

STRÆK- NINGSS- REGN- SKAB 2014



Forord

Indsigt i strækningsøkonomien er afgørende....

Genopretningsprogrammet Ét Sundt DSB har effektiviseret DSB's økonomi. DSB ønsker at fastholde denne gevinst og har derfor iværksat Strategi 2030, som bl.a. indeholder fokus på fortsatte løbende forbedringer. Dette fokus skal sikre at DSB fortsat er konkurrencedygtigt, transparent, ansvarligt og solidt. Hvis DSB skal leve op til det er det afgørende, at vi får en dybere indsigt i økonomien ikke bare overordnet, men på de respektive strækninger. Kun med en nuanceret forståelse heraf, kan vi fortsat drive DSB effektivt og bidrage til de politiske drøftelser om den kollektive trafik.

Strækningsøkonomimodellen er værktøjet, vi benytter til at nedbryde økonomien. Med udgangspunkt i DSB's regnskab og på basis af en række forudsætninger og fordelingsantagelser, kan økonomien for de enkelte strækninger opgøres.

..... men med nedbrydningen på strækninger opstår desværre usikkerhed

Med nedbrydningen af DSB's samlede regnskab i strækninger affødes dog også et niveau af usikkerhed, der ikke er til stede samlet set.

Udfordringen er i forhold til andre brancher drevet ikke mindst af, at kundeopgørelsen baseres på ad hoc tællinger, vejninger mv. I den kollektive trafik er det således forventet, at man kan gå ombord i bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Usikkerheden forbundet med sådanne stikprøver tiltager naturligvis ved fordelingen ud på de enkelte strækninger, og vil kun kunne elimineres, hvis den enkelte kundes rejse registreres fuldstændigt.

Udlicitering af strækninger er et fast tilbagevendende tema i debatten om jernbanen

Fokus i debatten er som regel forventningen om en mere effektiv drift på baggrund af konkurrencemomentet – og dermed en billigere jernbane.

DSB driver jernbanetrafikken i en samlet pulje, derved opnås stordrifts- og netværksfordele på både materiel- og driftspersonalesiden, men det resulterer også i, at mange omkostninger på strækningsniveau er fordelte snarere end aktivitetsbestemte. En overset facet i hele udliciterings-spørgsmålet er det faktum, at det koster at udlicitere. Det koster i første omgang driften/tilskuddet til den operatør, der overtager en enkelt DSB strækning - men dertil kommer, at DSB har en række udgifter for den enkelte strækning, der ikke bortfalder umiddelbart ved en udlicitering. Udgifter DSB i givet fald skal kompenseres for, indtil de er udfaset.

DSB's omkostninger ved drift af de enkelte strækninger er beregnet i strækningsøkonomimodellen, og kan opdeles efter deres nærhed til driften. Direkte omkostninger så som f.eks. energi og driftspersonale er de mest produktionsnære omkostninger og disse er variable og direkte henførbare til en strækning. Typisk kan energi og løn udfases inden for et år – men når der er tale om tjenestemænd vil udfasningstiden være mere end tre år og samfundets pris for at udlicitere dermed markant højere.

Udgifter til trafik- og materielplanlæggere, personaleadministration, jura, økonomi mm. er relativt uafhængige af produktionsomfanget og vil stort set være uændrede ved udlicitering af enkelte strækninger.

Der vil derfor aflejre sig faste udgifter i DSB som vil være ufinansierede i forbindelse med udlicitering. Omfattende sporarbejder i de kommende år og implementeringen af signalprogrammet med tilhørende usikkerhed og potentielle driftsforstyrrelser vil ligeledes stille store krav til både udbydere og operatører at sikre en stabil drift, hvilket kan medføre stigende omkostninger.

Derfor skal strækningsekonomien bruges med forsigtighed

Ud over den økonomiske usikkerhed forbundet med strækningsoptagningen, er det vigtigt at de rette parametre anvendes, hvis tallene skal bruges til sammenligning.

Omkostningen pr. togkm kan eksempelvis kun anvendes på strækninger med sammenlignelige materieltyper, gennemsnitshastigheder, infrastrukturafgifter og standsningsmønstre samt betjening og service. For omkostninger pr. person km er belægningsprocenter afgørende og disse kan være bestemt af den gældende trafikkontrakt.

