafik incl. Kompensation	13.810	9.895	10.401	13.117	-2.716
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)					
Årets underskud kollektiv trafik	457.187	485.489	466.847	460.706	6.142
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	452.681	483.401	466.847	459.845	7.003
Kompensation i alt	-63.244	-18.200	-7.551	-8.266	715
Årets underskud kollektiv trafik incl. Kompensation	393.944	467.289	459.296	452.439	6.857
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Kompensation	389.438	465.201	459.296	451.578	7.718

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Ejrbetaling af busdrift	389.438	465.201	459.296	451.578	7.718
Optrævet aconto for året	388.111	444.261	445.335	441.728	-3.607
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	1.327	20.939	13.961	9.851	-4.110

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Afregning for foregående regnskabsår	-6.218	-4.590	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	2.801	0	2.564	0	-2.564
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	29	0	27	0	-27
Optrævet aconto for året	388.111	444.261	445.335	441.728	-3.607
Årets samlede likvide tilskud	384.724	439.671	447.925	441.728	-6.198

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Busruter					
Passagerantal*bus	8.938.000	11.162.243	11.810.000	11.074.000	-736.000
Driftsbusser	337	325	326	315	-11
Køreplantimer	613.426	594.508	559.070	556.368	-2.702
køreplankm	18.529.183	18.342.332	17.516.456	17.446.762	-69.694
Passagerer/køreplantime	15	19	21	20	-1
Passager/antal indbyggere	18	23	28	22	-6
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	29	29	32	31	-1
Indtægter/passagerer (kr.)	17	14	15	14	0
Indtægter/køreplantim (kr.)	245	269	307	288	-19
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	834	916	974	940	-34
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	589	647	667	652	-16
Årets underskud/køreplantime (kr.)	745	809	835	828	-7
Ejerbidrag/km (kr.)	24	26	26	26	0
Åben Flextrafik					
Passagerantal Flextur/Plustur (personure)	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.008.266	961.489	1.145.825	1.086.927	-58.898
Antal km (direkte rejse)	623.611	568.612	685.876	647.831	-38.045
Nettoudgifter/personur (kr.)	73	70	65	90	25
Bruttoudgifter/personur (kr.)	108	106	106	126	20
Fællesudgifter/personur (kr.)	61	48	42	48	7
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	17	17	15	20	5
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	10	9	12	3
Kollektiv trafik i alt					
Indbyggerantal	495.215	499.096	494.568	499.857	5.289
Passagerantal i alt	9.017.318	11.375.468	11.908.034	11.169.110	-738.924
Årets underskud/passagerer (kr.)	51	43	40	42	2
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	914	960	1.095	920	-176
* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle					

FynBus

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Salg af busser	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	3.824	3.680	3.870	4.011	140
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbrev Odense Kommune	2.618	-9.901	1.759	6.215	4.456
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.286	3.357	3.634	3.559	-75
Indtægter i alt	9.728	-2.865	9.263	13.785	4.522

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	19.565	20.379	21.571	21.118	453
Ekstern administration	-25	-19	80	-11	91
Udgifter i alt	19.540	20.360	21.651	21.107	544
I alt	9.812	23.225	12.388	7.322	5.066

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Optrækning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0
Optrækning Tide Bus - tj. Mandspension	517	459	410	423	13
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	893	931	639	708	69
Præmiebetaling til Sampension	1.410	1.390	1.049	1.131	82
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	384	323	181	189	8
i alt	1.794	1.713	1.230	1.320	90

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens					
Indtægter	-5.262	-5.935	-7.561	-6.624	-937
Entreprenørdgifter	21.073	26.088	30.536	33.072	-2.536
Fællesudgifter	4.960	5.347	5.612	5.899	-288
Ejerbidrag	20.771	25.499	28.586	32.347	-3.761
Personture	99.621	111.299	135.976	118.589	-17.387
Handicapkørsel (SBH) - Demens					
Indtægter	-236	-159	-262	-72	-189
Entreprenørdgifter	959	662	1.102	305	796
Fællesudgifter	104	116	173	58	115
Ejerbidrag	827	618	1.013	290	722
Personture	4.264	2.599	4.198	1.161	-3.037
Lægekørsel					
Indtægter	-2	-5	0	-4	4
Entreprenørdgifter	1.927	2.191	2.206	2.269	-63
Fællesudgifter	606	573	484	531	-47
Ejerbidrag	2.531	2.759	2.690	2.797	-106
Personture	12.669	13.301	13.000	11.658	-1.342
Speciallægekørsel					
Indtægter	-2	-3	0	-3	3
Entreprenørdgifter	1.389	1.411	1.579	1.642	-63
Fællesudgifter	220	232	224	240	-16
Ejerbidrag	1.607	1.640	1.804	1.880	-76
Personture	5.716	5.348	6.025	5.268	-757
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler					
Indtægter	0	0	0	-1	1
Entreprenørdgifter	158	220	221	319	-98
Fællesudgifter	25	28	24	35	-10
Ejerbidrag	182	247	245	353	-108
Personture	535	661	655	760	105
Paragrafkørsel					
Indtægter	-12	-2	-2	-1	-1
Entreprenørdgifter	441	390	250	334	-84
Fællesudgifter	79	97	52	84	-32
Ejerbidrag	507	485	300	418	-117
Personture	2.368	2.319	1.400	1.842	442
Genoptræningskørsel					
Indtægter	-4	-7	0	-7	7
Entreprenørdgifter	3.341	3.773	4.415	4.370	45
Fællesudgifter	934	989	1.003	1.016	-13
Ejerbidrag	4.271	4.755	5.418	5.379	39
Personture	26.216	25.731	29.250	26.314	-2.936
Special genoptræningskørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	386	434	727	503	224
Fællesudgifter	71	56	82	57	24
Ejerbidrag	457	490	809	560	248
Personture	1.271	1.269	2.165	1.286	-879
Aktivitetkørsel					
Indtægter	-202	-191	-255	-251	-4
Entreprenørdgifter	3.846	4.669	5.762	5.722	40
Fællesudgifter	1.071	1.087	1.121	1.021	100
Ejerbidrag	4.716	5.566	6.628	6.492	136
Personture	28.106	30.911	34.800	31.311	-3.489

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.927	2.800	1.920	3.562	-1.641
Fællesudgifter	599	892	531	899	-369
Ejerbidrag	2.527	3.692	2.451	4.461	-2.010
Personture	14.394	21.608	14.700	22.545	7.845
Specialskekørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	23.383	30.157	30.515	33.712	-3.196
Fællesudgifter	3.985	5.631	5.301	5.597	-296
Ejerbidrag	27.369	35.788	35.816	39.309	-3.492
Personture	116.856	145.951	142.255	153.783	11.528
Center for voksenundervisning					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	419	722	385	841	-457
Fællesudgifter	49	196	97	206	-109
Ejerbidrag	468	918	481	1.048	-566
Personture	2.825	4.736	2.480	4.368	1.888
CPR-kørsel/Job og ressource					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.324	1.811	1.903	2.123	-219
Fællesudgifter	476	605	612	614	-2
Ejerbidrag	1.800	2.417	2.515	2.737	-222
Personture	14.978	19.841	21.000	21.568	568
Dagcenterkørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	741	680	712	843	-131
Fællesudgifter	150	191	184	206	-22
Ejerbidrag	891	871	896	1.049	-153
Personture	4.733	4.276	4.700	4.354	-346

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2021 (årets priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2023 - budget 2023)
Siddende patientbefordring					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter ^{*)}	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.199	7.986	8.621	7.891	730
Ejerbidrag	7.199	7.986	8.621	7.891	730
Personture	205.255	193.657	215.000	190.623	-24.377
^{*)} Entreprenørfregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik					
Kompensation	0	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	7.199	7.986	8.621	7.891	730
Flextrafik i alt ekskl. Åben Flextrafik*					
Indtægter	-5.720	-6.304	-8.081	-6.963	-1.118
Entreprenørdgifter	61.314	76.007	82.234	89.618	-7.384
Fællesudgifter	20.528	24.026	24.120	24.354	-234
Ejerbidrag Flextrafik ekskl. Åben Flextrafik i alt	76.122	93.730	98.274	107.009	-8.736
Personture i alt	539.807	583.507	627.604	595.430	-32.174
Kompensation	10.078	0	-1.301	-1.301	0
Ejerbidrag Flextrafik ekskl. Åben Flextrafik i alt incl. Kompensation	86.200	93.730	96.972	105.708	-8.736
Åben Flextrafik					
Indtægter	-2.780	-3.011	-4.043	-3.477	-566
Entreprenørdgifter	8.553	8.886	10.372	12.007	-1.636
Fællesudgifter	4.852	4.020	4.072	4.587	-515
Ejerbidrag Åben Flextrafik i alt	10.625	9.895	10.401	13.117	-2.716
Personture i alt	79.318	83.468	98.034	95.110	-2.924
Kompensation	3.185	0	0	0	0
Ejerbidrag Åben Flextrafik i alt incl. Kompensation	13.810	9.895	10.401	13.117	-2.716
Flextrafik i alt					
Indtægter	-8.500	-9.315	-12.123	-10.440	-1.683
Entreprenørdgifter	69.867	84.893	92.606	101.625,315	-9.020
Fællesudgifter	25.380	28.046	28.192	28.941	-749
Ejerbidrag Flextrafik i alt	86.747	103.625	108.675	120.126	-11.452
Personture	619.125	666.975	725.638	690.540	-35.098
Kompensation	13.263	0	-1.301	-1.301	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	100.010	103.625	107.373	118.825	-11.452
Nøgletal**					
Km	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter pr. personture	169	179	181	203	22
Entreprenørdgifter pr. direkte rejseminut inklusiv service	0	0	0	0	0
Ejerbidrag/personetur	192	202	196	225	29

* Åben Flextrafik afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Åben Flextrafik og ekskl. siddende patient befordring



FynBus Regnskab 2023

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	10
3.1	LEDELSENS ÅRSBERETNING	10
3.2	HOVED- OG NØGLETAL.....	10
4	ÅRSREGNSKAB 2021	11
4.1	ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS	11
4.2	DRIFTSREGNSKAB – UDGIFTSBASERET	16
4.3	BALANCE.....	17
5	NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE	18
5.1	NOTE 1 – INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK	18
5.2	NOTE 2 – INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK	18
5.3	NOTE 3 – INDTÆGTER FRA PROJEKTER.....	18
5.4	NOTE 4 – ØVRIGE INDTÆGTER.....	18
5.5	NOTE 5 – UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK	19
5.6	NOTE 6 – FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK	19
5.7	NOTE 7 – UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	19
5.8	NOTE 8 – FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK.....	19
5.9	NOTE 9 – PROJEKTUDGIFTER.....	20
5.10	NOTE 10 – ØVRIGE UDGIFTER	20
5.11	NOTE 11 - PERSONALEOVERSIGT.....	20
5.12	NOTE 12 - ANLÆGSUDGIFTER.....	21
5.13	NOTE 13 - ANLÆGSOVERSIGTEN	21
5.14	NOTE 14 – FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	22
5.15	NOTE 15 - TILGODEHAVENDE	22
5.16	NOTE 16 – LIKVIDE BEHOLDNINGER OG FINANSIERINGSOVERSIGT	22
5.17	NOTE 17 - EGENKAPITAL	24
5.18	NOTE 18 – LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	26
5.19	NOTE 19 - KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	26
5.20	NOTE 20 – KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE	26
5.21	NOTE 21 - HENSÆTTELSE.....	27
6	NOTESPECIFIKATIONER	28
7	BEMÆRKNINGER TIL REGNSKABET	29
7.1	BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER.....	29

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

Rasmus Back Mandø, direktør

Bestyrelse (2022-2025)

Tim Vermund, formand

Kim Johansen, næstformand

Anne Fiber, bestyrelsesmedlem

Ole Tyrsted Jørgensen, bestyrelsesmedlem

Jesper Kiel, bestyrelsesmedlem

Rene Larsen, bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen, bestyrelsesmedlem

Jim Staffensen, bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma, bestyrelsesmedlem

Kasper Solberg, bestyrelsesmedlem

Lars Erik Hornemann, bestyrelsesmedlem

Revision

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
Fælledvej 1
5000 Odense C

2 Påtegninger

2.1 Ledelsens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2023 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 31. maj 2024

Rasmus Back Mandø

Direktør

2.2 Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2023.

