

Management Letter

zur betriebswirtschaftlichen Prüfung bezüglich der internen Verrechnungspraktiken innerhalb der Holdingstruktur der Verkehrsbetriebe Luzern AG
gemäss Prüfungsstandard 950

Verkehrsbetriebe Luzern AG, Luzern

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	3
2	Einleitende Bemerkungen	4
2.1	Struktur der vbl	4
2.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	4
3	Holdingsstruktur und Transferpreise	5
3.1	Anforderungen	5
3.2	Situation bei der vbl	5
3.3	Empfehlungen	8
4	Eigenkapitalverzinsung	8
4.1	Anforderungen	8
4.2	Situation bei der vbl	8
4.3	Empfehlungen	8
5	Verzinsung konzerninterner Darlehen/Kontokorrente	9
5.1	Anforderungen	9
5.2	Situation bei der vbl	9
5.3	Empfehlungen	9
6	Abfederungsmassnahmen Pensionskasse	9
6.1	Anforderungen	9
6.2	Situation bei der vbl	9
6.3	Empfehlungen	9
7	Reklameeinnahmen APG	10
7.1	Situation bei der vbl	10
7.2	Empfehlungen	10
8	Abschreibungen / Stille Reserven	10
8.1	Anforderungen	10
8.2	Situation bei der vbl	10
8.3	Empfehlungen	10
9	Beilage	10
9.1	Risikoanalyse	10

1 Management Summary

Die Aufstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Feststellungen aus der betriebswirtschaftlichen Prüfung.

Beschreibung	Ref.
<p>Holdingsstruktur und Transferpreise</p> <p>Die angewandten Transferpreise führen in der Holding teilweise zu Überdeckungen. In jüngeren Verlautbarungen (Schreiben an die nach PBG abgegoltene Transportunternehmen vom 28. Februar 2018) hat das BAV als Regulator festgehalten, dass kalkulatorische Kosten oder Marktkosten (Transferpreiskonzepte) nicht als effektive Kosten gelten. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass die Kosten durch Holdingsstrukturen nicht höher ausfallen dürfen als wenn die Aufwände direkt in den öV-Töchtern angefallen wären.</p>	Kapitel 3
<p>Eigenkapitalverzinsung</p> <p>In der Holding erfolgt eine Verzinsung des Eigenkapitals von 5%. Diese wird ohne weitere Zuschläge an die öV-Tochter weitergegeben. Die Eigenkapitalverzinsung wurde bisher vom Besteller akzeptiert. In Zukunft dürfte dies nicht mehr der Fall sein.</p>	Kapitel 4
<p>Verzinsung konzerninterner Darlehen/Kontokorrente</p> <p>Die konzerninternen Kontokorrente werden mit 0.75% verzinst. Die Verzinsung liegt unter den Ist-Kosten der Muttergesellschaft und ist somit nicht problematisch.</p>	Kapitel 5
<p>Abfederungsmassnahmen Pensionskasse</p> <p>Die Abfederungsmassnahmen verteuern die Personalkosten und wir empfehlen deshalb generell, solche Massnahmen explizit mit dem Besteller zu vereinbaren.</p>	Kapitel 6
<p>Reklameeinnahmen APG</p> <p>Der die budgetierten Einnahmen übersteigende Wert wird durch die Muttergesellschaft vereinahmt. Eine diesbezügliche Regelung mit dem Besteller fehlt bisher.</p>	Kapitel 7
<p>Abschreibungen / Stille Reserven</p> <p>Die Nutzungsdauern bewegen sich innerhalb der Bandbreiten der Verordnung. Die Veränderung der Stillen Reserven hatte keinen Einfluss auf die Verrechnungspreise.</p>	Kapitel 8

2 Einleitende Bemerkungen

2.1 Struktur der vbl

Die vbl ist in einer Holdingstruktur organisiert. Dabei sind die Ressourcen (Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur) in der Muttergesellschaft (Verkehrsbetriebe Luzern AG) zentralisiert. Der öffentliche Verkehr wird in einer der Tochtergesellschaften abgewickelt (vbl verkehrsbetriebe luzern ag).