Strækningsekonomimodellen er et godt styringsværktøj for DSB men resultaterne skal benyttes med stor forsigtighed, hvis man vil undgå at komme til at drage forkerte driftsøkonomiske beslutninger og derved sammenligne æbler med pærer.

Politikerne har med Togfonden DK sat barren højt for den fremtidige jernbanedrift i Danmark

De kommende års investeringer i signaler, elektrificering og udbygning af jernbanenettet vil medføre et væsentligt løft i infrastrukturen for jernbanedriften i Danmark. Hertil forventer DSB, at indgå en ny trafikkontrakt med Transportministeriet som bl.a. kan sikre et tilsvarende investeringsløft i materiel som understøtter investeringerne i infrastrukturen. Udbygningen af jernbanenettet betyder, at der i de kommende år vil være væsentlige omlægninger af trafikken som ikke følger de strukturer som DSB hidtil har benyttet ved registrering af produktionsoplysninger, opgørelse af rejsemønstre og definition af strækninger. Erfaringen fra tidligere sporarbejder viser at sporarbejder medfører ekstra omkostninger til DSB som følge af erstatningsbefordring på strækningen og øget kørselsomfang på alternative rejseveje. Det medfører at resultaterne fra Strækningsekonomimodellen de kommende år vil blive påført yderligere usikkerhed. Strækningsekonomiskabet skal derfor håndteres med endnu større forsigtighed end normalt. I enkelte tilfælde vil der blive behov for at se strækningerne på et mere aggregeret plan.

Ny trafikkontrakt

DSB står over for nogle spændende udfordringer de kommende år som vil kræve det yderste af organisationen. Det er derfor vigtigt, at en ny trafikkontrakt sikrer et robust økonomisk grundlag, som understøtter de ambitioner der er for jernbanedriften i Danmark.

Taastrup, den 2. marts 2015



Stig Pastwa
Konstitueret Administrerende
Direktør



Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Strækingsregnskab 2014

Strækingsregnskab før kontraktbetaling for 2014										
Mio. kr./km	Passagerindtægter	Nettomkostninger	Resultat	Passagerindtægter pr. person km	Nettomkostninger pr. tog km	Nettomkostninger pr. plads km	Resultat pr. tog km	Resultat pr. person km	Tog km	Person km
Lyntog	1.105	1.212	-107	0,94	163	0,59	14	0,09	7,43	1.181
Bornholm	11	30	-19	1,20	128	0,56	81	2,07	0,23	9
København - Aarhus	1.446	1.652	-206	0,96	201	0,61	25	0,14	8,20	1.510
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	103	256	-153	0,93	107	0,57	64	1,38	2,40	111
Vejle - Struer / Langå - Struer - Thisted	2	12	-10	0,69	97	0,60	81	3,46	0,12	3
Aarhus - Frederikshavn	90	245	-155	0,75	117	0,70	74	1,30	2,09	119
InterCity i alt	1.652	2.195	-543	0,94	168	0,61	42	0,31	13,05	1.753
København - Holbæk	46	188	-142	0,80	297	0,63	225	2,46	0,63	58
København - Kalundborg	109	413	-304	0,81	278	0,72	205	2,25	1,48	135
København - Nykøbing F - Rødby	234	726	-492	0,72	219	0,54	148	1,51	3,32	326
København - Ringsted	54	220	-166	0,73	181	0,53	136	2,24	1,22	74
København - Roskilde	6	45	-39	0,97	171	0,66	148	6,31	0,26	6
Roskilde - Køge - Næstved	28	170	-142	0,73	142	1,00	118	3,71	1,20	38
Regional Øst i alt	477	1.762	-1.285	0,75	217	0,61	158	2,02	8,11	637
Fredericia - Padborg / Sønderborg	6	18	-12	0,83	102	0,48	68	1,67	0,18	7
Fredericia - Vejle - Herning - Holstebro - Struer	21	111	-90	0,74	92	0,65	75	3,15	1,21	29
Odense - Fredericia	16	121	-105	1,14	144	0,82	125	7,49	0,84	14
Odense - Svendborg	43	150	-107	1,06	111	0,92	79	2,64	1,36	41
Aalborg - Hjørring - Frederikshavn	17	76	-59	0,79	120	0,68	93	2,74	0,63	22
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	98	532	-434	0,78	201	1,04	164	3,47	2,64	125
Aarhus - Grenaa	23	138	-115	0,74	127	0,96	106	3,69	1,09	31
Aarhus - Langå - Aalborg	7	49	-42	0,69	184	1,14	158	4,16	0,27	10
Regional Vest i alt	231	1.195	-964	0,83	146	0,90	117	3,46	8,21	278
Internationale tog	143	234	-91	0,88	220	0,79	85	0,56	1,06	163
Central (Hellerup - Valby)	541	409	132	-	158	0,43	-51	-	2,58	-
Køge (Sydhavn - Køge)	180	418	-238	-	117	0,31	66	-	3,58	-
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	128	153	-25	-	140	0,40	23	-	1,09	-
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	160	347	-187	-	117	0,32	63	-	2,96	-
Farum (Ryparken - Farum)	92	184	-92	-	117	0,32	58	-	1,57	-
Hillerød (Bernstorffvej - Hillerød)	172	291	-119	-	124	0,33	51	-	2,35	-
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	29	51	-22	-	133	0,38	58	-	0,38	-
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	122	144	-22	-	102	0,48	16	-	1,41	-
S-tog i alt	1.424	1.997	-573	-	125	0,35	36	-	15,94	-
Strækninger i alt	5.032	8.595	-3.563	-	160	0,54	66	-	53,80	-