Odense, den 31. maj 2024

Tim Vermund

Formand

Kim Johansen

Næstformand

Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem

Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem

Jesper Kiel

Bestyrelsesmedlem

Rene Larsen

Bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem

Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem

Kasper Solberg

Bestyrelsesmedlem

Lars Erik Hornemann

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 2023, jf. siderne 10-27 i årsregnskabet 2023, der omfatter anvendt regnskabspraksis, udgifts og omkostningsbaseret regnskabsopgørelse, balance, obligatoriske oversigter 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.

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 International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

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 2023. 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.

Operatørudgifter

Området "Operatørudgifter" har samlet haft en udgift på 623.468 t.kr. (628.507 t.kr. i 2022)

Operatørudgifter vedrører entreprenørudgifter i forbindelse med Fynbus' kerneopgave håndtering af offentlig transport i form af bus, bane og flex kørsel. Fynbus indgår kontrakter med private entreprenører i form af vognmænd angående varetagelse af den egentlige kørsel af borgere, hvorfor Fynbus ikke selv ejer busser eller udfører den reelle kørsel. Disse kontrakter er ofte flerårige, og tilpasses løbende de aktuelle prisstigninger ved indeksering af kontraktsummerne. Kontrakterne tilpasses primært ved indeksering udstedt af foreningen "TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK". Dermed bør kontrakterne løbende tilpasse sig det reelle omkostningsniveau i Danmark, på trods af at kontrakterne er flerårige.

Operatørudgifter vurderes derfor at være et centralt forhold for revisionen, da ændringer i samfundet og prisniveauer kan have væsentlig indflydelse på årsrapporten.

Vores behandling i revisionen

Vores væsentligste revisionshandlinger vedrørende operatørudgifterne, har været:

Vi har i forbindelse med vores revision opnået en forståelse for selskabets procedurer og forretningsgange for håndtering af entreprenørkontrakter herunder udbudsprocessen, opstart af kontrakter samt den løbende indeksering, der foregår på månedsbasis.

Vi har gennemgået selskabets egenkontrol med udgifter registreret på de enkelte ruter på baggrund af en substansanalytisk revisionsmetodik, hvormed enkelte kontrakter er kontrolleret i en vugge-til-grav test.

Det er kontrolleret at de aktive kontrakter er faktureret på baggrund af faktiske underskrevne kontrakter, samt at de fakturerede beløbet er indekseret korrekt efter de relevante omkostningsindeks udstedt af "TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK" specificeret i kontrakterne.

Det ovenstående har ikke givet anledning til bemærkninger.

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 2023 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2023. 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, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de

Økonomiafdelingen

enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i 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.

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

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele, den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

Andre Oplysninger end årsregnskabet og revisors erklæring herom

Økonomiafdelingen

Ledelsen er ansvarlig for Andre Oplysninger. Andre Oplysninger omfatter ”Notespecifikationer” til internt regnskab side 28 samt ”Bemærkninger til regnskabet” på side 29-31, 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

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen på baggrund af andre erklæringer.

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

Vi blev af bestyrelsen første gang antaget som revisor for Fynbus for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 17 år frem til og med regnskabsåret 2023.

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.

FynBus

2. maj 2024

Økonomiafdelingen

Aarhus, den 31. maj 2024

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
CVR-nr. 20 22 26 70

Henrik Brorsbøl Jakobsen
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 2024 behandles årsberetningen på bestyrelsesmødet i juni. Det eksterne regnskab er derfor et selvstændigt dokument.

3.2 Hoved- og nøgletal

Oversigt over væsentlige økonomiske nøgletal (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022	Regnskab 2021	Regnskab 2020
Regnskabsopgørelsen (udgiftsbaseret)				
Resultat af ordinær driftsvirksomhed (- = overskud)	22.741	8.916	2.217	-559
Resultat i alt (- = overskud)	23.861	13.851	13.273	2.467
Balance, aktiver				
Anlægsaktiver	195.942	167.401	276.844	286.230
Øvrige omsætningsaktiver	74.682	75.548	78.312	62.108
Likvider	32.111	32.696	50.787	84.725
Balance, passiver				
Egenkapital	99.876	81.345	80.044	77.536
Hensatte forpligtigelser	-303.794	-263.938	-393.556	-409.452
Langfristet gæld	-4.878	-5.094	-5.405	-5.164
Kortfristet gæld	-93.940	-87.959	-87.026	-95.983

4 Årsregnskab 2023

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 Regnskabsystem for kommuner samt øvrige relevante forskrifter er fulgt.

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

Driftsregnskab

Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

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

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

Økonomiafdelingen

Præsentation i udgiftsregnskabet

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

Bemærkninger til regnskabet

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

Balancen

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

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

Levetiderne ligger i følgende intervaller:

• Bygninger	25 - 50 år
• Andre bygninger (endestationer)	10 - 30 år
• Leasede aktiver	5 - 10 år
• Tekniske anlæg, maskiner mv.	5 - 10 år
• Rejsekortudstyr	10 år
• Inventar	5 år
• IT-udstyr mv.	3 år
• Immaterielle anlægsaktiver	3 år

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

Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

Materielle og immaterielle anlægsaktiver under udførelse

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

Grunde og bygninger

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

Finansielle anlægsaktiver - Tilgodehavender

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

Tilgodehavende hos Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af 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.

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

Omsætningsaktiver – likvide midler

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

Egenkapital

Det er ejernes intention, at selskabets drift skal hvile i sig selv. I forbindelse med 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. Samt pr. 31.12.2022 og seneste aktuaropgørelse er lavet pr. 31.12.2023. Næste aktuaropgørelse forventes lavet i 2028.

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.

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.

Økonomiafdelingen

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 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
1	Indtægter fra busdrift	-172.353	-180.478	-180.546
	Ejerbidrag fra busdrift	-451.578	-459.296	-460.907
	Indtægter kollektiv trafik i alt	-623.931	-639.774	-641.452
2	Indtægt fra flexkørsel	-6.963	-8.081	-6.304
	Ejerbidrag fra flexkørsel	-105.708	-98.274	-93.730
	Indtægter flexkørsel i alt	-112.671	-106.354	-100.034
3	Indtægter fra projekt	-1.473	0	-925
4	Indtægter fra øvrige	-4.011	-3.870	-3.680
	Indtægter i alt	-742.086	-749.998	-746.090

Note	UDGIFTER	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
5	Udgifter fra busdrift	535.151	552.258	552.500
6 og 11	Fællesudgifter	87.755	86.516	87.785
	Udgifter kollektiv trafik i alt	622.906	638.774	640.284
7	Udgifter fra flextrafik	88.317	82.234	76.007
8	Fælles udgifter	24.354	24.120	22.656
	Udgifter flexkørsel i alt	112.671	106.354	98.664
9	Udgifter fra projekt	638	0	141
10	Udgifter fra øvrige	17.547	18.017	17.003
	Udgifter i alt	753.762	763.145	756.092
	Driftsresultat før finansiering	11.675	13.146	10.002
	Renter	11.066	-1.607	-1.086
	Resultat af ordinær driftsvirksomhed	22.741	11.539	8.916
	Anlægsudgifter	1.120	1.000	4.935
	Resultat i alt	23.861	12.539	13.851

Resultatdisponering (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Til rammestyring via egenkapital	861	0	2.088
Til egenkapital	23.001	12.539	11.763
Resultat i alt (- = overskud)	23.861	12.539	13.851

4.3 Balance

Note	Aktiver (1.000 kr.)	Ultimo 2023	Ultimo 2022	Ultimo 2021
	Anlægsaktiver			
12 & 13	Materielle anlægsaktiver			
	Grunde og bygninger	29.164	31.625	33.726
	Tekniske anlæg m.v.	19.989	26.924	32.965
	Inventar mv.	490	753	986
	Anlæg under udførelse	0	0	0
12 & 13	Immaterielle anlægsaktiver			
	Immaterielle anlægsaktiver	173	917	2.817
	Anlæg under udførelse	694	2.354	0
	Materielle/immaterielle anlægsaktiver	50.509	62.573	70.493
14	Finansielle anlægsaktiver	145.433	104.828	206.350
	Anlægsaktiver i alt	195.942	167.401	276.844
	Omsætningsaktiver			
15	Tilgodehavender	74.682	75.548	78.312
16	Likvide beholdninger	32.111	32.696	50.787
	Omsætningsaktiver i alt	106.793	108.244	129.099
	Aktiver i alt	302.736	275.646	405.943

Note	Passiver (1.000 kr.)	Ultimo 2023	Ultimo 2022	Ultimo 2021
17	Egenkapital	-99.876	-81.345	-80.044
21	Hensatte forpligtigelser	303.794	263.938	393.556
18	Langfristede gældsforpligtigelser	4.878	5.094	5.405
19	Kortfristede gældsforpligtigelser	93.940	87.959	87.026
	Passiver i alt	302.736	275.646	405.943

20	Eventualforpligtelser udgør 1.609.851 t.kr.
-----------	---

5 Noter til driftsregnskab og balance

5.1 Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik

Note 1 - Indtægter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter busdrift	-168.161	-176.435	-162.877
Covid-19 kompensation	-715	0	-14.658
Indtægter telekørsel	-3.477	-4.043	-3.011
Indtægter fra kollektiv trafik i alt	-172.353	-180.478	-180.546

5.2 Note 2 - Indtægter fra Flextrafik

Note 2 - Indtægter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter Handicapkørsel (SBH)	-6.697	-7.823	-6.095
Indtægter Anden kørsel	-266	-257	-209
Indtægter fra flextrafik i alt	-6.963	-8.081	-6.304

5.3 Note 3 - Indtægter fra projekter

Note 3 - Indtægter fra projekter (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter "Mobilitetspulje"	-534	0	-26
Projekt Bus og Cykel på arbejde	-190	0	-150
Tilskud fra Trafikstyrelsen Projekt "3 El-Busser"	-749	0	-749
Indtægter fra projekter i alt	-1.473	0	-925

5.4 Note 4 - Øvrige indtægter

Note 4 - Øvrige indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter vedr. tjenestemandspensioner	-4.011	-3.870	-3.680
Øvrige indtægter i alt	-4.011	-3.870	-3.680

5.5 Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik

Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Udgifter busdrift	530.695	549.438	547.156
Stigende omkost. kompensation vedr. busdrift	-7.551	-7.551	-3.542
Udgifter telekørsel	12.007	10.372	8.886
Covid-19 kompensation vedr. telekørsel	0	0	0
Udgifter fra kollektiv trafik i alt	535.151	552.258	552.500

5.6 Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik

Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Fællesudgifter busdrift	83.168	82.444	83.765
Covid-19 kompensation vedr. busdrift	0	0	0
Fællesudgifter telekørsel	4.587	4.072	4.020
Fællesudgifter fra kollektiv trafik i alt	87.755	86.516	87.785

5.7 Note 7 - Udgifter fra Flextrafik

Note 7 - Udgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Udgifter Handicapkørsel (SBH)	33.377	31.638	26.749
Covid-19 kompensation vedr. handicapkørsel	0	0	0
Udgifter Anden kørsel	56.241	50.596	49.258
Stigende omkost kompensation vedr. Flextrafik	-1.301	0	0
Udgifter fra flextrafik i alt	88.317	82.234	76.007

5.8 Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik

Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Fællesudgifter Handicapkørsel (SBH)	5.957	5.784	5.151
Fællesudgifter Anden kørsel	10.506	9.715	9.975
Fællesudgifter Siddende patientbefordring	7.891	8.621	7.530
Fællesudgifter fra flextrafik i alt	24.354	24.120	22.656

5.9 Note 9 - Projektudgifter

Note 9 - Projektudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Udgifter "Bedre trafikinformation"	1.002	0	327
Udgifter Nyt økonomisystem	643	0	1.490
Heraf anlægsudgifter	-1.007	0	-1.676
Projektudgifter i alt	638	0	141

5.10 Note 10 - Øvrige udgifter

Note 10 - Øvrige udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Udgifter vedr. tjenestemænd	17.547	18.017	17.003
Øvrige udgifter i alt	17.547	18.017	17.003

5.11 Note 11 - Personaleoversigt

Note 11 - Personaleoversigt over antal medarbejdere, omregnet til heltidsansatte	Regnskab 2023	Regnskab 2022
FynBus i alt	101,2	98,0
Der er 2 medarbejdere udlånt til Keolis, som ikke er indeholdt i denne note. De samlede lønudgifter i 2023 udgjorde 58.589 (1.000 kr.). (2022 = 58.106)		

5.12 Note 12 - Anlægsudgifter

Note 12 - Anlægsudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Immaterielle anlæg m.v.:	293	500	2.860
Diverse it-projekter			
Teknisk anlæg bygninger:	113	0	0
Grunde og bygninger	0	0	360
Endestationer			
Tekniske anlæg m.v.	714	500	1.609
Firmabiler, Trafikinformation			
Inventar m.v.	0	0	106
Mødelokaler, Server mv.			
Anlæg under udførelse	0	0	0
Endestationer			
I alt	1.120	1.000	4.935

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 anlægsakti ver under udførelse	I alt
Kostpris 1.1.2023	23.031	3.133	70.155	75.298	3.540	0	175.157
Tilgang	0	293	0	827	0		1.120
Afgang	625	1.641				0	2.266
Kostpris 31.12.2023	22.406	1.784	70.155	76.125	3.540	0	174.010
Ned- og afskrivninger 1.1.2023	22.114	779	38.530	48.374	2.787	0	112.583
Årets afskrivninger	801	594	2.461	7.762	263		11.881
Afskrivninger afhændede aktiver	682	282					964
Ned- og afskrivninger	22.233	1.091	40.991	56.136	3.050	0	123.501
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2023	173	694	29.164	19.989	490	0	50.509
Heraf finansielt leaseede aktiver							0
Afskrivning (antal år)	3 år		10-50 år	5-10 år	3-5 år		

Ejendomsvurderingen 2020 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.