Diese Struktur ist im öffentlichen Verkehr nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich problematisch. Entscheidend sind die angewandten Verrechnungspreiskonzepte, die nicht dazu führen dürfen, dass die dem öffentlichen Verkehr belasteten Kosten höher als die effektiv anfallenden Kosten ausfallen. Die Ausführungen zur diesbezüglichen Situation bei der vbl finden sich in Kapitel 3.

Wir haben keine Hinweise darauf gefunden, dass die der öV-Tochter verrechneten Kosten nicht markt- oder branchenüblich wären. Allerdings ist dies aus Sicht des Subventionsgesetzes unerheblich, da lediglich effektiv anfallende Kosten anrechenbar sind, was grundsätzlich auch die Bildung von Rückstellungen für künftige unternehmerische Risiken ausschliesst. Davon ausgenommen sind Gewinne, welche den Unternehmen nach der Zuweisung an die Reserve gemäss Personenbeförderungsgesetz zustehen.

2.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Den gesetzlichen Rahmen für die subventionsrechtlichen Grundsätze bilden das Personenbeförderungsgesetz und das Subventionsgesetz sowie die Verordnung des UVIK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

Gesetz und Verordnung regeln nicht alle Fragen, welche im Zusammenhang mit der Leistungsverrechnung auftauchen können. Das BAV hat im Schreiben vom 28. Februar 2018 konkret ausgeführt, welche Positionen nicht zu den effektiv anfallenden Kosten zählen und deshalb in den Offerten nicht geltend gemacht werden dürfen. Es ist jedoch unklar, welche rechtliche Verbindlichkeit dieses BAV-Schreiben aufweist.

3 Holdingstruktur und Transferpreise

3.1 Anforderungen

3.1.1 Gesetzliche Anforderungen

Die gesetzlichen Anforderungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ **Subventionsgesetz (616.1):** Die Aufgabe muss zweckmässig, kostengünstig und mit einem minimalen administrativen Aufwand erfüllt werden können.
- ▶ **Verordnung des UVEK (742.221):** Betriebskosten- und Leistungsrechnung: Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens.

3.1.2 Interpretationsspielraum

In folgenden Bereichen gibt es Interpretationsspielraum

- ▶ Weder Gesetz noch Verordnung machen konkrete Aussagen zu Holdingstrukturen
- ▶ Das BAV hatte im Bericht vom 15. Mai 2012 folgende Aussagen gemacht:
 - *„Die Konstruktion einer Holdingstruktur verunmöglicht im Rahmen der Bundesgesetzgebung den Durchgriff auf die Muttergesellschaft VBL AG. Einzig die vbl ag als Konzessionsträgerin unterliegt den Vorschriften des Eisenbahngesetzes und somit der Kontrolle des Bundes.*
 - *Da die vbl ag sämtliche Leistungen bei der VBL AG einkauft, findet das in der RKV beispielsweise verankerte Vollkostenprinzip (ohne Gewinn) oder Verbot von Überabschreibungen korrekterweise keine Anwendung.*
 - *Die identische Zusammensetzung der drei Geschäftsleitungen wie auch die Eigner- und Bestell-erziele können zu Ziel- und Interessenkonflikten führen.*
 - *Für die Besteller ist es deshalb naheliegend, dass sie über die notwendigen Informationen verfügen müssen, um die Angemessenheit der vereinbarten Verrechnungssätze u.a.m. überprüfen und beurteilen zu können.“*

In jüngeren Verlautbarungen (Schreiben an die nach PBG abgegoltene Transportunternehmen vom 28. Februar 2018) hat das BAV als Regulator festgehalten, dass kalkulatorische Kosten oder Marktkosten (Transferpreiskonzepte) nicht als effektive Kosten gelten. Je nach Rechtsverbindlichkeit dieses Schreibens muss davon ausgegangen werden, dass die Kosten durch Holdingstrukturen nicht höher ausfallen dürfen als wenn die Aufwände direkt in den öV-Töchtern angefallen wären.