Strækningsregnskabet er en fordeling af "Passagertrafik før kontraktbetaling" på enkeltstrækninger.

Passagertrafik

Resultatet af togdriften på -3.563 mio. kr. før kontraktbetalingen er stort set uændret i forhold til 2013 (-3.536 mio. kr.), men underliggende er der en række forhold, der har ændret sig.

Passagerindtægterne på 5.032 mio. kr. er steget med 137 mio. kr. hvilket primært afspejler den generelle prisudvikling.

Nettoomkostningerne på 8.595 mio. kr. til togdriften er steget med 164 mio. kr. med tilsvarende svagt stigende produktion, hvilket skyldes følgende modsatrettede effekter.

Produktionen målt i togkilometer er på niveau med 2013. DSB har dog gennemført et væsentligt kvalitetsløft for kunderne ved i et vist omfang at skifte fra ældre dobbeltdækkere og MR-togsæt samt de mindre Desiro togsæt og erstatte dem med IC2-, IC4- samt IR4-togsæt. Materiel som er dyrere i drift og afskrivninger og derved medfører stigende strækningsomkostninger.

DSB har gennem Ét Sundt DSB effektiviseret bl.a. personaleforbruget ved at indføre enmandsbetjening på udvalgte strækninger samt stoppet for Ombordservice/servicevogn i tog, hvilket har medført væsentlige besparelser på personaleomkostningerne.

Lukningen af Limfjordsbroen tilbage i 2012 har i 2014 betydet, at DSB har modtaget en forsikringskompensation. Dette har medført et fald i omkostningerne til erstatningsbefordring.

Endelig har DSB i 2014 afholdt en række omkostninger til bl.a. fremtidens tog, materielplan 2030, signalprogrammet samt nye håndterminaler til togpersonalet.

Modeludvikling

IC4 materiellet blev i løbet af 2014 benyttet på flere strækninger, således at materielanvendelsen nu må betragtes som egentlig drift. I 2012 og 2013 hvor IC4 materiellet bl.a. var taget ud af drift pga. en signalforbikørsel ved Marslev på Fyn, kunne materielomkostningerne ved den ledige kapacitet ikke fordeles efter den egentlige produktion. Nu udgør IC4 produktionen en væsentlig selvstændig produktion, således at omkostningerne nu følger IC4 produktionen ud på de strækninger som materiellet betjener.

Modeludviklingen betyder at der sker et skift i omkostningsniveauet mellem de enkelte strækninger. Konkret betyder det at InterCity og Lyntog som tidligere bar størstedelen af IC4 omkostningerne bliver lettet for denne byrde, som i stedet henføres til de relevante regionaltogstrækninger som betjenes af IC4 materiellet.

Lyntog

Passagerindtægterne på 1.105 mio. kr. er steget med 9 mio. kr., hvilket ligger under den generelle prisudvikling, men skyldes at gennemsnits rejselængde og dermed billetindtægten falder.