Ejerlejlighed i Odense Banegårdscenter er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,66%. 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 2023	Regnskab 2022
Tilgodehavende tjenestemænd - Odense Kommune	130.598	90.942
Ansvarlig lån - Rejsekort/Rejseplan A/S	4.508	3.270
Aktieandel Rejsekort/Rejseplan A/S	10.326	10.616
Finansielle anlægsaktiver i alt	145.433	104.828

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint. Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kr. 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 2023	Regnskab 2022
Tilgodehavender, kommuner	20.961	12.594
Tilgodehavender, Region Syddanmark	26.651	14.913
Tilgodehavender, rejsekortet	6.257	1.371
Øvrige tilgodehavender	20.814	46.669
Kortfristede tilgodehavender i alt	74.682	75.548

5.16 Note 16 - Likvide beholdninger og finansieringsoversigt

Note 16 - Likvidebeholdninger (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Øvrige FynBus, drift	-63.067	-69.055
Pensionsmidler - bankkonto og obligationer	95.178	101.751
Likvide beholdninger ultimo	32.111	32.696

Økonomiafdelingen

Note 16 - Finansieringsoversigt (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Likvide beholdninger primo	32.696	50.787
Tilgang af likvide aktiver:		
+/- Årets resultat	-23.001	-11.763
+/- ændring i kortfristede tilgodehavender	866	2.764
+/- ændring i kortfristede gældsforpligtelser	5.981	933
+/- ændring i langfristede gældsforpligtelser	-216	-311
+/- indbetalinger vedrørende finansielle anlægsaktiver	-717	1.448
+/- tilgodehavender vedrørende finansielle anlægsaktiver	-232	-45
+/- finansieret via egenkapitalen	1.740	2.125
+/- Øvrige finansforskydninger	14.993	-13.242
Anvendelse af likvide aktiver:		
Afdrag på lån	0	0
Likvide beholdninger ultimo	32.111	32.696

5.17 Note 17 - Egenkapital

Note 17 - Egenkapital (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Egenkapital rammestyring		
Primo	-665	1.423
Overført resultat, jf. resultatdisponering	-861	-2.088
Rammestyring ultimo	-1.526	-665
Egenkapital i øvrigt Primo	-80.681	-81.468
<i>Egenkapital anlægsaktiver</i>		
Primo	62.573	70.493
Investering i anlægsaktiver	1.120	4.935
Afgang anlægsaktiver	-2.266	0
Årets afskrivninger anlægsaktiver	-11.881	-12.855
Afskrivninger afhændede aktiver	964	
Ultimo	50.509	62.573
<i>Egenkapital Feriepengeforpligtelse</i>		
Primo	6.797	7.334
Regulering feriepengeforpligtelse	5	-537
Ultimo	6.801	6.797
<i>Egenkapital Rejsekort&Rejseplanen aktier - indre værdi</i>		
Primo	-21.849	-22.344
Ændring i indre værdi	-289	495
Ultimo	-22.138	-21.849
<i>Egenkapital Rejsekort udstyr og implementering</i>		
Primo	-71.327	-73.452
Afdrag udstyr - genopretning	1.740	2.125
Ultimo	-69.587	-71.327

Økonomiafdelingen

Note 17 - Egenkapital - fortsat (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
<i>Egenkapital Tjenestemænd FynBus</i>		
Primo	-27.442	-13.733
+/- Årets resultat vedr. tj.mænd	-23.001	-11.763
Odense Kommunes andel af tjenestemandspens	0	0
Urealiseret kursreguleringer	15.679	-11.462
Regulering henlæggelse tjenestemandspension	-7.094	9.516
Ultimo	-41.858	-27.442
<i>Egenkapital Tjenestemænd Odense Kommune</i>		
Primo	33.657	13.260
Andel af tjenestemandspension	7.084	20.397
Ultimo	40.740	33.657
<i>Egenkapital Projekter, TMS-billetudstyr mv.</i>		
Primo	-58.084	-58.084
Ultimo	-58.084	-58.084
Egenkapital Indefrosne feriemidler		
	-4.735	-5.006
Egenkapital i øvrigt Ultimo		
	-98.350	-80.681
Egenkapital i alt	-99.876	-81.346

5.18 Note 18 - Langfristede gældsforpligtelser

Note 18 - Langfristet gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Indefrosne feriemidler	4.878	5.094
Langfristet gæld i alt	4.878	5.094

5.19 Note 19 - Kortfristede gældsforpligtelser

Note 19 - Kortfristede gæld (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Kommuner	10.420	15.678
Region Syddanmark	17	3.967
Løn	210	223
Anden gæld:		
- Skyldige feriepenge ekskl. indefrosne feriemidler	3.898	3.958
- Overskudslikviditet vedr. rejsekortet mv.	9.705	9.055
- Øvrig gæld	69.690	55.078
Kortfristet gæld i alt	93.940	87.959

5.20 Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser

Note 20 - Eventualforpligtelser (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2022
Huslejeforpligtelser	1.428	660
Operationel leasing af kontormaskiner og biler	847	151
Forpligtelser i hh. til indgåede entreprenørkontrakter	1.607.401	1.933.616
Økonomisk sanktion vedr. udbudsregler	0	0
Feriepengeforpligtelse FlexDanmark	175	166
Eventualforpligtelser i alt	1.609.851	1.934.592

5.21 Note 21 - Hensættelser

Note 21 - Hensættelser (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Regnskab 2021
Hensatte forpligtelser primo	263.938	393.556
Betalte pensioner	-21.118	-20.379
Pensionshensættelse, administrativt personale	189	323
Indbetaling vedr. ansatte tjenestemænd	3.559	3.357
Regulering i henhold til aktuaropgørelse	57.225	-112.920
Hensatte forpligtelser ultimo	303.794	263.938

6 Notespecifikationer

Specifikationer til internt regnskab.

Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter busdrift internt regnskab	160.298	171.565	160.081
+ Salgsprovision	2.232	1.003	852
+ Tab på debitorer	4.763	2.352	410
+ Rejsekort chipkortudgift	868	1.515	1.534
Indtægter busdrift eksternt regnskab note 1	168.161	176.435	162.877

Note 5 - Udgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Udgifter busdrift internt regnskab	522.832	544.567	544.720
+ Salgsprovision	2.232	1.003	852
+ Tab på debitorer	4.763	2.352	410
+ Rejsekort chipkortudgift	868	1.515	1.534
- Anlægsudgifter i busdrift	0	0	-360
Udgifter busdrift eksternt regnskab note 5	530.695	549.438	547.156

Note 6 - Fællesudgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Fællesudgifter internt regnskab	84.193	83.444	84.573
- Heraf anlægsudgifter	-113	-1.000	-1.529
- Projektudgifter	-171	0	-892
- Heraf rammestyning	861	0	2.088
- Renteudgifter	-1.602	0	-475
Fællesudgifter eksternt regnskab	83.168	82.444	83.765

7 Bemærkninger til regnskabet

7.1 Bemærkninger til budgetafvigelser

Bevilling / budget (1.000 kr.) (udgiftsbaseret)	Regnskab 2023	Budget 2023	Afvigelser
Indtægter	-742.086	-749.998	7.912
Udgifter	753.762	763.145	-9.383
Renteindtægter	11.066	-1.607	12.673
Anlægsudgifter	1.120	1.000	120
Resultat (- = overskud)	23.861	12.539	11.321

Bemærkninger

Indtægter:

Afvigelsen på 7,9 mio. kr. i mindreindtægter kan henføres til:

Busdriften, herunder telekørsel, en mindreindtægt på 15,8 mio. kr. fordelt med mindreindtægt på 8,1 mio. kr. ved indtægter og mindreindtægt ved ejerbidrag på 7,7 mio. kr.

Mindreindtægt på 8,1 mio. kr. væsentlige årsager:

- Indtægterne fra busdriften er 10,6 mio. kr. lavere end budgetteret. De væsentlige årsager er:
 - Passagerindtægter ved Odense Kommune er 9,3 mio. kr. lavere end budgetteret, som skyldes konsekvenserne af letbanens overtagelse af 40-gruppen samt et nyt bynet pr. august 2022.
 - Færre passagerindtægter ved Kerteminde og Svendborg Kommune end budgetteret på 0,9 mio. kr., da kommunerne har valgt at indføre gratis kørsel efter budgettet var vedtaget.
 - Blandt billetprodukterne ses nogle forskydninger. Der er en mindreindtægt ved kontaktbilletter, Rejsekort Classic og ungdomskort, mens der er en merindtægt ved mobilbilletter og pendlerkort. En af årsagerne til forskydning er, at i forbindelse med letbanens start og et nyt bynet, er der lavet kampagner med billigere mobilbilletter, det betyder at nogle passagerer fravælger rejsekortet eller kontaktbillet og vælger en mobilbillet.
 - Ekstra Covid-19 kompensation for januar – februar 2022 svarende til 0,7 mio. kr.
 - I forbindelse med indberetning til gældsstyrelsen, er der et tab på debitor, som reducerer indtægterne med 2,4 mio. kr., heraf er 1,1 mio. kr. afskrevet som tab, i forhold til budgettet. De resterende debitor forventes inddrevet af gældsstyrelsen over tid.
- Indtægterne fra åben flextrafik er 0,5 mio. kr. lavere end budget.

Økonomiafdelingen

Ejerbidraget til busdrift er 7,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Den væsentligste årsag til lavere ejerbidrag er lavere entreprenørudgifter pga. omkostningsindeksernes.

Flextrafik, Handicap og Specialkørsel, merindtægt på 6,3 mio. kr.

- Indtægterne fra flextrafik er 1,1 mio. kr. lavere end budget, svarende til 14 % Det skyldes ca. 20.000 færre handicapture end budgetteret, svarende til ca. et fald på 15 %.
- Ejerbidraget til flexkørsel er 7,4 mio. kr. højere end budgetteret. Den væsentligste årsag skyldes højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser pr. marts 2023.

Øvrige indtægter, herunder indtægter vedrørende eksternt finansierede projekter, merindtægt på 1,6 mio. kr. der primært kommer fra:

- Merindtægt fra Region Syddanmark vedr. mobilitetspulje på 0,5 mio. kr.
- Merindtægt fra Staten (trafikstyrelsen) vedr. projekt grønne elbusser til Fyn på 0,75 mio. kr.
- Merindtægt vedr. Projekt Bus og Cykel på arbejde på 0,2 mio. kr.
- Merindtægt på 0,1 mio. kr. i nettohuslejeindtægt.

Udgifter:

Afvigelsen på 9,3 mio. kr. i mindreudgifter fordelt med mindreudgift på 15,8 mio. kr. ved busdrift og merudgift 6,3 mio. kr. ved flextrafik.