Entscheidend ist nach unserer Einschätzung somit nicht die Frage, ob eine Holdingstruktur branchenüblich ist, sondern ob diese Struktur und die dabei zur Anwendung kommenden Verrechnungsmethoden für den Besteller zu höheren Kosten führen. Da in der öV-Branche Holdingstrukturen nicht unüblich sind, besteht aufgrund des BAV-Schreibens vom 28. Februar 2018 in betroffenen Transportunternehmen ein Klärungsbedarf zu den Verrechnungsmethoden in Zukunft.

3.2 Situation bei der vbl

Aufgrund der im Zusammenhang mit der Holdingstruktur zur Anwendung kommenden Verrechnungspreise ergeben sich Gewinne/Verluste (Über-/Unterdeckungen) bei der Muttergesellschaft (Verkehrsunternehmen Luzern AG). Die Preise wurden bei der Einführung des Transferpreiskonzeptes festgelegt.

Da dem Besteller zwar Mengen- nicht aber Preisabweichungen weitergegeben werden, ergaben sich im Jahr 2017 die nachstehenden Überdeckungen in der Betriebsbuchhaltung. Teilweise stehen diesen Überdeckungen zusätzliche Abschreibungen gegenüber, die aufgrund von zeitlichen Verschiebungen

des Anfalls der Abschreibungen, in der Kostenrechnung zu niedrig ausgewiesen werden sowie Abfederungsmassnahmen welche im Zusammenhang mit der Reduktion des Umwandlungssatzes der Pensionskasse gewährt und dem Besteller nicht direkt weiterbelastet wurden.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die aus der Leistungsverrechnung an die öV-Tochter bei der Muttergesellschaft entstandenen Unter- und Überdeckungen:

Kostenträger	(Über-)/Unterdeckung	Umlage vbl verkehrsbetriebe luzern ag
5000 Verwaltung	219'374.46	10.5% der Fahrdienstleistung
5101 Fahrdienst	-932'675.12	CHF 57.18 pro Dienstplanstunde
5011 Verkauf	-197'171.16	2% der Verkehrseinnahmen
5012 Marketing	9'905.06	1.65% der Verkehrseinnahmen
5100 Betrieb	31'048.91	6% der Fahrdienstleistung
5110 Netzmanagement	51'640.84	7% der Fahrdienstleistung
5111 Planung (Fahrplan)	48'629.84	2% der Fahrdienstleistung
5112 Billettkontrolle	84'233.09	3% der Fahrdienstleistung
5114 Fahrgastinfo vbl	-475'289.45	3.5% der Fahrdienstleistung
5134 Fahrgastzählssystem	-79'687.42	0.25% der Verkehrseinnahmen
5241 Verkaufssystem S-POS	-885'217.11	8.5% der Verkehrseinnahmen
5251 Ticketing App	237'040.72	8.5% der Verkehrseinnahmen
5200 2-Achser Trolleybusse variable	106'949.11	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 1
5201 2-Achser Trolleybusse fixe	30'967.68	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5202 Gelenk Trolleybusse variable	-70'323.07	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 1
5203 Gelenk Trolleybusse fixe	-4.46	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5204 Anhänger variable	-221'687.17	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 1.95
5205 Anhänger fixe	-30'673.70	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5206 2-Achser Autobusse variable	-326'033.63	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 0.8
5207 2-Achser Autobusse fixe	-9'255.31	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5208 Gelenk-Autobusse variable	-644'960.07	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 0.9
5209 Gelenk-Autobusse fixe	-77'251.12	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5218 Doppel-Gelenk-Trolleybusse variable	-733'160.44	Kosten variabel pro gefahrenen KM CHF 1.40
5219 Doppel-Gelenk-Trolleybusse fixe	30'806.84	Restsaldo, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen
5240 Haltestellen/Baustellen	-22'648.51	
5242 Fahrleitung	-129'169.17	
5252 Fairtiq	321'234.08	
Zwischentotal Saldo Kostenträger	-3'663'376.28	
Vorkostenstelle	(Über-)/Unterdeckung	
1500 IT - Infrastruktur	20'102.06	
2210 Werkstatt	207'125.12	
2212 Carrosserie	166'839.93	
2214 Bereitstellung	41'057.46	
2215 Immobilien/Betriebseinrichtung	116'049.06	
9037 Drucksachen Fotokopien	6'353.98	
9970 Überbrückungsrenten Pensionskasse	315'668.25	
Zwischentotal Saldo Kostenstellen	873'195.86	
Überdeckung Total	-2'790'180.42	
S-POS Abschreibungen kalk. Ist 2017	-1'414'746	Bereits vor der Inbetriebnahme des Vertriebssystems
S-POS Zinsen kalk. Ist 2017	-107'289	vorgenommene Abschreibungen führen dazu, dass diese nun
Effektiv notwendige S-POS Abschreibungen kalk.	1'877'278	in der Betriebsbuchhaltung zu niedrig ausgewiesen werden.
Effektiv notwendige S-POS Zinsen kalk.	281'592	Entsprechend erfolgt hier eine Korrektur.
Abschreibungen von im Aufwand verbuchten Gleichrichter	139'488	
theoretisch notwendige Rückstellung Pensionskasse	1'734'193	
Verbleibende Überdeckung gemäss vbl	-279'664.81	