Nettoomkostningerne på 1.212 mio. kr. er faldet med 97 mio. kr. primært som følge af et fald i materiel og vedligeholdelsesomkostningerne. Årsagen er at lyntog ikke længere skal bære ledig kapacitet fra IC4 materiel og fordi Ombordservice/servicevogn er ophørt på Lyntog, der er dog fortsat servicering på DSB 1'.

InterCity

Passagerindtægterne på 1.652 mio. kr. stiger med 48 mio. kr. hvilket svarer til prisudviklingen. Dog betyder tidligere års sporspærringer (primært Limfjordsbroen) at passagerne flytter mellem strækningerne, hvilket har medført en forskydning mellem InterCity og Regional.

Nettoomkostningerne på 2.195 mio. kr. er faldet med 40 mio. kr. Primært fordi InterCity ikke længere skal bære ledig kapacitet fra IC4 materiellet men også fordi Ombordservice/servicevogn er ophørt på InterCity.

Der har i 2014 været omfattende sporspærringer (Vamdrup-Vojens, Randers-Aalborg og Hobro-Aalborg), som har givet øgede omkostninger til erstatningsbefordring på strækningerne Aarhus-Frederikshavn og Middelfart-Sønderborg, Fredericia-Esbjerg.

IC Bornholm har en anderledes omkostningsstruktur end de øvrige InterCity strækninger, fordi driften af strækningen sker gennem DSB Øresund, der står for klargøring og vedligehold af materiellet samt for det kørende personale. Personaleforbruget på IC Bornholm er effektiviseret i 2014 hvilket har medført en væsentlig reduktion i personaleomkostningerne.

Regional Øst

Passagerindtægterne på 477 mio. kr. er på niveau med sidste år, på trods af at produktionen er steget. Den manglende vækst skyldes en forskydning af passagerindtægterne mellem København-Nykøbing F-Rødby og de Internationale tog, fordi en større andel af kunderne har benyttet Internationale tog til lokale rejser på Sjælland.

Nettoomkostningerne på 1.762 mio. kr. er steget med 98 mio. kr.

Årsagen er primært indsættelsen af IC4 materiel på Nordvest banen i stedet for dobbelt-dækkere. Modsat medførte omfattende sporspærringer på Nordvest banen i 2013 store udgifter til erstatningsbefordring, som er faldet bort i 2014. Afslutningen af sporarbejderne har medført væsentlige skift i produktionen mellem København-Kalundborg og København-Holbæk.

Stigende produktion samt en øget anvendelse af IC4 materiel kombineret med øgede afskrivninger på IR4 togsæt som kører 71 pct. af

produktionen, har medført en stigning i omkostningerne på København-Ringsted.

På Lille Syd banen stiger omkostningerne fordi der i 2014 er gennemført større eftersyn af MR-togsæt som anvendes på strækningen.

Regional Vest

Passagerindtægterne på 231 mio. kr. er faldet med 7 mio. kr. primært som følge af kundevandring mellem InterCity og Regional Vest som følge af genåbningen af Limfjordsbroen.

Nettoomkostningerne på 1.195 mio. kr. er steget med 216 mio. kr. på trods af et produktionsfald. Ses der bort fra kompensationen for lukningen af Limfjordsbroen er den reelle stigning på 273 mio. kr. Som primært skyldes en yderligere indfasning af IC2 og IC4 materiellet. Dette modsøres delvist af et fald i personaleomkostningerne, som følge af indførsel af enmandsbetjening.

På strækningen Aarhus-Fredericia-Esbjerg stiger omkostningerne meget eftersom 64 pct. af hele DSB's IC4 produktion kører på denne strækning og 26 pct. af DSB's IC2 produktion. Det betyder at strækningen bærer størstedelen af DSB's omkostninger til IC4 materiel.

Internationale tog

Passagerindtægterne på 143 mio. kr. er steget med 17 mio. kr. hvilket primært skyldes en forskydning af indtægterne mellem Internationale tog og Regional Øst.

Nettoomkostningerne på 234 mio. kr. er tilsvarende steget med 18 mio. kr. på trods af et produktionsfald sidst på året, som skyldes udfasningen af Euro Night fra oktober 2014.

Stigningen i omkostningerne skyldes alene at leje af ICE materiellet i 2013 blev reduceret som følge af en tilbagebetaling af for megen leje vedr. tidligere perioder.