Busdriften, herunder Telekørsel, mindreudgift på 15,8 mio. kr.:

- Udgifter til busdrift er 21,7 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til et fald på ca. 4 %.
 - Færre kørselsudgifter på ca. 10,5 mio. kr. grundet lavere omkostningsindekser end budgetteret.
 - Ændring i kørselssammensætning og færre køreplaner reducerer kørselsudgifter med ca. 6,4 mio. kr.
 - Færre dubleringskørsler reducerer kørselsudgifter med ca. 3,1 mio. kr.
 - Øvrige udgifter er reduceret med ca. 1,7 mio. kr.
- Udgifter til Telekørsel er 1,6 mio. kr. højere end budgetteret, Den væsentligste årsag skyldes højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser pr. marts 2023.
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 1,2 mio. kr. større end budgetteret.
 - Merforbrug vedr. fællesudgifter relateret til busdriften på 0,7 mio. kr. vedr. busdriften, heraf reguleres via rammestyring.
 - Merforbrug vedr. fællesudgifterne til telekørsel på 0,5 mio. kr.

Flextrafik, merudgift på 6,3 mio. kr.:

- Merforbruget kan primært henføres til et merforbrug ved anden visiteret kørsel på 5,6 mio. kr. hvilket skyldes ca. 12.600 flere ture end budgetteret.
- Fællesudgifterne er 0,2 mio. kr. højere end budget og skyldes primært ekstra udgifter til et IT-system (NOP).

Øvrige udgifter, herunder eventuelle udgifter vedrørende projekter, mindreudgift på 0,1 mio. kr.:

Økonomiafdelingen

- Udgifter vedr. tjenestemænds pensionsudbetalinger er 0,4 mio. kr. lavere end budgetteret.

Renter:

Afvigelsen på 12,6 mio. kr. i merudgift kan henføres til:

- I 2023 er der urealiseret kursregulering på 15,6 mio. kr. ved tjenestemænd. Forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd lyder på 6,2 mio. kr., netto giver det 9,4 mio. som udgift, hvilket er 11,2 mio. kr. mere end forventet.
- Derudover er realiseret en udgift på 1,6 mio. kr., bestående af øvrige renteudgifter og renteindtægter fra ansvarligt lån, der er 1,4 mio. kr. mere end forventet.

Anlægsudgifter:

Udgiften er 0,12 mio. kr. højere end budgetteret.

Resultat:

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 23,8 mio. kr., hvilket er 11,3 mio. kr. højere end budgettet skyldes primært urealiseret kursregulering ved tjenestemænd.

Af det samlede resultat er 0,8 mio. kr. disponeret til rammestyling af fællesudgifter via egenkapitalen.

FynBus busdrift 2023

	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD
Ejerbetaling Kollektiv trafik	21.548.226	30.593.712	8.713.880	6.928.889	14.690.664	16.808.924	16.285.480	164.710.228	29.554.052	142.605.246
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring) Realiseret 68.727 - budget 66.748 = 1.979 tkr.	-22.440	-36.139	-11.080	-12.730	-18.454	-22.847	-25.258	-284.226	-57.761	-370.023
Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring	21.525.787	30.557.573	8.702.800	6.916.159	14.672.209	16.786.078	16.260.222	164.426.001	29.496.291	142.235.223
Opkrævet ejerbetaling 2023 - aconto	22.436.854	31.018.453	8.198.883	7.277.823	13.713.264	17.856.292	16.940.014	161.198.215	30.593.448	132.494.500
Restfinansiering 2023	911.067	460.880	-503.917	361.664	-958.945	1.070.214	679.792	-3.227.786	1.097.157	-9.740.723
Tilgodehavende vedr. tidligere år	0	2.387.169	526.591	585.708	1.023.205	0	1.201.510	5.452.382	2.960.249	26.914.504
Tilgodehavende 2023	0		503.917		958.945			3.227.786		9.740.723
I alt	0	2.387.169	1.030.507	585.708	1.982.150	0	1.201.510	8.680.169	2.960.249	36.655.227
Samlet tilgodehavende	0	2.387.169	1.030.507	585.708	1.982.150	0	1.201.510	8.680.169	2.960.249	36.655.227
RSD tidligere år (vedr. 2012 til 2020)										5.480.550
Gæld 2022										
Gæld 2023	911.067	460.880	0	361.664	0	1.070.214	679.792	0	1.097.157	0
I alt	911.067	460.880	0	361.664	0	1.070.214	679.792	0	1.097.157	5.480.550
								Akkumuleret rente RSD		20.644
								RSD i alt		-31.154.033
								Ekstraord. ejerbidrag RSD		6.500.115
								RSD i alt		-24.653.918

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2023, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2024. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2023 og beregnes som et års gæld.

Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2023

Rejseudgifter

Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	40,00
Togbilletter/Rejsekort	Kr.	<u>1.784,00</u>
I alt	Kr.	<u>1.824,00</u>

Hotel/restaurant/cafe

Hotel	Kr.	<u>2.870,00</u>
I alt	Kr.	<u>2.870,00</u>

Studietur/konference

Studietur	Kr.	8.800,00
Konference	Kr.	<u>1.295,00</u>
	Kr.	<u>10.095,00</u>
Total	Kr.	<u>14.789,00</u>

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2023
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.

SAG TIL BESLUTNING:**4. UDMØNTNING FRA MARKEDSFØRINGSKAMPAGNEN 2024****Resumé:**

I denne sag anmoder administrationen om at få frigivet de resterende midler på markedsføringsbudgettet til at markedsføre det nye regionale rutenet.

Finansieringen af rutenettet er baseret på en passagerfremsgang på stamruterne, og det kræver øget markedsføring. De samlede kampagneindsatser falder i tre faser, og blev indledt april 2024, og løber frem til udgangen af året. Den aktuelle ansøgning skal dække aktiviteter, der knytter sig til kampagnens tredje fase; tiltrækning af nye kunder.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af 400.000 kr. til en målrettet markedsføringskampagne for den regionale buskørsel på Fyn og Langeland.

Vedtagelse:**Sagsfremstilling:**

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder. I denne sag præsenteres markedsføringsaktiviteter for 400.000 kr.

I budget 2024 er der afsat en pulje på 2,5 mio. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hver 1,25 mio. kr.

Kampagne: "Tilpasninger af det regionale rutenet på Fyn og Langeland"

FynBus' bestyrelse vedtog den 19. januar 2024 en række tilpasninger af det regionale busnet på Fyn og Langeland, som skal træde i kraft ved køreplansskifte i august 2024.

Overordnet set betyder beslutningen, at nogle områder vil opleve reduceret busbetjening, mens andre vil opleve øget busbetjening. I de områder, der oplever en reduceret busbetjening, forventer administrationen en øget brug af Plustur.

For at understøtte disse forandringer, og for at sikre at borgerne er oplyste om konsekvenserne, gennemfører administrationen en række målrettede indsatser, der knytter sig til de berørte områder.

Indsats i forhold til reduceret tilbud:

En af konsekvenserne af tilpasninger af busnettet er, at en række områder mister deres busforbindelser midt på dagen og i weekenderne, og i stedet henvises til tilbuddet om Plustur. Her er det vigtigt at sikre borgernes kendskab til Plustur.

Indsats i forhold til forbedret tilbud:

En anden konsekvens er at nogle områder vil opleve en øget busbetjening og dermed en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Her er det vigtigt at øge kendskabet til det nye trafiktilbud, så flere borgere finder det relevant at benytte bussen.

I begge tilfælde er der brug for god markedsføring, så kunderne kender og forstår deres muligheder.

Kampagneindsatser falder i tre faser:

- **Fase 1:**
Udbredelse af kendskab til tilbuddet om Plustur. (Denne del af kampagnen er iværksat med kampagnen: "Plustur – næsten som at have sit helt eget stoppested".)
- **Fase 2:**
Generel udbredelse af kendskab til de samlede forandringer. (Denne del af kampagnen knytter sig til indsatser op imod og lige efter køreplansskiftet)
- **Fase 3:**
Markedsføring af det nye samlede trafiktilbud med henblik på at tiltrække nye kunder. (Denne del af kampagnen gennemføres som en række lokale indsatser i de områder, der vil opleve forbedringer af trafiktilbuddet).

Kampagneindsatserne strategiske fokus er på de kunder, der oplever de største forandringer. Målet er at alle relevante kunder skal kende konsekvenserne af forandringerne, samt at nye kunder tiltrækkes af den forbedrede busbetjening.

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 mio. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2024.

Der er tidligere disponeret 0,5 mio. kr. til en markedsføringsindsats i Odense, samt 0,8 mio. kr. til de to første faser af kampagnen vedr. det nye regionale rute-net. Hvis indstillingen godkendes, vil der restere 0,8 mio. kr., som endnu ikke er disponeret.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 400.000 kr. til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne i 2024. Kampagnen vil starte i september 2024. Den afsatte ramme skal primært dække materialer og annoncering.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på udviklingen i antal rejsende, samt i kundetilfredsheden.

Punkt : Ingen

SAG TIL ORIENTERING:

5. DPO-ÅRSRAPPORT

Resumé:

FynBus har den 1. april 2024 modtaget den endelige DPO-årsrapport, hvori FynBus' DPO fra Advokatfirmaet HjulmandKaptain giver en status på i hvilket omfang, FynBus overholder databeskyttelsesreglerne for persondata.

Årsrapporten dækker over perioden 1. januar 2023 til 31. januar 2024.

DPO'en lægger vægt på, at GDPR på mange punkter overholdes i FynBus, uden at kunne dokumentere arbejdet eller retningslinjerne herfor. Det samlede resultat viser dog, at FynBus i lav grad opfyldte de databeskyttelsesretlige krav i perioden fra 1. januar 2023 til 31. januar 2024.

FynBus har i slutningen af 2023 tilført flere personaleresourcer til GDPR-arbejdet via omprioritering.

Administrationen fremlægger resultatet af årsrapporten samt FynBus' tiltag i 2024 på bestyrelsesmødet til orientering.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus' DPO fra Advokatfirmaet 'HjulmandKaptain', har som led i sin varetagelse af rollen som databeskyttelsesrådgiver for FynBus udarbejdet en skriftlig årsrapport, hvori FynBus' complianceniiveau for perioden 1. januar 2023 til 31. januar 2024 vurderes. Compliance beskriver i hvilket omfang FynBus overholder databeskyttelsesreglerne.

Formålet med rapporten er at gøre status over arbejdet med databeskyttelse og oplyse administrationen og bestyrelsen om, i hvilket omfang FynBus overholder databeskyttelseslovgivningen.

FynBus' complianceniiveau i 2023:

DPO'en ligger i årsrapporten vægt på, at FynBus gennem årene har arbejdet med databeskyttelse, hvorfor GDPR på mange punkter overholdes på nuværende tidspunkt, dog uden at kunne dokumentere arbejdet eller retningslinjerne herfor. Det samlede resultat viser derfor, at FynBus i lav grad opfyldte de databeskyttelsesretlige krav i perioden fra 1. januar 2023 til 31. januar 2024.

DPO'en anbefaler, at FynBus sikrer at kunne påvise overholdelse af GDPR i sin helhed ved udarbejdelse af en fyldestgørende fortegnelse, politikker, dokumentation for undervisning af medarbejdere m.m.

FynBus' tiltag i 2024:

FynBus har med udgangen af 2023 omprioriteret og tilført flere personaleressourcer til GDPR-arbejdet, og øget fokus på systematisk at hæve FynBus' complianceniveau.

FynBus har i januar 2024 sikret udvalgte medarbejdere undervisning i grundlæggende GDPR.

FynBus er siden april 2024 blevet compliant på forholdene vedr. oplysningspligt til medarbejderne.

FynBus har nedsat en arbejdsgruppe, som arbejder med at hæve FynBus' complianceniveau. Arbejdsgruppen afholder bl.a. ugentlige statusmøde, hvor status for hvert emne i årsrapporten gennemgås.

FynBus har desuden nedsat en sikkerhedsgruppe. Sikkerhedsgruppen består af FynBus' direktør og chefgruppe, som har det overordnede ansvar for tilsyn og sikring af FynBus' overholdelse af GDPR og NIS2.

Arbejdsgruppen giver hver 3. uge sikkerhedsgruppen en status på arbejdet med GDPR og implementering af NIS2, ligesom sikkerhedsgruppen godkender nye retningslinjer og politikker.