Insbesondere beim Fahrdienst und bei gewissen Fahrzeugkategorien ergeben sich hohe Überdeckungen, d.h. dort führt das Verrechnungspreiskonzept dazu, dass bei der Muttergesellschaft Gewinne anfall-

len. Andererseits hatte die Muttergesellschaft bereits vor Inbetriebnahme des Verkaufssystems (POS) Abschreibungen auf den dafür vorgenommenen Investitionen vorgenommen, wodurch die Zahlen in der Kostenrechnung nun zu niedrig ausfallen. Das Verkaufssystem war gemäss vbl durch den Besteller genehmigt, wodurch die Abschreibungen in der Überleitung auf die verbleibende Überdeckung entsprechend korrigiert werden.

Weiter werden durch vbl in der Kostenrechnung und in der Überleitung Aufwände von insgesamt CHF 1'734'193 für künftige Abfederungsmassnahmen im Rahmen der Reduktion des Umwandlungssatzes der Pensionskasse Stadt Luzern (Ausgleichsgutschriften) geltend gemacht. Diese waren mit dem Besteller nicht vereinbart worden. In der, in der obigen Tabelle gezeigten Überdeckung von rund CHF 2,8 Mio., sind bereits Abfederungsmassnahmen für das Jahr 2017 von CHF 615'406 enthalten.

Somit bestehen bei folgende Positionen Anknüpfungspunkte für Diskussionen:

Ausgewiesene Überdeckung gemäss vbl	279'665
Geleistete Abfederungsmassnahmen 2017	615'406
Theoretisch notwendige Rückstellung Pensionskasse	1'734'193
Überdeckung 2017 vor Abfederungsmassnahmen	2'629'264

Bezüglich Abfederungsmassnahmen verweisen wir auch auf Kapitel 6.

In der Herleitung der Überdeckungen nicht berücksichtigt, wurden die in der Kostenrechnung enthaltenen Leistungen für die Überbrückungsrenten für Frühpensionierungen (CHF 315'668). Es wäre dabei zu klären, ob Frühpensionierungen auf freiwilliger Basis gewährt werden und ob diese Leistungen mit Einverständnis des Bestellers erfolgen.

Ohne Holdingstruktur hätten gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG), 2/3 der Überdeckungen der Spezialreserve zugewiesen werden müssen und wären so in Zukunft dem Besteller zu Gute gekommen.

Art. 36 PBG, 2. Absatz: Übersteigen die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparten zu. Erreicht die Spezialreserve der Verkehrssparten 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten oder beträgt sie 12 Millionen Franken, so steht der Gewinn dem Unternehmen zur freien Verfügung.