S-tog

Passagerindtægterne på 1.424 mio. kr. er steget med 70 mio. kr. som følge af en mindre stigning i antal rejser og den generelle prisudvikling samt at DSB i 2014 har vundet en voldgiftssag mod Movia.

Nettoomkostningerne på 1.997 er faldet med 30 mio. kr. Omkostningsfaldet skyldes primært et fald i energiomkostningerne da CO2-afgiften i 2014 er bortfaldet, samt et mindre fald i produktionen.

Model & fordelingsnøgler

Strækningsøkonomimodellen

Strækningsregnskabet for 2014 er ligesom Hovedregnskabsopstillingen for 2014 baseret på DSB's strækningsøkonomimodel for 2014, som er udarbejdet i overensstemmelse med Regnskabsreglementet for DSB. Strækningsøkonomimodellen for 2014 er en videreudvikling af strækningsøkonomimodellen for 2013.

Model- og forretningsudvikling

Der er foretaget en væsentlig modelændring i strækningsøkonomimodellen for 2014 vedrørende fordelingen af omkostningerne til IC4 materiellet. Modelændringen skyldes at IC4 materiellet betragtes som være indsat i egentlig produktion i og med at materiellet udfører 5 pct. af DSB's samlede produktion. I strækningsøkonomimodellen for 2012 og 2013 var det alene omkostningerne til de IC4 togsæt der var i drift som blev fordelt med IC4 litrakm produktionen, resten blev fordelt efter IC3 litrakm fordelingen. Eftersom IC4 materiellet ikke var indsat i drift i store dele af 2012 blev omkostningerne ikke fordelt efter den reelle produktion.

Samlet set har modelændringen ingen konsekvens for passagertrafikken eftersom alle omkostninger til IC4 materiel skal belaste passagertrafikken. Modelændringen betyder dog en væsentlig ændring i omkostningsfordelingen på de enkelte strækninger. Således er det nu de enkelte strækninger som anvender materiellet der belastes af den fulde omkostning til materiellet. Eftersom IC4 materiellet primært anvendes i regionaltrafikken medfører det en væsentlig omfordeling fra den landsdækkende trafik til regionaltrafikken. Årsagen er at den landsdækkende trafik hidtil bar en væsentlig del af IC4 materiel omkostningen som følge af fordelingen efter IC3 materiellets produktion som primært driver InterCity og Lyntog.

Modelændringen giver en renere sammenhæng mellem den enkelte strækning og materielanvendelsen på strækningen.

Derudover er modellen tilpasset de forretningsmæssige og organisatoriske ændringer, som DSB har gennemført i 2014.

Sammenhæng mellem Stræknings- og Hovedregnskab 2014

Strækningsregnskabet 2014 vedrører alene "Passagertrafik før kontraktbetaling" som fremgår af Delregnskabsopstillingen i Hovedregnskabsopstillingen 2014. Således udelades delområderne "Øvrige forpligtigelser", "Afstemningsområde inkl. kontraktbetaling" samt "Konkurrenceudsatte aktiviteter" og "særlige reguleringer" (se Hovedregnskabsopstillingen 2014 for en konkretisering af ovenstående).

Regnskabsreglementet har fokus på opgørelsen af forskellen mellem de samlede passagerindtægter og omkostninger ved driften af de enkelte strækninger.

Dette fokus betyder, at alle indtægter og omkostninger, som medgår ved udførelsen af aktiviteter i forbindelse med trafikkontrakten, fordeles til togsystemerne bortset fra øvrige forpligtigelser.

Således indeholder strækningsopgørelserne de fulde omkostninger indeholdende både direkte omkostninger til energi og materiel mv. og indirekte omkostninger til salg og stationer mv. samt overhead omkostninger.

Indtægts- og rejsefordeling

Indtægts- og rejsefordelingen påvirker både fordelingen af passagerindtægterne og fordelingen af salgs- og stationsomkostningerne.

DSB har samlet set et godt kendskab til passagerenes rejsemønstre. Problemstillingen består i at tilknytte en rejse og dermed en indtægt til det enkelte togsystem. En passager fra København til Roskilde kan f.eks. vælge mellem 8 togsystemer, som alle stopper i Roskilde.