DPO'en har efter et møde i maj 2024 udtalt:

"FynBus har fortsat en række GDPR-opgaver foran sig, men det er min overordnede vurdering, at FynBus er godt på vej og at audit-rapporten for 2024 derfor vil vise et markant højere complianceniveau, end rapporten for 2023."

Administrationen har på baggrund af ovenstående tiltag en forventning om, at FynBus i forbindelse med årsrapporten, som udarbejdes for 2024, i høj grad opfylder de databeskyttelsesretlige krav.

Bilag:

Bilag 5.1 Årsrapport – status på complianceniveauet hos FynBus



Årsrapport – status på complianceniiveauet hos Fynbus

April 2024

Strengt fortroligt

Dette dokument indeholder fortrolige oplysninger, hvorfor det er forbudt uberettiget at videregive dokumentet eller oplysninger, der fremgår af dokumentet, til uvedkommende.

1. INDLEDNING

1.1 Det aftaleretlige grundlag

Der er mellem HjulmandKaptain og FynBus indgået en aftale om varetagelse af DPO-rollen. Aftalen blev indgået i marts 2022.

Databeskyttelsesrådgiverens rolle er at kontrollere, at FynBus overholder databeskyttelseslovgivningen, herunder yde råd og vejledning til FynBus om overholdelsen af reglerne. Derudover skal DPO'en besvare henvendelser/spørgsmål af databeskyttelsesmæssig karakter, i det omfang FynBus ikke selv kan besvare disse, samt at være kontaktperson i forhold til Datatilsynet.

FynBus skal selv udarbejde det dokumentationsmateriale, som databeskyttelsesforordningen kræver. FynBus er således den udførende, som skal sikre udarbejdelse og implementering af de nødvendige politikker, mens databeskyttelsesrådgiveren kontrollerer FynBus' overholdelse af reglerne samt yder FynBus råd og vejledning om databeskyttelse efter behov.

1.2 Årsrapporten

Som led i varetagelse af rollen som databeskyttelsesrådgiver for FynBus udarbejdes der en årlig skriftlig rapport.

Formålet med rapporten er at gøre status over arbejdet med databeskyttelse og oplyse FynBus om, i hvilket omfang FynBus overholder databeskyttelseslovgivningen, herunder overholdelse af de af FynBus vedtagne retningslinjer og politikker samt relevante vejledninger udstedt af Datatilsynet.

Det følger af GDPR, artikel 24, at den dataansvarlige skal sikre og være i stand til at påvise, at den dataansvarlige som led i behandling af personoplysninger overholder databeskyttelsesforordningens regler. Dette skal ske ved at fastsætte passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger. Disse foranstaltninger skal løbende revideres og ajourføres. Denne rapport har til formål at afrapportere databeskyttelsesmæssige forhold ved FynBus til FynBus' bestyrelse.

Det er aftalt mellem DPO og FynBus, at dette års DPO-rapport tager udgangspunkt i et afholdt auditmøde, hvor vi i fællesskab har gennemgået det skriftlige dokumentationsmateriale, som FynBus har udarbejdet. På mødet har vi desuden drøftet de grundlæggende krav til den data-ansvarlige i de databeskyttelsesretlige regler.

FynBus har, med udgangen af 2023, fået nye medarbejdere på GDPR-området og ansvaret for arbejdet med GDPR er flyttet til en ny leder. På den baggrund blev det besluttet, at det var hensigtsmæssigt at lave en fælles status over compliance-niveauet, som skal danne baggrund for FynBus' videre arbejde og prioritering af området. Det er i dette lys, at denne rapport skal læses. Audit/compliance-mødet blev afholdt den 31. januar 2024 hos FynBus.

Følgende områder har være drøftet på auditmødet:

- Fortegnelse
- Risikovurderinger
- Databehandleraftaler
- Tilsyn med databehandlere
- Hændelser
- Awarenes
- Oplysningspligt til medarbejdere og kunder/borgere
- Registreredes rettigheder
- Grundlæggende principper
- Dokumentation
- Interne politikker mv. herunder interne audits

Følgende medarbejdere var indkaldt til mødet:

- Bitten Bøgild
- Laura Haas Jensen
- Anne Dorte Wiberg Christensen
- Cecilie Kirsti Gøtttsch (fraværende)
- Ingrid Dissing (deltog i intro/velkomst)

Baggrund for vurderinger i denne årsrapport

På mødet havde vi en god og konstruktiv dialog om FynBus' arbejde med databeskyttelse. Udgangspunktet for mødet var at få et fælles overblik over complianceniiveauet.

Vi gennemgik de relevante dokumenter, som FynBus har udarbejdet i forbindelse med de enkelte kontroltemaer.

Derudover inddrages der i årsrapporten også viden, som jeg i min rolle som DPO har fået kendskab til, herunder indsigt i FynBus' complianceniiveau, herunder skete sikkerhedsbrud i 2023.

Det skal bemærkes, at denne årsrapport ikke indeholder en fuldstændig og udførlig gennemgang af samtlige databeskyttelsesmæssige forhold i FynBus, men alene en gennemgang af de databeskyttelsesmæssige emner, som særligt har gjort sig gældende dette år.

2. PERIODE OG ANSVARLIG

Denne rapport dækker over perioden fra 1. januar 2023 til 31. januar 2024, hvor rapporten er udarbejdet i februar 2024.

Laura Stadum har været DPO fra 1. januar 2023 til 1. april 2023, hvorefter Lóa Skau Björnsson overtog rollen som DPO. Lóa Skau Björnsson er ansvarlig for udarbejdelse af årsrapporten.

3. ARBEJDSOMRÅDER

3.1 Indledning

Som følge af personaleændringer, har FynBus, i sidste halvdel af 2023, være udfordret i forhold til ressourcer og kompetencer på det databeskyttelsesretlige område. Dette har påvirket arbejdet med GDPR betragteligt.

Der har fortsat været arbejdet med GDPR, men arbejdet er gået langsomt.

De medarbejdere, der har haft opgaven med at arbejde med GDPR, har været gode til at inddrage mig og bede om råd og vejledning.

Det er min vurdering, at samarbejdet med FynBus' GDPR-medarbejdere er godt og tillidsfuldt, og at der derfor er en åben og konstruktiv dialog.

Der afholdes hvert år DPO-dage hos FynBus, hvor jeg, som udgangspunkt, holder et oplæg for alle administrative medarbejdere om et udvalgt GDPR-emne. Herefter afholdes der møder med alle afdelinger, hvor det drøftes, hvordan det går med det aktuelle GDPR-arbejde i afdelingen, lige som medarbejderne kan stille spørgsmål inden for det databeskyttelsesretlige område. Formålet med min deltagelse er således – ud over at jeg også holdes ajour med, hvad der rører sig på området i FynBus – at komme med svar, input og vejledning til problemstillinger af databeskyttelsesretlig karakter. Møderne er ligeledes med til at give mig et indtryk af, på hvilke områder FynBus har nogle udfordringer af sikkerhedsmæssig karakter, hvilket også griber ind i det område, jeg som DPO skal kontrollere.

3.2 Korrespondance

Ud over møderne, har jeg også været i løbende korrespondance på mail og telefon med FynBus' GDPR-ansvarlige og andre af FynBus' medarbejdere, når det har været nødvendigt at drøfte akutte problemstillinger og andre persondataretlige spørgsmål, hvor der var brug for sparring og rådgivning om håndteringen.

3.3 Awareness og undervisning

Ud over den fælles undervisning på DPO-dage, har en af disse dage omhandlet udarbejdelse af GDPR-risikovurderinger. Her fik udvalgte medarbejdere i alle afdelinger undervisning i, hvordan sådanne skal laves. Der blev udleveret en skabelon og eksempler på trusler, som FynBus kan anvende til arbejdet.

Herudover har FynBus desuden engageret mig til at holde oplæg om NIS2 samt et grundlæggende kursus i GDPR. Begge er afholdt af mig som advokatfuldmægtig hos HjulmandKaptain og ikke som DPO. Forløbene har dog givet mig et rigtig godt indblik i FynBus' compliance-niveau samt prioritering af området.

Det er min vurdering, at FynBus arbejder med at skabe awareness om databeskyttelse i hverdagen. Det er dog min anbefaling, at FynBus sikrer et øget fokus på, at alle medarbejdere får tilstrækkelig viden om beskyttelse af personoplysninger.

4. SAMMENFATNING AF ÅRETS AUDITMØDE

På baggrund af årets auditmøde, sammenfattes her de væsentligste bemærkninger og anbefalinger til FynBus, med henblik på, at FynBus fremadrettet kan opretholde og/eller forbedre sit complianceniiveau i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Nedenfor ses en forklaring af trafiklys-farver, der anvendes til illustration af complianceniiveauet:

Nummer	Complianceniiveau	Forklaring
1	Høj	Complianceniiveauet overholder lovgivning, retningslinjer og vejledninger vedrørende databeskyttelse. Der kan dog være visse punkter, hvor der kan ske forbedringer.
2	Medium	Complianceniiveauet er i strid med lovgivning eller anbefalinger fra Datatilsynet og/eller andre relevante myndigheder. Manglende overholdelse kan indebære påtale, advarsel eller mindre bøde.
3	Lav	Complianceniiveauet er i strid med lovgivning eller anbefalinger fra Datatilsynet og/eller andre relevante myndigheder. Manglende overholdelse kan medføre påbud eller større bøde.

Resultatet af de gennemførte kontroller viser, at FynBus i lav grad opfylder de databeskyttelsesretlige krav.

FynBus har scoreet følgende complianceniiveau i forbindelse med kontrollerne:

Compliance-score	Område	Forklaring
Yellow	Fortegnelse	<p>FynBus har arbejdet effektivt med at udarbejde arbejds- og procesbeskrivelser. Disse afspejler organisationens behandlingsaktiviteter.</p> <p>Der er tidligere udarbejdet en fortegnelse, som fremvises på mødet. Her er identificeret 37 behandlingsaktiviteter. For en række af disse, er der dog ikke givet fyldestgørende oplysninger jf. GDPR artikel 30.</p> <p>Det oplyses på mødet, at fortegnelsen er udarbejdet for år tilbage, og der er ikke siden blev set på denne.</p> <p>Det er min vurdering, at FynBus er bekendt med, hvilke behandlingsaktiviteter, som indgår i organisationens arbejde. Der er imidlertid ikke udarbejdet en fyldestgørende fortegnelse jf. artikel 30 i databeskyttelsesforordningen. Det vil derfor ikke være muligt at opfylde kravet om at kunne fremvise en fortegnelse, hvis Datatilsynet anmoder om at få den udleveret.</p> <p>På mødet er det gennemgået, hvilke krav forordningen indeholder til en fortegnelse og det anbefales, at FynBus sikrer at en fortegnelse udarbejdes.</p>
Red	Risikovurderinger	<p>Der er i 2023 igangsat et projekt, hvor alle afdelinger skal risikovurdere de behandlingsaktiviteter, som de har udarbejdet arbejds- og procesbeskrivelser for.</p> <p>Alle relevante medarbejdere i de enkelte afdelinger, har modtaget undervisning af mig i, hvordan sådanne risikovurderinger skal udarbejdes. Det er desuden drøftet på møde med de</p>

		<p>enkelte afdelinger, at risikovurderingerne skal tage højde for alle risici i forbindelse med hele dataflowet – og i den forbindelse er det understreget, at dataflowet i hele processen, inklusiv i det enkelte anvendte IT-system – skal være kendt.</p> <p>Det oplyses på mødet, at 1 risikovurdering er udarbejdet. 2 risikovurderinger er i gang med at blive udarbejdet. Resten udestår.</p> <p>Det anerkendes, at arbejdet med risikovurderinger er sat i gang og at der i enkelte afdelinger er arbejdet grundigt og ansvarligt med dette. Jeg er desuden bekendt med, at enkelte medarbejdere har et meget stort fokus på datasikkerhed.</p> <p>Det er imidlertid min vurdering, at det er særdeles kritisk, at FynBus ikke har et reelt overblik og viden om, hvilke trusler der indgår i alle behandlinger af personoplysninger. Dette medfører, at FynBus reelt ikke er i stand til at dokumentere, at behandling af personoplysninger sker med tilstrækkelig sikkerhed. Det vurderes på den baggrund, at FynBus ikke overholder kravet om ansvarlighed jf. GDPR artikel 24.</p> <p>Det anbefales, at FynBus sikrer et overblik over dataflow i alle behandlingsaktiviteter, herunder i IT-systemer, og på baggrund heraf udarbejder GDPR-risikovurderinger.</p>
	Databehandleraftaler	<p>FynBus har udarbejdet en liste over alle databehandlere. Listen fremvises på mødet.</p> <p>Det oplyses på mødet, at der er indgået databehandleraftale med alle relevante databehandlere. I dette tilsyn indgår ikke en kontrol af indholdet af databehandleraftalerne, men alene en kontrol af, at der indgås databehandleraftaler.</p>