Durch die Holdingstruktur haben Geschäftsleitung und Verwaltungsrat über diese Mittel verfügt bzw. definiert, ob diese beispielsweise für Zukunftsprojekte oder Personalmassnahmen verwendet werden oder ob diese als Gewinn den Gewinnreserven zugeführt und somit zukünftiges Ausschüttungspotenzial darstellen würden. In der Vergangenheit hätte die vbl ausserdem einen beträchtlichen Betrag für die Sanierung der Pensionskasse aufbringen müssen.

Mit dem derzeitigen Verrechnungsmodell ist nicht sichergestellt, dass alle subventionsrechtlichen Grundsätze entsprechend der Auslegung durch das BAV, in dessen Schreiben vom 28. Februar 2018 eingehalten werden.

Es ist festzuhalten, dass mit dem Verkehrsverbund im Rahmen der Zielvereinbarung eine jährliche Kostenreduktion von pauschal CHF 700'000 vereinbart wurde. Diese kommt unabhängig von der Entwicklung der Ist-Kosten zur Anwendung. Somit ergibt sich die Abgeltung einerseits aufgrund von geltend gemachten konkreten Mehr- oder Minderkosten im Vergleich zur Vorperiode (z.B. Investitionen, welche separat mit dem Besteller vereinbart werden) und andererseits aufgrund einer pauschalen Reduktion, welche nicht an konkrete Positionen gekoppelt ist.

3.3 Empfehlungen

Wir empfehlen, die Themen Holdingstruktur, Verrechnungspreise, Über- oder Unterdeckungen und ausserordentliche Aufwände wie beispielsweise die Ausrichtung von Überbrückungsrenten infolge der Reduktion des Umwandlungssatzes der Pensionskasse, mit dem Besteller zu besprechen und zu regeln.

4 Eigenkapitalverzinsung

4.1 Anforderungen

4.1.1 Gesetzliche Anforderungen

Die gesetzlichen Anforderungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ **Art. 15 ARPV (745.16):** Bund und Kantone können den Transportunternehmen gemeinsam die Verzinsung des Eigenkapitals zugestehen, um insbesondere den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu erhöhen. Sie können eine Verzinsung von Eigenkapital an Auflagen knüpfen. Das BAV teilt denjenigen Transportunternehmen, denen eine Verzinsung des Eigenkapitals zugestanden wurde, spätestens 12 Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode den für die Offerte anwendbaren Zinssatz mit. Als Zinssatz für die Offertstellung gilt der Zehn-Jahres-Kassazinssatz der Bundesanleihen zum Zeitpunkt der Mitteilung.

4.1.2 Interpretationsspielraum

In folgenden Bereichen gibt es Interpretationsspielraum

- ▶ Eigenkapitalzinsen sind gemäss Schreiben des BAV vom 28. Februar 2018 nur mit Zustimmung des Bestellers zulässig.
- ▶ Gemäss Zielvereinbarung zwischen VVL/BAV und vbl dürfen im abgeltungsberechtigten Bereich keine Eigenkapitalzinsen berücksichtigt werden.

Es muss davon ausgegangen werden, dass damit auch Eigenkapitalzinsen bei der Holding gemeint sind.

4.2 Situation bei der vbl

Es kommt indirekt eine Eigenkapitalverzinsung von 5% zur Anwendung (über die kalkulatorischen Zinsen bei der Muttergesellschaft), welche mittels Leistungsverrechnung an die öV-Tochter weiterbelastet wird. Bei der öV-Tochter werden keine zusätzlichen Zinsen gerechnet.

4.3 Empfehlungen

Wir empfehlen, die Handhabung von Eigenkapitalzinsen mit dem Besteller verbindlich und eindeutig zu regeln, da dessen Zustimmung für die Geltendmachung erforderlich ist.

5 Verzinsung konzerninterner Darlehen/Kontokorrente

5.1 Anforderungen

5.1.1 Gesetzliche Anforderungen

Die gesetzlichen Anforderungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ **Verordnung des UVEK (742.221):** Betriebskosten- und Leistungsverrechnung: Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens.