Fordelingen af rejser f.eks. mellem København og Roskilde baserer sig bl.a. på tællinger i de enkelte tog foretaget af togpersonalet og rejseundersøgelser foretaget af COWI. Når rejsen er tilknyttet til et togsystem skal den tilhørende indtægt identificeres. Ved tællinger i toget er billettypen (Billet, Pendlerkort, klippekort mv.) ukendt og derved er indtægten for den enkelte rejse svær at fastslå.

Rejsekortet vil ikke løse denne problemstilling eftersom en rejse på Rejsekort fortsat blot vil indikere at passageren er rejst fra København til Roskilde, men ikke hvilken af de 8 mulige togsystemer, der er benyttet.

COWI tællingen som bl.a. ligger til grund for indtægtsfordelingen er principielt et "snap shot" på et enkelt tidspunkt. Derfor tager den ikke højde for strukturændringer på andre tidspunkter. Det betyder at sporspærringer uden for tælleperioden ikke kan aflæses i tællingen. Konkret kan det betyde at sporspærringen på Vestfyn i 2015 ikke vil reflekteres i tællingen og derved i indtægtsfordelingen. Uagtet at produktionen og dermed omkostningerne er væsentlig påvirket af sporspærringen.

DSB vil fortsat arbejde med at forbedre indtægtsfordelingen, men der må forventes en yderligere usikkerhed i strækningsopgørelserne i de kommende år pga. sporspærringer.

Metode

Strækingsregnskabet bygger på en aktivitetsbaseret fordelingsmodel, som er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsreglementets § 2 samt fortolkningsspørgsmål stillet af DSB til ministeriet.

Det regnskabsmæssige grundlag for strækingsregnskabet er samtlige driftsregnskabsposter for DSB SOV bortset fra selskabsskat.

Alle regnskabsposter fra DSB SOV medtages i modellen, hvilket sikrer sammenligneligheden med driftsregnskabet.

I modellen grupperes de bogførte registreringer til de indtægts- og omkostningsgrupper, der afspejler DSB SOV's ressourceforbrug på forskellige typer af opgaver. Dette ressourceforbrug fordeles til aktiviteter, der afspejler DSB SOV's forskellige jernbanedriftsfunktioner.

Ressourceforbruget fordeles ud fra aktiviteterne anvendelse af de forskellige ressourcer. Aktiviteterne fordeles ud på Togsystemer, Øvrige forpligtelser eller Konkurrenceudsatte aktiviteter ud fra slutprodukters træk på aktiviteterne.

Passagertrafik

Passagertrafik underopdeles i togsystemer. Togsystemerne er i 2014 Lyntog, InterCity, Regional Øst, Regional Vest, S-tog og Internationale tog.

De overordnede togsystemer på Fjern- og Regionaltog underopdeles i strækninger, der svarer til de ruter, hvor passagererne kan rejse med tog mellem to stationer uden togskift. Grupperingen af strækninger sker på baggrund af oplysninger om togekategorier og geografi i DSB's produktionssystem.

Begrebet togekategori stammer fra arbejdet med køreplanlægning, hvor man opdeler tog i f.eks. Regional Øst, Regional Vest, InterCity, Eurocity, Lyntog osv.

S-tog underopdeles i 7 strækninger som opdeler S-banenettet i fem fingre, en central del samt Ringbanen.

Fordelingsnøgler

Modellen, der er grundlaget for strækingsregnskabet, er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle DSB SOV's indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur samt give transparens og forklarlige resultater. Da modellen er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. togsystem afhænge af valget af grupperinger og fordelingsnøgler.

I modellen opgøres omkostninger og indtægter for de kapacitetsenheder i de forskellige direktørområder, som producerer ydelser til vores kunder eller for andre enheder i DSB. Indirekte omkostninger til administrative stabs- og støttefunktioner i direktørområderne fordeles til kapacitetsenhederne ud fra antallet af fuldtidsansatte i kapacitetsenhederne.

Fordelingen fra aktiviteter sker overordnet efter følgende principper;

- Hvis aktiviteten kun udføres for at betjene et enkelt togsystem, vil der ske en direkte fordeling til dette togsystem.
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere eller alle togsystemer, vil omkostningerne blive fordelt på togsystemerne efter en relevant produktionsparameter.

I tabellen nedenfor fremgår de væsentligste fordelingsnøgler for de produktionsrettede aktiviteter.

