



Notat

Emne: Spørgsmål 415 – 417 fra Transportudvalgte den 25. marts 2020

Fra: Metroselskabet

Til: Transport- og Boligministeriet

Kopi til:

Dato: 8. juni 2020

Besvarelse af spørgsmål fra TRU vedr. bl.a. Metroselskabets årsrapporter

Metroselskabet har den 15. april 2020 modtaget anmodning om bidrag til svar på spørgsmål 415-417 stillet i Transportudvalget.

Selskabet har nedenfor besvaret spørgsmålene.

Metroselskabet har – for en god ordens skyld - indhentet en erklæring fra selskabets revisorer om, hvorvidt ovenstående er en retvisende beskrivelse af de i nærværende notat anførte forhold.
./ Erklæringen er vedlagt.

Samlet besvarelse af spørgsmål 415 – 417

Selskabets årsrapport

I henhold til vedtægternes punkt 17 skal Metroselskabet udarbejde årsrapport i overensstemmelse med årsregnskabsloven (LBK nr. 838 af 8. august 2019) og årsregnskabslovens bestemmelser for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D) med de ændringer der følger af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

I henhold til vedtægternes punkt 8.2 skal årsrapporten indeholde en opdatering af interessentskabets langtidsbudget. Derudover skal interessentskabet i henhold til vedtægternes punkt 18 føre adskilte regnskaber for anlægs- og driftsopgaverne. Segmentregnskaberne fremgår tillige af selskabets årsrapport. I henhold til årsregnskabslovens § 11 skal årsregnskabet udarbejdes så det giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver og passiver, finansielle stilling samt resultater og ledelsesberetningen skal indeholde en retvisende redegørelse for de forhold, som beretningen omhandler.

Selskabet aflægger tillige en CSR-rapport i en særskilt publikation.

Værdi af eget arbejde

Metroselskabet har ved opgørelse af kostprisen for anlæg af metro vurderet muligheden for indregning af omkostninger, der kan henføres til anlæg af metro. Selskabet har drøftet forholdet med selskabets revisorer og har i samråd med dem vurderet, at indregningen af henførbare omkostninger vil give et retvisende billede af medgåede omkostninger til anlæg af metro og dermed den samlede anlægssum for metro. Metroselskabets interne omkostninger der direkte og indirekte



kan henføres til anlæg af metro indgår således i regnskabsposten "Værdi af eget arbejde" i selskabets resultatopgørelse som en indtægt.

Regnskabsposten omfatter de i året medgåede personaleomkostninger og andre omkostninger, der på grundlag af et skøn kan henføres til anlæg af metro. Modposten er indregnet i kostprisen for anlæg af metro under aktiverne. Alternativet til denne post er, at selskabet i stedet skulle købe de tilsvarende ydelser af eksterne leverandører. Den anvendte fremgangsmåde er en helt sædvanlig praksis for selskaber, der opbygger egne anlæg. Samme model anvendes af DSB SOV og Naviair SOV.

Likviditet, gældsafvikling og langtidsbudget

Metroselskabets resultatopgørelse og balance indeholder både regnskabsposter, der har betydning for selskabets likviditet, og regnskabsposter der ikke har nogen likviditetsmæssig betydning.

Regnskabsposten værdi af eget arbejde er således, som spørgeren antyder, en regnskabspost, der ikke har nogen likviditetsmæssig betydning.

Det er således ikke alene på grundlag af resultatopgørelsen muligt at vurdere selskabets likviditet og dermed muligheden for selskabets gældsafvikling. Den forventede fremtidige finansiering er grundigt beskrevet i langtidsbudgettet for perioden 2007-2066 i bilag til ledelsesberetningen i årsrapporten. Langtidsbudgettet er forudsætningen for værdiansættelsen af den samlede metro (Metro i drift, Cityringen, Nordhavn og Sydhavn). Langtidsbudgettet viser de forventede pengestrømme frem til 2066 og er underlagt revision af selskabets revisorer. Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger, som er beskrevet i årsrapportens bilag til ledelsesberetningen og er i sagens natur forbundet med den usikkerhed, der altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold. Langtidsbudgettet er blandt andet baseret på forudsætninger om udviklingen i antal passagerer i metroen, takstudviklingen, forventede drifts- og anlægsomkostninger samt rente- og indeksudvikling.

Derudover indeholder selskabets ledelsesberetning tillige en beskrivelse af selskabets kapitalforhold og langtidsøkonomi, herunder en illustration af selskabets langtidsøkonomi med udviklingen i selskabets anlægsinvesteringer, driftsoverskud, renter og gæld.

Grafen på side 19 i årsrapporten for 2018 indeholder blandt andet en tidslinje for, hvornår driftsoverskuddet overstiger selskabets renter og således bidrager til finansieringen af anlæggene. Fra 2025 forventes driftsoverskuddet fra metroen at indebære, at der vil blive afdraget på gælden så selskabet forventes at være gældfrit i 2065, som illustreret i grafen.

Revision

I henhold til vedtægternes punkt 19 skal interessentskabets årsrapport revideres af rigsrevisor, en revisor udpeget af Københavns Kommune samt en revisor udpeget af Frederiksberg Kommune. Det fremgår af vedtægternes punkt 19, at revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionskik og således omfatter finansiel revision, juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

Bestyrelsen har nedsat en revisionskomite, som i henhold til kommissoriet bl.a. fører tilsyn med den lovpligtige revision, revisorerne uafhængighed, og rapportering mv.

Metroselskabets årsrapport revideres af Rigsrevisionen (udpeget af staten) Deloitte (udpeget af Københavns kommune) og EY (udpeget af Frederiksberg kommune).

Metroselskabets revisorer har afgivet en revisionspåtegning på årsregnskabet for 2018 uden forbehold og fremhævelser. Det fremgår af revisionspåtegningen,



”Det er vores opfattelse at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2018 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 i overensstemmelse med årsregnskabsloven”

Som supplement kan det oplyses, at Metroselskabets årsrapport for 2019 tillige er påtegnet af selskabets revisorer uden forbehold og fremhævelser.