		<p>Det oplyses på mødet, at FynBus løbende arbejder med at opdatere databehandleraftaler med henblik på at sikre, at de afspejler den aktuelle situation.</p> <p>Der er desuden fokus på, at der altid skal indgås en databehandleraftale, når nye IT-systemer indkøbes. Der er dog ikke udarbejdet en intern politik for dette, men det er praksis.</p> <p>Det er min vurdering, at FynBus har fokus på at sikre, at relevante databehandleraftaler indgås – jeg får blandt andet jævnligt spørgsmål i forbindelse med dette arbejde.</p> <p>Det anbefales, at FynBus udarbejder en politik for området. Se nærmere herunder vedrørende kontrolpunktet ”Interne politikker”.</p>
	Tilsyn med databehandlere	<p>FynBus har haft planlagt tilsyn med databehandlere som et fokusområde. Arbejdet er dog ikke kommet i gang endnu. Der føres derfor ikke reelle kontroller med databehandlere.</p> <p>Det er et krav fra Datatilsynet, at den dataansvarlig med passende interval kontrollerer, at databehandleren efterlever kravene i databehandleraftalen.</p> <p>Vi drøfter på mødet, at FynBus kan anvende det pointsystem, som fremgår af Datatilsynets vejledning, til at vurdere, hvilket tilsyn, der skal laves med den enkelte databehandler.</p> <p>Det er min vurdering, at manglende tilsyn med databehandlere kan udgøre en alvorlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Manglende tilsyn er derfor en overtrædelse af GDPR artikel 24 om ansvarlighed.</p> <p>Det er min anbefaling, at FynBus sikrer, at der fremadrettet føres tilstrækkeligt tilsyn med alle databehandlere.</p>

	<p>Hændelser/brud på persondatasikkerheden, herunder opfølgning på brud og hændelser</p>	<p>FynBus har udarbejdet en anmeldelsesblanket til interne anmeldelser af brud på persondatasikkerheden. Denne kan findes på intranettet og medarbejderne bliver med jævne mellemrum oplyst om dette, blandt andet i forbindelse med oplæg fra DPO.</p> <p>Det fremgår af Datatilsynets praksis, at den dataansvarlige skal lære af sine brud og hændelser og sikre, at lignende ikke sker igen. FynBus har ikke udarbejdet et overblik over hvilke handlinger, der skal gennemføres for at sikre, at lignende brud ikke sker igen, eller hvilke databeskyttelsesretlige overvejelser de enkelte hændelser har medført i organisationen.</p> <p>Det er oplyst på mødet, at FynBus som hovedregel tager en dialog med en medarbejder, hvis denne er årsag til et brud eller hændelse (menneskelige fejl). Herudover har FynBus ikke en procedure for opfølgning på databrud.</p> <p>Det er min vurdering, at FynBus, som følge af det manglende opfølgende arbejde med brud og hændelser, ikke efterlever kravet om ansvarlighed jf. GDPR artikel 24. Det er derfor min anbefaling, at FynBus sikrer, at der udarbejdes en systematisk oversigt over brud og hændelser samt sikrer, at det dokumenteres, hvordan der arbejdes med at sikre, at lignende brud/hændelser ikke sker igen. Arbejdet med brud og hændelser er et væsentligt element i blandt andet risikoarbejdet. Hændelser, der umiddelbart ikke ser problematiske ud og derfor heller ikke anmeldes til Datatilsynet, kan, hvis de sker flere gange, være et udtryk for en tendens og/eller en trussel, som FynBus er forpligtet til at håndtere og som derfor skal indgå i risikovurderingen. Sådanne tendenser/trusler kan alene opdages ved systematisk overvågning.</p>
--	--	--

	Awarenes	<p>Det er oplyst på mødet, at FynBus har udarbejdet screensavers med oplysninger om GDPR-emner og at der løbende sendes videoer (Cyber Pilot) ud til medarbejderne om informationsikkerhed. Der er desuden ophængt awarenes-plakater rundt omkring i organisationen. Herudover holder IT og DPO oplæg for medarbejderne om aktuelle informationsikkerheds- og GDPR emner.</p> <p>Nye medarbejdere skal se 3 videoer fra Cyber Pilot i forbindelse med deres ansættelse.</p> <p>Ud over ovenstående er der begrænset fokus på at sikre kontinuerlig awarenes og uddannelse om databeskyttelse hos FynBus. Det kan f.eks. være let tilgængelige politikker og instrukser, der løbende gennemgås eller relevante kurser.</p> <p>Det er Datatilsynets praksis, at den dataansvarlige skal sikre, at alle medarbejdere er bekendt med korrekt håndtering af personoplysninger. Dette arbejde skal ske kontinuerligt, da det ikke kan forventes, at medarbejderne husker alle regler og retningslinjer, hvis de ikke med passende interval gøres opmærksom på disse.</p> <p>Hovedparten af de brud på persondatasikkerheden, der generelt sker i organisationer, skyldes menneskelige fejl. Det er derfor væsentligt, at FynBus har defineret klare retningslinjer og politikker, som er kendte af medarbejderne, lige som det er væsentligt, at alle medarbejdere i FynBus kender de grundlæggende regler i GDPR, herunder ved, hvad en personoplysning er. Ved manglende kendskab er der risiko for, at brud på persondatasikkerheden ikke håndteres, fordi medarbejderne ikke er klar over, at der er tale om et brud.</p>
--	----------	---

		<p>Det er på mødet drøftet, hvordan nye medarbejdere får oplysning om håndtering af personoplysninger og hvordan nye medarbejder bliver undervist i interne politikker og procedurer. Det konstateres, at ud over de 3 videoer fra Cyber Pilot, så er undervisning af ny-ansatte medarbejdere i forbindelse med onboarding særdeles sparsom.</p> <p>Det er min anbefaling, at FynBus øger fokus på at sikre tilstrækkelig awareness.</p>
	<p>Oplysningspligt til medarbejdere</p>	<p>I forbindelse med ansættelse fremsender FynBus en oplysningsskrivelse til den nye medarbejder. Oplysningsskrivelsen indgår som et bilag til ansættelseskontrakten.</p> <p>FynBus har efter mødet fremsendt en kopi af oplysningsskrivelsen.</p> <p>Oplysningsskrivelsen indeholder overordnet de oplysninger, som fremgår af artikel 13 og 14 i GDPR. Det fremgår dog ikke, hvor længe oplysningerne behandles.</p> <p>Det er desuden min vurdering, at oplysningerne er givet på et så overordnet niveau, at oplysningsskrivelsen samlet set ikke overholder kravene i artikel 13 og 14.</p> <p>Det fremgår af artikel 12, stk. 1, at den dataansvarlige skal give oplysningerne til den registrerede i "<i>kortfattet, gennemsigtig, letforståelig og lettilgængelig form og i et klart og enkelt sprog</i>".</p> <p>Det er derfor min vurdering at oplysningsskrivelsen, som den på nuværende tidspunkt er udformet, opfylder formuleringen i artikel 12, stk. 1 og derfor kan anvendes som <u>delvis</u> opfyldelse af oplysningspligten. FynBus er dog forpligtet til at henvise til</p>

		<p>yderligere oplysninger, herunder opstilling af samtlige personoplysninger, der behandles, slettefrister samt samtlige behandlingsformål. Sådanne henvisninger kan være links, under forudsætning af, at medarbejderen kan tilgå siden, der linkes til, på tidspunktet for modtagelsen af oplysningsskrivelsen.</p> <p>Vær i den forbindelse opmærksom på, at FynBus også skal oplyse medarbejderne om enhver (potentiel) kontrol, der føres med medarbejderen. Dette kan f.eks. være log i IT-systemer og GPS-log i biler. Enhver sådan log, der egner sig til at kontrol af medarbejderen – uagtet at formålet som udgangspunkt ikke er kontrol af en medarbejder – skal oplyses.</p> <p>Det anbefales, at FynBus udarbejder et tillæg til den nuværende oplysningsskrivelse, så kravene i artikel 13 og 14 efterleves.</p>
	<p>Oplysningspligt kunder</p>	<p>Det var på mødet ikke muligt for FynBus at oplyse, hvor FynBus har pligt til at oplyse kunder (borgere) om behandling af personoplysninger jf. GDPR artikel 13 og 14. Et sådan overblik findes ikke. Det blev derfor aftalt, at FynBus efter mødet skulle fremsende en sådan oversigt samt oplysning om, hvordan oplysningspligten efterleves i de enkelte situationer.</p> <p>FynBus har fremsendt "VissQuiz informationskrivelse" samt "Oplysning om dine rettigheder og FynBus". Sidstnævnte er en skabelon til brug for indhentelse af samtykke i forbindelse med markedsføringsaktiviteter.</p> <p>FynBus har oplyst, at det ikke er muligt at fremsende et overblik over, hvor FynBus som dataansvarlig skal oplyse kunder/borgere om behandlingsaktiviteter.</p>

		<p>Som dataansvarlig er FynBus forpligtet til at opfylde kravet om oplysningspligt jf. GDPR artikel 13 og 14, når der behandles personoplysninger om kunder/borgere og andre.</p> <p>På baggrund af drøftelsen samt det fremsendte materiale, lægges det til grund, at FynBus ikke har- og heller ikke let kan danne - et overblik over, i hvilke behandlingsaktiviteter oplysningspligten er gældende og om den efterleves.</p> <p>Det er positivt, at FynBus er opmærksom på indhentelse af samtykke i forbindelse med markedsføringsaktiviteter. Jeg er også bekendt med, at FynBus arbejder seriøst og grundigt med at sikre lovlige samtykker til sådanne aktiviteter.</p> <p>Jeg har alligevel valgt farven rød, da FynBus ikke kan dokumentere, at oplysningspligten overholdes i alle tilfælde.</p> <p>Det anbefales, at FynBus, i forbindelse med opdatering af fortegnelsen, får noteret om der i den enkelte behandlingsaktivitet er krav om opfyldelse af oplysningspligt. Ligeledes anbefales det, at FynBus sikrer, at oplysningspligten efterleves i alle tilfælde.</p>
	<p>Registreredes rettigheder</p>	<p>På mødet drøftede vi, hvordan FynBus sikrer, at registreredes rettigheder kan overholdes (GDPR artikel 15-22).</p> <p>FynBus får med jævne mellemrum henvendelser fra borgere/kunder, der ønsker aktindsigt/indsigt efter GDPR. I den forbindelse har FynBus' medarbejdere været i dialog med mig om, hvordan indsigtsretten overholdes. Det er min vurdering, at der gives korrekt indsigt til de borgere, der ønsker dette.</p> <p>På mødet blev drøftet flere af disse henvendelser fra registrede og proceduren for håndtering af sådanne henvendelser blev gennemgået. Det er oplyst at henvendelser sendes til</p>

		<p>FynBus' hovedmail, hvorefter de videresendes til den GDPR-ansvarlig, som sikrer, at anmodningen håndteres.</p> <p>Det er min vurdering, at FynBus grundlæggende efterlever – og kan efterleve – kravene i artikel 15-22 om de registreredes rettigheder. FynBus er på nuværende tidspunkt dog ikke i stand til at dokumentere dette. Det anbefales derfor, at FynBus udarbejder en politik for håndtering af de registreredes rettigheder. Se nærmere herunder vedrørende kontrolemnet "interne politikker".</p>
	<p>Grundlæggende principper, herunder dokumentation jf. artikel 5, stk. 2)</p>	<p>Det er på mødet drøftet, at FynBus skal kunne dokumentere, at de grundlæggende principper i GDPR overholdes (artikel 5). Dokumentation for dette vil blandt andet fremgå af det øvrige GDPR-arbejde, som er vurderet herover. F.eks. vil en risikovurdering, politik eller et awarenes-tiltag kunne tjene som dokumentation.</p> <p>Det er desuden væsentligt, at FynBus sikrer, at det løbende arbejde med databeskyttelse dokumenteres. Herunder, at FynBus laver notater over de beslutninger og handlinger, der indgår i det databeskyttelsesretlige arbejde. Det kan f.eks. være dokumentation for undervisning af medarbejdere, for beslutninger vedrørende risikostyring, håndtering og opfølgning på databrud og hændelser, interne og eksterne kontroller m.m.</p> <p>Det fremgår ikke direkte i GDPR artikel 5, stk. 2, at dokumentation for overholdelse af forordningen skal foreligge på skrift. Det fremgår imidlertid, at den dataansvarlige skal kunne <i>påvise</i> at forordningen overholdes. Dette vil være særdeles vanskeligt, hvis dokumentation alene sker mundtligt.</p>