5.2 Situation bei der vbl

Die konzerninternen Kontokorrente werden mit 0.75% verzinst. Der gewählte Zinssatz liegt unter dem bezahlten Marktzins von 0.9% der Muttergesellschaft.

5.3 Empfehlungen

Die Verzinsung liegt unter den Ist-Kosten der Muttergesellschaft und ist somit nicht problematisch.

6 Abfederungsmassnahmen Pensionskasse

6.1 Anforderungen

6.1.1 Gesetzliche Anforderungen

Die gesetzlichen Anforderungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ **Verordnung des UVEK (742.221):** Betriebskosten- und Leistungsverrechnung: Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens.

6.1.2 Interpretationsspielraum

In folgenden Bereichen gibt es Interpretationsspielraum

- ▶ Es ist nicht klar, ob und in welchem Umfang die vbl bezüglich der beschlossenen Abfederungsmassnahmen über einen Entscheidungsspielraum verfügte, da sie der Pensionskasse der Stadt Luzern angeschlossen ist.

6.2 Situation bei der vbl

Die Massnahmen wurden durch den Eigner für das städtische Personal definiert und der Verwaltungsrat der vbl hat sich diesem Entscheid angeschlossen.

6.3 Empfehlungen

Die Abfederungsmassnahmen verteuern die Personalkosten und wir empfehlen deshalb generell, solche Massnahmen explizit mit dem Besteller zu vereinbaren.

7 Reklameeinnahmen APG

7.1 Situation bei der vbl

Es existiert keine vertragliche Regelung zwischen Besteller und vbl bezüglich der Handhabung von Werbeeinnahmen. Damit ist auch nicht geregelt, wie mit Erträgen über budgetierten Wert umgegangen werden muss.

Der budgetierte Betrag wird direkt durch die öV-Tochter der APG in Rechnung gestellt. Der den budgetierten Betrag übersteigende Wert wird durch die Muttergesellschaft fakturiert und zu Gunsten deren Erfolgsrechnung vereinnahmt.

7.2 Empfehlungen

Wir empfehlen, die Handhabung mit dem Besteller zu regeln.

8 Abschreibungen / Stille Reserven

8.1 Anforderungen

8.1.1 Gesetzliche Anforderungen

Die gesetzlichen Anforderungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ **Verordnung des UVEK (742.221):** Bandbreiten der Abschreibungssätze sind durch die Verordnung definiert.
- ▶ Wird die Nutzungsdauer einer Anlage neu beurteilt, so ist der Restbuchwert planmässig über die neu festgelegte, verbleibende Nutzungsdauer abzuschreiben.

8.2 Situation bei der vbl

Ausserordentliche Abschreibungen wurden dort vorgenommen, wo Technologien einem raschen Alterungsprozess unterliegen und nur in der FIBU verbucht sind. Diese Mehrabschreibungen wurden somit nicht auf den Besteller abgewälzt.

Die Nutzungsdauern bewegen sich innerhalb der Bandbreiten der Verordnung.

vbl verfügt per 31. Dezember 2017 über Stille Reserven in der Höhe von CHF 51 Mio.. Diese haben sich im Jahr 2017 aufgrund unterschiedlicher Abschreibungen in FIBU/BEBU um CHF 4 Mio. erhöht. Die Veränderung der Stillen Reserven hatte keinen Einfluss auf die Verrechnungspreise. Damit folgen die verrechneten kalkulatorischen Abschreibungen betriebswirtschaftlichen Prinzipien und entsprechen einem anerkannten schweizerischen Rechnungslegungsstandard.