Fordelingsnøgler for produktionsrettede aktiviteter	
Passagerindtægter	Indtægtsfordeling
Salgsydelser	Delrejser
Stationsydelser	Delrejser
Energi	Litrakm
Togbetjening	Turtimer
Togfremføring	Turtimer
Klargøring	Litratimer
Materiel	Litratimer
Vedligehold	Litrakm
Baneafgifter	Baneafgifternes fordeling
Catering	Turtimer

Hvis en aktivitet vedrører en enkelt større station i form af f.eks. rengøring, vedligehold af stationsbygningen eller billetsalget på stationen, vil omkostningerne blive fordelt på togsystemerne efter fordelingen ud fra, hvordan antallet af afrejsende fra den pågældende station fordeles sig på togsystemerne.

Hvis en aktivitet ikke har en sporbar sammenhæng til produktionen på togsystemerne, vil

omkostninger blive fordelt til togsystemerne efter en arbitrær fordelingsnøgle.

Nedenstående tabel viser, hvor stor en del af de samlede omkostninger på togsystemerne, der bliver fordelt med forskellige typer af fordelingsnøgler.

Anvendte fordelinger til togsystemer	
	Procent
Turtimer togfører og lokofører	26
Litra km	23
Delrejser	17
Litra timer	15
Plads km	12
Baneafgifter	5
Andet	2
I alt	100

Klassificering af regnskabsposter og aktiviteter

Alle omkostningsarter er klassificeret efter deres skønnede variabilitet. Direkte poster varierer direkte med produktionsniveauet for togsystemerne, mens særbestemte poster ikke varierer direkte med produktionsniveauet, men alligevel har en sammenhæng til den samlede produktionen på togsystemerne. Indirekte poster varierer kun i meget begrænset omfang med produktionsomfanget. Det er f.eks. overordnede kapacitetsomkostninger på direktørniveau og i de centrale stabe.

Ressourcerne er klassificeret efter type, som afspejler omkostningsnærhed med produktionen. Direkte poster er poster, der direkte kan henføres til produktionen f.eks. energi. Produktionsenheder er udførende enheder, der leverer ydelser til DSB's kunder f.eks. et lokomotivfører center. Områdeoverhead som er decentrale enheder, som leder eller supporterer de udførende produktionsenheder f.eks. om-bord-service sekretariat. Koncern overhead er enheder, der udfører centraliserede support ydelser f.eks. personale opgaver. Kombinationen af artens variabilitet og resourcetyper gør det muligt at klassificere mo-

dellens variabilitet. Således vil en løn art være klassificeret som en direkte omkostning, men kombinationen med ressourcetypen vil afgøre om den skal re-klassificeres, dvs. at en koncernoverhead lønomkostning bliver en re-klassificeret fra en direkte lønomkostning til en indirekte lønomkostning.

Alle aktiviteter, der fordeles til togsystemerne er klassificeret efter deres produktvariabilitet til togsystemet. Det vil sige, hvorvidt aktiviteterne er drevet af produktionsvolumen på togsystemerne. Aktiviteterne kategoriseres enten som produktionsrettede eller ikke-produktionsrettede.

Moms

Årets momsnettoomkostninger fordeles på slutprodukter efter de medgåede omkostnin-

gers relative momstræk, hvilket vil sige, at alle omkostningsarter tilknyttes en momsstatus. Den samlede moms bliver fordelt til funktionerne efter de medgåede omkostningers relative momstræk. Derefter følger momsomkostninger de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

Skat

Selskabsskat medtages ikke i strækingsregnskabet. I hovedregnskabsopstillingen opdeles selskabsskatten mellem offentlig service efter forhandlet kontrakt og de konkurrenceudsatte aktiviteter.

Ledelseserklæring

Direktionen har dags dato behandlet og godkendt Strækningsregnskabet for DSB SOV for 2014.

Strækningsregnskabet er udarbejdet efter de principper og metoder, som er angivet i Regnskabsreglementet for DSB, under hensyntagen til fortolkninger aftalt med Transportministeriet.

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2014, herunder, at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jf. regnskabsreglementets § 2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertrafikken.
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, den 2. marts 2015

I direktionen



Stig Pøstwa
Konstitueret Administrerende
Direktør



Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