		<p>Det er min vurdering, at FynBus gennem årene har arbejdet med databeskyttelse, hvorfor GDPR på mange punkter allerede overholdes i dag. At GDPR efterleves fremgår både af den dialog, som jeg løbende har med FynBus' medarbejdere samt i de mange eksempler på håndtering af GDPR-opgaver, som er drøftet på mødet. Det har dog ikke i forbindelse med denne audit været muligt for FynBus at påvise denne overholdelse i tilstrækkelig grad.</p> <p>Manglende overholdelse af de grundlæggende principper samt manglende dokumentation for overholdelse (artikel 5) er defineret som en af de alvorligste overtrædelser og kan, jf. artikel 83, stk. 5, litra a medføre en bøde i den højeste skala. Der gøres her opmærksom på, at der gælder særlige regler for fastsættelse af bøder til offentlige myndigheder, hvorfor beløbene i den nævnte artikel ikke er retvisende.</p> <p>Det anbefales, at FynBus sikrer at kunne påvise overholdelse af GDPR i sin helhed.</p>
	Interne politikker	<p>FynBus har tidligere anvendt et ISMS-system til at håndtere arbejdet med GDPR, lige som der i dette system er udarbejdet en række politikker. Det er også i dette system, at der tidligere er udarbejdet fortegnelser over behandlingsaktiviteter.</p> <p>Det er på mødet oplyst, at det alene er meget få medarbejdere, der har adgang til systemet, at det ikke længere anvendes som det primære arbejdsredskab. Det er desuden oplyst, at de dokumenter, der findes i systemet, ikke har været genbesøgt siden de blev lagt derind og at disse ikke anvendes i det nuværende daglige arbejde med databeskyttelse.</p>

	Interne kontroller	<p>På mødet var det ikke muligt for FynBus at fremlægge andre politikker end de i ISMS-systemet, hvorfor det konkluderes, at FynBus ikke råder over opdaterede politikker for det databeskyttelsesretlige arbejde.</p> <p>Det er min vurdering, at det for hovedparten af medarbejderne er kendt, hvordan de skal og må arbejde med personoplysninger i deres daglige arbejde. Dette skyldes blandt andet, at FynBus har udarbejdet arbejds- og procesbeskrivelser for alle behandlingsaktiviteter.</p> <p>Interne politikker dækker imidlertid over en lang række andre forhold, end blot hvad der er beskrevet i arbejds- og procesbeskrivelser. Politikker mv. er en del af det samlede arbejde med informationsikkerhed, som GDPR er en del af, herunder informationssikkerhedspolitik, IT-sikkerhedspolitik, beredskabsplan, krav til sikkerhedsforanstaltninger hos databehandlere mv.</p> <p>Udarbejdelse af politikker, instrukser og procedurer er derfor et grundlæggende fundament for arbejdet med databeskyttelse. Det er en del af den dataansvarliges ansvar, at fastsætte regler og retningslinjer for, hvordan medarbejderne og eksterne samarbejdspartnere, herunder databehandlere, må håndtere personoplysninger.</p> <p>Manglende politikker, instrukser og procedurer er derfor en alvorlig overtrædelse af GDPR artikel 24 om ansvarlighed.</p> <p>Det er min anbefaling, at FynBus sikrer, at der udarbejdes tilstrækkelige politikker, instrukser og procedurer.</p> <p>Det er på auditmødet kort drøftet, at FynBus har pligt til at gennemføre intern kontroller med, at egne politikker, instrukser og procedurer overholdes.</p>
--	--------------------	---

	<p>Sådanne kontroller bidrager til dokumentation for, at kravene i GDPR efterleves.</p> <p>Når en politik, instruks eller procedure er udarbejdet, fastsættes nærmere bestemmelser for revidering og intern kontrol med dennes overholdelse i organisationen. Som eksempel kan nævnes, at det fastsættes i politikken, hvem, der skal føre kontrol med, at politikken overholdes; hvor ofte der skal føres kontrol og hvem kontrolresultatet skal godkendes af.</p> <p>En kontrol kan f.eks. være kontrol af, at personoplysninger slettes i henhold til slettepolitikken, at besluttede handlinger i forbindelse med et databrud er gennemført eller at tilsyn med databehandlere er udført.</p> <p>Det anbefales, at FynBus gennemfører sådanne interne kontroller, så FynBus er i stand til at påvise, at egne beslutninger og krav til arbejdet med databeskyttelse efterleves.</p>
--	---

5. BRUD PÅ PERSONDATASIKKERHEDEN

Der har i perioden fra den 1. januar 2023 til den 31. december 2023 været indberettet 14 hændelser til FynBus' GDPR ansvarlige. Et brud er anmeldt til Datatilsynet.

7 af de 14 hændelser skyldes interne forhold hos FynBus, mens de øvrige er sket hos databehandlere.

6. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Det er min vurdering, at FynBus gerne vil arbejde med databeskyttelse. Det er dog også min vurdering, at det gennem en længere periode har knebet med at prioritere området i tilstrækkelig grad. I forbindelse med en medarbejder-ændring, har FynBus i en længere periode arbejdet begrænset med GDPR, ligesom der har været et begrænset vidensniveau om GDPR i organisationen.

Dette har i høj grad påvirket FynBus' arbejde med databeskyttelse, hvilket afspejles i min vurdering af complianceniveau i denne rapport.

I DPO-rapporten for 2022 blev det anbefalet, at FynBus opgraderede GDPR-arbejdet og blandt andet fik udarbejdet politikker og færdiggjort de planlagte GDPR-projekter. Ikke desto mindre, gentages flere af kritikpunkterne fra 2022 rapporten i denne rapport.

Det anerkendes, at der med udgangen af 2023 er tilført flere ressourcer til GDPR-arbejdet.

Det anerkendes også, at ledelsen i januar 2024 har sikret udvalgte medarbejdere 1 dags undervisning i grundlæggende GDPR, lige som det anerkendes, at GDPR-opgaven er givet til en ny leder, der har sat fokus på systematisk at få hævet FynBus' complianceniveau.

Denne rapport dækker imidlertid 2023, hvorfor disse nye tiltag først vil blive inddraget i DPO-rapporten for 2024.

6.1 Anbefaling om informationssikkerhedsudvalg

Arbejdet med GDPR er en del af det samlede arbejde med informations- og cybersikkerhed. For at sikre tilstrækkelig fremdrift, overblik og ledelsesmæssig inddragelse i dette arbejde, anbefales det, at FynBus etablerer et forum (informationssikkerhedsudvalg), hvor arbejdet drøftes. Herunder fremdriften i de projekter, der sættes i gang, håndtering af brud på persondatasikkerheden, udarbejdelse og overholdelse af interne politikker mv.

Det er min opfattelse, at både medarbejder og ledere i FynBus gerne vil arbejde med GDPR og informationssikkerhed, men at det ikke er ualmindeligt, at øvrige arbejdsopgaver ender med at få en større prioritet. Dette er også bemærket i sidste års DPO-rapport.

Det er min erfaring som DPO for andre myndigheder, at et informationssikkerhedsudvalg kan hjælpe organisationen med at holde fokus på GDPR-opgaverne, forudsat at en repræsentant for den øverste ledelse er formand for udvalget og at der er krav om afrapportering til ledergruppen.

Som det fremgår af afsnit 4, har FynBus et lavt compliance-niveau. FynBus skal derfor være opmærksom på, at der er stor sandsynlighed for, at FynBus kan blive indstillet til en bøde eller tildes en anden sanktion, hvis Datatilsynet indleder et tilsyn. Der gøres i den forbindelse

opmærksom på, at GDPR trådte i kraft i maj 2018 og i dag – knap 6 år senere – er det ikke længere en del af Datatilsynets praksis at have forståelse for manglende overholdelse af GDPR.

Aarhus, den 1. april 2024.

Lóa Skau Björnsson, Advokatfuldmægtig

SAG TIL ORIENTERING:

6. STATUS PÅ MOBILITETSPLAN 2022-25 OG ADMINISTRATIVE FOKUSOMRÅDER I 2024-25

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog på mødet den 24. juni 2022 en mobilitetsplan for 2022-25. I Mobilitetsplanen beskrives, hvordan FynBus vil arbejde med forskellige indsatser og udviklingsinitiativer i forhold til de udfordringer og muligheder, der er for mobiliteten på Fyn. Administrationen giver her en status på arbejdet med Mobilitetsplan 2022-25.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse vedtog på mødet den 24. juni 2022 Mobilitetsplan 2022-25. I den forbindelse blev navnet ændret fra Trafikplan til Mobilitetsplan for at understrege FynBus' brede fokus på hele den sammenhængende rejse i det fynske område.

I Mobilitetsplanen fokuseres på følgende overordnede strategiske mål:

- Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen, med fokus på first mile/last mile, gentænkning af det regionale busnet, kollektiv trafik i byerne, og udvikling af nye løsninger i mindre byer og landdistrikter
- Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling og verdensmål
- Kollektiv trafik skal være attraktiv for flere kunder

Mobilitetsplanen skal bidrage til en sammenhængende og bæredygtig mobilitet på Fyn, hvor borgere og virksomheder har adgang til moderne og effektive kollektive og private transportmuligheder.

Status på handlinger i Mobilitetsplan 2022-25:

Mobilitetsplanen indeholder en handlingsplan, som skal realisere mobilitetsplanen i planperioden 2022-25. Handlingsplanen indeholder følgende 9 handlinger.

- *Handling 1 – Udvikling af det regionale busnet*
Et nyt regionalt rutenet er vedtaget, og træder i kraft med køreplansskiftet den 4. august 2024. Effektiviseringen har skabt et nyt stjerneopbygget net af højklassede a-busruter med høj frekvens, mens ruter med mindre passagerpotentiale er justeret ned. Kommunerne har efterfølgende besluttet at fortsætte med weekenkørsel på en række ruter. Samlet forventer administrationen flere passagerer som følge af tilpasningerne. Administrationen arbejder kontinuerligt med udvikling, implementering og markedsføring af det nye regionale rutenet, bl.a. med nye rutenumre og farvelægning af ruterne, for at gøre ruterne lettere at forstå og adskille fra hinanden.

- *Handling 2 – Grønne udbud af buskørsel og flextrafik i 2023-27*
Samfundsudviklingen har forsinket den oprindelige tidsplan for et samlet grønt udbud af buskørsel, dog er der i 2024 indgået kontrakt om buskørsel med el-busser i Svendborg By. Det første udbud af flextrafik med nul-emissionsbiler blev gennemført allerede i 2022.

I dag er 1/3 af alle flexbiler, der kører for FynBus, nul-emissionsbiler. Udbuddet har skubbet til udviklingen, sammen med taxaloven, hvor der stilles krav om, at nyregistrerede vogne siden 2021 skal overholde A++ kravene, som kun kan opfylde ved en nul-emissionsbil. Alle vognmænd vil, som følge heraf, overgå til nul-emission senest i 2031.

I 2024 besluttede Svendborg Kommune at overgå til el-busser i bybusserne. Administrationen arbejder pt. med nyt fælles udbud for kommunale og regionale busser, hvor kontrakterne kan træde i kraft i 2027. Region Syddanmark har besluttet at overgå til el-busser, og administrationen er opmærksom på at udbyde den kommende buskørsel, så der skabes de bedst mulige forudsætninger for at vælge el-busser. Endelig gennemfører administrationen et nyt udbud af flextrafik fra 2025, med muligheder for flere el-biler.

Der er netop åbnet op for at flexbiler kan benytte ladestander ved Gammelsø, hvor Keolis oplader deres busser.