8.3 Empfehlungen

n/a

9 Beilage

9.1 Risikoanalyse

Risikoanalyse

Bereich/Thema	Gesetzliche Anforderungen	Interpretationsspielraum	Situation bei vbl	Beurteilung und weiteres Vorgehen
Holdingsstruktur und Transferpreise	<ul style="list-style-type: none"> Subventionsgesetz (616.1): Die Aufgabe muss zweckmässig, kostengünstig und mit einem minimalen administrativen Aufwand erfüllt werden können. Verordnung des UVEK (742.221): Betriebskosten- und Leistungsrechnung; Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens 	<ul style="list-style-type: none"> Weder Gesetz noch Verordnung machen konkrete Aussagen zu Holdingsstrukturen Das BAV hatte im Bericht vom 15.05.2012 mögliche Interessekonflikte aus der Holdingsstruktur der vbl thematisiert In jüngeren Verlautbarungen (Schreiben vom 28.02.2018) hat das BAV festgehalten, dass kalkulatorische Kosten oder Marktkosten (Transferpreiskonzepte) nicht als effektive Kosten gelten. 	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der im Zusammenhang mit der Holdingsstruktur zur Anwendung kommenden Verrechnungspreise ergeben sich Gewinne/Verluste (Über-/Unterdeckungen) bei der Muttergesellschaft (Verkehrsbetriebe Luzern AG) Die Festlegung der Kostensätze erfolgte bei der Einführung der heutigen Holdingsstruktur auf der Basis der damaligen Offerte. Basis für die Leistungsverrechnung sind Plankosten. Bei der Leistungsverrechnung werden die Mengen und teilweise auch die Preise aufgrund des Ist angepasst (Dieselpreis, Strompreis und auch fixe Fahrzeugkosten). Preisabweichungen werden nicht vollständig an den Besteller weitergegeben 	<ul style="list-style-type: none"> Es besteht ein Risiko, dass Holdingsstrukturen in Zukunft nicht mehr in dieser Form akzeptiert werden. Aufgrund des BAV-Schreibens vom 28. Februar 2018 besteht für vbl ein Klärungsbedarf zur Holdingsstruktur, zu Transferpreisen, zu den Themen Verrechnungspreise, Über- oder Unterdeckungen und ausserordentliche Aufwände, wie beispielsweise die Ausrichtung von Überbrückungsrenten infolge der Reduktion des Umwandlungssatzes der Pensionskasse. Es ist zu analysieren, in welchem Umfang die Holdingsstruktur und das damit verbundene Transferpreiskonzept zu Überdeckungen bzw. Gewinnen geführt hat, welche in einer anderen Struktur der PBG-Reserve zugewiesen worden wären
Eigenkapitalverzinsung	<ul style="list-style-type: none"> Art. 15 ARPV (745.16): Bund und Kantone können den Transportunternehmen gemeinsam die Verzinsung des Eigenkapitals zugestehen, um insbesondere den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu erhöhen. Sie können eine Verzinsung von Eigenkapital an Auflagen knüpfen. Das BAV teilt denjenigen Transportunternehmen, denen eine Verzinsung des Eigenkapitals zugestanden wurde, spätestens 12 Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode den für die Offerte anwendbaren Zinssatz mit. 	<ul style="list-style-type: none"> EK-Zinsen sind gemäss Schreiben des BAV vom 28.02.2018 nur mit Zustimmung des Bestellers zulässig Gemäss Zielvereinbarung zwischen VVL/BAV und vbl dürfen kein EK-Zinsen berücksichtigt werden 	<ul style="list-style-type: none"> Über die kalkulatorischen Zinsen bei der Muttergesellschaft kommt eine EK-Verzinsung von 5% zur Anwendung. Bei der öV-Tochter werden keine zusätzlichen Zinsen gerechnet. 	<ul style="list-style-type: none"> Bis anhin wurde die EK-Verzinsung vom Besteller offenbar akzeptiert Zukünftigen Handhabung ist zu definieren

Risikoanalyse

Bereich/Thema	Gesetzliche Anforderungen	Interpretationsspielraum	Situation bei vbi	Beurteilung und weiteres Vorgehen
Verzinsung konzerninterner Darlehen/Kontokorrente	<ul style="list-style-type: none"> Verordnung des UVEK (742.221): Betriebskosten- und Leistungsrechnung: Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens 		<ul style="list-style-type: none"> IC-Kontokorrente werden mit 0.75% verzinst Der gewählte Zinssatz ist unter dem bezahlten Marktzins von 0.9% durch die Muttergesellschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Die Verzinsung liegt unter den Ist-Kosten der Muttergesellschaft und ist somit nicht problematisch.
Abfederungsmassnahmen Pensionskasse	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> Der Besteller definiert als verrechenbare Aufwendungen alle Kosten, die tatsächlich entstanden sind 	<ul style="list-style-type: none"> Abfederungsmassnahmen wurden über vorhandene Reserven erfasst und nicht an den Besteller weiterbelastet Die Massnahmen wurden durch den Eigner für das städtische Personal definiert und der VR hat sich dem Entscheid angeschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> Sollten Abfederungsmassnahmen als Kosten geltend gemacht werden, so ist dies mit dem Besteller so zu vereinbaren.
Reklameeinnahmen APG	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> Bis anhin existiert keine vertragliche Regelung zwischen Besteller und vbi, womit auch nicht geregelt ist, wie mit Erträgen über Budgetwert umgegangen werden soll 	<ul style="list-style-type: none"> Budgetierter Betrag wird direkt durch ÖV-Tochter an APG in Rechnung gestellt Nettobetrag über dem Budgetwert wird durch Muttergesellschaft an APG in Rechnung gestellt 	<ul style="list-style-type: none"> Gewinne aus Reklameeinnahmen verbleiben in der Muttergesellschaft Detaillierte Analyse des Anfalls von Erträgen und Aufwänden ist noch vorzunehmen

Risikoanalyse

Bereich/Thema	Gesetzliche Anforderungen	Interpretationsspielraum	Situation bei vbl	Beurteilung und weiteres Vorgehen
Abschreibungen	<ul style="list-style-type: none"> Verordnung des UVEK (742.221): Bandbreiten der Abschreibungsätze sind durch die Verordnung definiert Wird die Nutzungsdauer einer Anlage neu beurteilt, so ist der Restbuchwert planmässig über die neu festgelegte verbleibende Nutzungsdauer abzuschreiben. 	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> a.o. Abschreibungen wurden dort vorgenommen, wo Technologien einem raschen Alterungsprozess unterliegen und nur in der FIBU verbucht. Diese Mehrabschreibungen wurden somit nicht auf den Besteller abgewälzt. 	<ul style="list-style-type: none"> Detaillierte Beurteilung der Nutzungsdauern (wobei generell sehr breite Abschreibungsdauern möglich sind).
Management Fees	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> BAV hält fest, dass Gewinn- und Konzernzuschläge nicht zulässig sind 	<ul style="list-style-type: none"> vbl verrechnet keine Management Fees an ÖV-Tochter 	<ul style="list-style-type: none"> Praxis vbl entspricht den Anforderungen gemäss BAV
Stille Reserven	<ul style="list-style-type: none"> Obligationenrecht (OR): Bildung von stillen Reserven aus Sicht Handelsrecht sind im Sinne des Vorsichtsprinzip erlaubt Verordnung des UVEK (742.221): Die Jahresrechnung aller Unternehmen muss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. 	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> vbl verfügt per 31.12.2017 über stille Reserven in der Höhe von CHF 51 Mio. (+ CHF 4 Mio. 2017 im Bereich von Sachanlagen) Stille Reserven entstehen aufgrund verschiedener Abschreibungen FIBU/BEBU und wurden als solche deklariert 	<ul style="list-style-type: none"> Es ist zu beurteilen, ob Umfang und Veränderung von stillen Reserven Auswirkungen auf die Verrechnungspreise hatten.
Eigentümerstrategie	<ul style="list-style-type: none"> Es dürfen keine Gewinnvorgaben für den subventionierten Bereich gemacht werden 	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> Eigenwirtschaftlichkeit, 3-5% Dividende Langfristiges Bestehen im Markt Stärkung Eigenmittel zur Finanzierung des Wachstums und der Investitionen 	<ul style="list-style-type: none"> Erwartungen der Stadt Luzern sind relativ offen formuliert