- *Handling 3 – Vinde bilistkunder til den kollektive trafik*
FynBus arbejder målrettet med adfærdsændringer og kampagner. Derudover arbejder FynBus med en række forbedringer i rutenettet, herunder bedre koordineret kørsel og bedre skifte- og ventefaciliteter. FynBus understøtter desuden Odense Kommunes klimahandlingsplan på transportområdet, som bl.a. skal flytte bilister fra bil til kollektiv transport, ved at indgå i et nedsat ekspertudvalg og levere viden, data og beregninger.
- *Handling 4 - Tilgængelighed – fysiske og psykiske udfordringer*
FynBus har oprettet et "Tilgængelighedsforum" i samarbejde med lokale handicaporganisationer, hvor forslag, indsatser og muligheder drøftes med relevante interessenter. FynBus har desuden indført Solsikkesnoren, og arbejder med at sikre kommunikationen på infoskærme, hjemmeside, mv. er tilgængelig for alle. Derudover indarbejdes elektriske ramper i nye busser i de kommende udbud
- *Handling 5 – Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter*
Der er lavet to knudepunkter med finansiering fra Regionen, ligesom FynBus har været involveret i knudepunkter, som kommuner har etableret. På bestyrelsesseminaret den 26. april 2024 udpegede bestyrelsen arbejdet med knudepunkter som et fokusområde på mobilitetsområdet. Derfor vil arbejdet med knudepunkter blive intensiveret, blandt andet ved hjælp af den nye projektleder for mobilitetsprojekter, som blev ansat 1. april for regionale midler.
- *Handling 6 – Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik*
Arbejdet med denne handling er i sin opstart. Hidtil har kommunerne i forskellig grad haft deres egne indsatser/forsøg med samkørsel. Kommunerne har i april 2024 ønsket, at FynBus stiller sig i spidsen for et samkørselsprojekt på Fyn. På bestyrelsesseminaret den 26. april 2024 udpegede bestyrelsen arbejdet med samkørsel som et fokusområde på mobilitetsområdet. Derfor vil arbejdet med samkørsel starte op, blandt andet ved hjælp af den nye projektleder for mobilitetsprojekter
- *Handling 7- Samspillet mellem bussen og cyklen*
Det er muligt at medbringe cyklen i både busser og letbanen. Administrationen arbejder med kampagner, der skal gøre folk opmærksomme på, at det er muligt at bruge cyklen på dele af rejsen i kombination med den kollektive trafik. Det kræver fortsat samarbejde med kommunerne omkring bedre adgangsforhold, cykelparkering mv.
- *Handling 8 – De rette produkter og salgskanaler*
FynBus er via sit ejerskab af Rejsekort & Rejseplan A/S ved at ændre billetkøbet i Danmark. Dels ved at udrulle Rejsekort som app og Rejsebillet. Derudover arbejder rejsekortselskabet med en løsning for de ikke-digitale borgere. Sideløbende afvikler FynBus sin egen app og webshop.
Med Odense Letbane og Odense kommune har FynBus indført *UngOdense* og *Odense Nu*, samt indført muligheden for at købe billet med QR-kode.

- *Handling 9 – Tættere på kunden*

FynBus har en række tiltag, der skal sikre involvering og dialog med kunderne. Administrationen gennemfører faste kvartalsvise kundetilfredshedsundersøgelser, samt mere målrettede kundeundersøgelser om konkrete emner. FynBus har også opsøgende dialog via kundeambassadører, sociale medier, Kundecentret på OBC og via kontrollørerne i gadebilledet. Derudover findes en række faste samarbejdsfora såsom Tilgængelighedsforum og med de fynske kommuner og regionen. Endelig samarbejder FynBus i et Ph.d.-projekt om at forstå kundeadfærd bedre, ligesom FynBus udvikler på bedre data til at øge viden om kundernes faktiske kørsel på ruter.

Administrationen vurderer, at arbejdet med mobilitetsplanen og de konkrete indsatser samlet set er godt undervejs. Planperioden løber yderligere 1,5 år i forhold til denne status.

Administrative fokusområder i 2024-25

For at komme helt i mål og fortsat udvikle organisationen FynBus, vil administrationen løbende fastlægge et antal fokusområder med underliggende handlinger. Dette erstatter de tidligere strategiplaner, idet Mobilitetsplanen anses for at være FynBus' strategi.

Administrationen har defineret seks fokusområder, som beskrives i det følgende. Under hvert fokusområde er der igangsat konkrete strategiske projekter.

- *Mobilitet*

Det er bestyrelsens ambition, at FynBus bliver et mobilitetselskab. Derfor er der i dette område fokus på den mobilitet, der ikke er rutebunde busser.

Følgende strategiske projekter gennemføres:

- Knudepunkter
- Samkørsel
- Udvikling af flextur/plustur

- *Marked:*

Her er der fokus på den kommercielle tilgang, hvor kunderne tilbydes attraktive produkter og hvor fokus er rettet mod der, hvor der er en markedsræssig gevinst at hente.

Følgende strategiske projekter gennemføres

- Fokus på effektivitet i det samlede net, herunder koordineret kørsel mellem bybusnet og regionens kørsel

- *Kunder:*

I dette fokusområde sætter FynBus sig i kundernes sted og indretter billetsalg, information ud fra kundernes perspektiv.

Følgende strategiske projekter gennemføres:

- Markedsføre det nye regionale rutenet
- Salgskanaler, herunder især Rejsebillet og digitalt Rejsekort

- *Ejere:*

I dette fokusområde rettes fokus mod kommuner og region, som er FynBus' ejere, kunder og samarbejdspartnere.

Følgende strategiske projekter gennemføres:

- Udbud og grøn omstilling

- *Sikker drift:*

Som selskab er det nødvendigt at holde fokus på det basale. Den sikre drift og den veldrevne virksomhed

Følgende strategiske projekter gennemføres:

- GDPR/NIS2, som dels er sikker håndtering af persondata, dels sikrer risikobaseret it-arkitektur og drift
 - Nøgletal og Ledelsesinformation, som understøtter overvågning, udvikling og effektivitet.
- *En sund organisation:*
MED udvalget vil i den kommende tid drøfte hvordan ledelsen og medarbejderne i fællesskab får skabt en arbejdsplads der udvikler kompetencer og samtidig kan fastholde og rekruttere medarbejdere.

SAG TIL ORIENTERING

7. PROGNOSE FOR OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

Resume:

Administrationen har siden marts 2022 løbende orienteret bestyrelsen om udviklingen i omkostningsindeks, og de økonomiske konsekvenser for budgettet.

Administrationen giver en status på en ny prognosemodel samt prognosen for 2024, som pr. juni-indeks viser et forventet merforbrug på ca. 3,7 mio. kr.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Sagsfremstilling:**

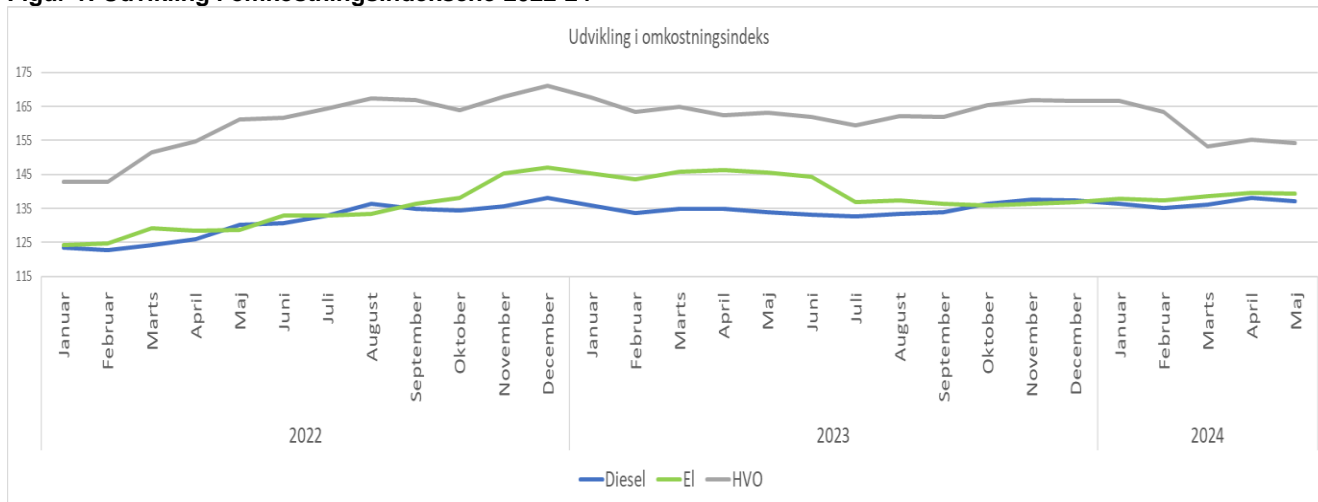
Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres i forhold til omkostningsindekser, og reguleringen har dermed betydning for udgifterne til buskørsel. De totale udgifter til buskørsel i FynBus er 500 - 550 mio. kr. årligt.

De fleste kontrakter i FynBus afregnes med diesel-omkostningsindekset, med undtagelse af 20 el-busser i Odense bybus-kontrakten og 3 el-busser i den regionale kontrakt, som afregnes med el-omkostnings-indekset, samt 7 busser i Langeland-kontrakten, som afregnes med HVO-omkostningsindekset.

Omkostningsindeksene er fælles med de øvrige trafikselskaber, og udarbejdes af Trafikselskaberne i Danmark (TiD). Omkostningsindeksene består af nyeste indeks pr. aktuel måned til afregning, samt prognose for de efterfølgende måneder.

Omkostningsindeksene steg kraftigt i foråret 2022, som følge heraf har FynBus løbende fulgt med i udviklingen i omkostningsindeksene.

Figur 1: Udvikling i omkostningsindeksene 2022-24



Som det ses i figur 1, har der siden forår 2022 været markante udsving i omkostningsindeksene, som frem til ca. årsskiftet 2022/2023 steg kraftigt, for efterfølgende at stabilisere sig frem til juli 2023, hvorefter el-omkostningsindekset er faldet igen. Ingen af indeksene er nået ned på niveauet fra før 2022.

Den oprindelige prognosemodel bygger på udviklingen bagud, så ændringer i fx løn eller renter tager tid før det giver en effekt i prognosen. Det gælder både når det går op og ned. I de perioder, fx i 2022, hvor der er store ændringer i samfundsøkonomien, går der derfor lang tid før effekten slår igennem i prognosen.

Derfor indgik trafikselskaberne medio 2023 et samarbejde med Ernst & Young om at revurdere prognosemodellen samt foreslå justeringer af prognosemodellen. Dette arbejde var færdig marts 2024.

Den nye prognosemodel bygger på tre officielle kilder; Økonomisk Redegørelse, den nordiske børs Nasdaq OMX Nordic og den europæiske energibørs EEX. Økonomisk Redegørelse udgives tre gange årligt af Økonomiministeriet i maj, august og december. De øvrige kilder opdateres løbende.

Administrationen har siden marts 2024 arbejdet med den nye prognosemodel.

I nedenstående tabel 1, ses estimerede udgifter i 2024 fordelt på kommunerne og Region Syddanmark i forhold til budget 2024 beregnet på den nye prognosemodel. Prognosemodellen er baseret på Økonomisk Redegørelse pr. maj 2024.

Tabel 1: Estimerede udgifter fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Estimeret udgifter ved ændringer i omkostningsindekser for 2024 i forhold til budget 2024	Buskørsel
Assens	230.000
Faaborg-Midtfyn	340.000
Kerteminde	90.000
Langeland	-170.000
Middelfart	160.000
Nordfyn	190.000
Nyborg	200.000
Odense	260.000
RSD	2.030.000
Svendborg	360.000
I alt	3.690.000

Noter: - er lig et mindreforbrug i forhold til budget.

På nuværende tidspunkt viser prognosen et forventet merforbrug på ca. 3,7 mio. kr. i alt for buskørsel i FynBus.

I det seneste år har Administrationen orienteret bestyrelsen på hvert bestyrelsesmøde, ligesom ejernes administrationer er orienteret. Administrationen planlægger at orientere hvert kvartal fremad.

Punkt 8: Meddelelser

- Callcenter Flextrafik
- Ny hjemmeside
- Retssag
- Kontrol af busser

Punkt 9: Eventuelt