

STRÆK- NINGSS- REGN- SKAB 2015



Strækingsregnskab 2015

DSB arbejder hele tiden på at optimere og effektivisere togdriften gennem løbende forbedringer og derigennem sikre, at DSB fortsat er konkurrencedygtigt, transparent, ansvarligt og solidt. Hvis DSB skal leve op til det, er det afgørende at have en dybere indsigt i togdriftsøkonomien ombrudt på de respektive strækninger. Kun med en nuanceret forståelse heraf kan DSB fortsat drives effektivt og bidrage med transparens til de politiske drøftelser om udviklingen af den kollektive transport.

Strækingsregnskab for samtlige DSB's strækninger i 2015

Strækingsregnskabet for samtlige DSB's strækninger er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler de direkte omkostninger ved at køre tog. Kontraktbetalingen på 1.978 mio. kr. (Fjern- og Regionaltog 1.933 mio. kr. og S-tog 45 mio. kr.) fordeles ikke på enkeltstrækninger, fordi en sådan fordeling vil være relativ til resultatet og dermed betyde, at de dyreste strækninger vil få mest kontraktbetaling, jf. Tabel 1.

Et positivt resultat udtrykker at strækningen er kørt med overskud, som medgår til at finansiere underskudsgivende strækninger. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen er kørt med underskud og skal derfor tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB yderligere opgøre de enkelte strækninger inkl. alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er togsystemomkostningerne til Stationer og Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i Tabel 2. Det indebærer i praksis, at for eksempel omkostninger til stationer, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv., samt trafikinformation, er nedbrudt på strækninger, selvom disse aktiviteter ikke har nogen direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørsel på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passagerindtægter pr. plads km og Omkostninger pr. plads km giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jf. Tabel 2. Plads km tager både højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte togtyper og hvor mange togsæt/vogne, som er koblet på toget på en given strækning. Tog km, som ofte har været anvendt som nøgletal, tager ikke højde for disse forskelle. Opgørelsen af Person km er behæftet med en ikke uvæsentlig usikkerhed, når man ser på strækninger. Årsagen er, at opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte passager rejser, i vid udstrækning baserer sig på stikprøvevise passagerundersøgelser, som indeholder en væsentlig usikkerhed. Som eksempel ved DSB ikke præcist hvor ofte, eller hvor langt, en pendler med periodekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter (jf. side 11).

Tabel 1: Strækingsregnskab for Togkørsel 2015

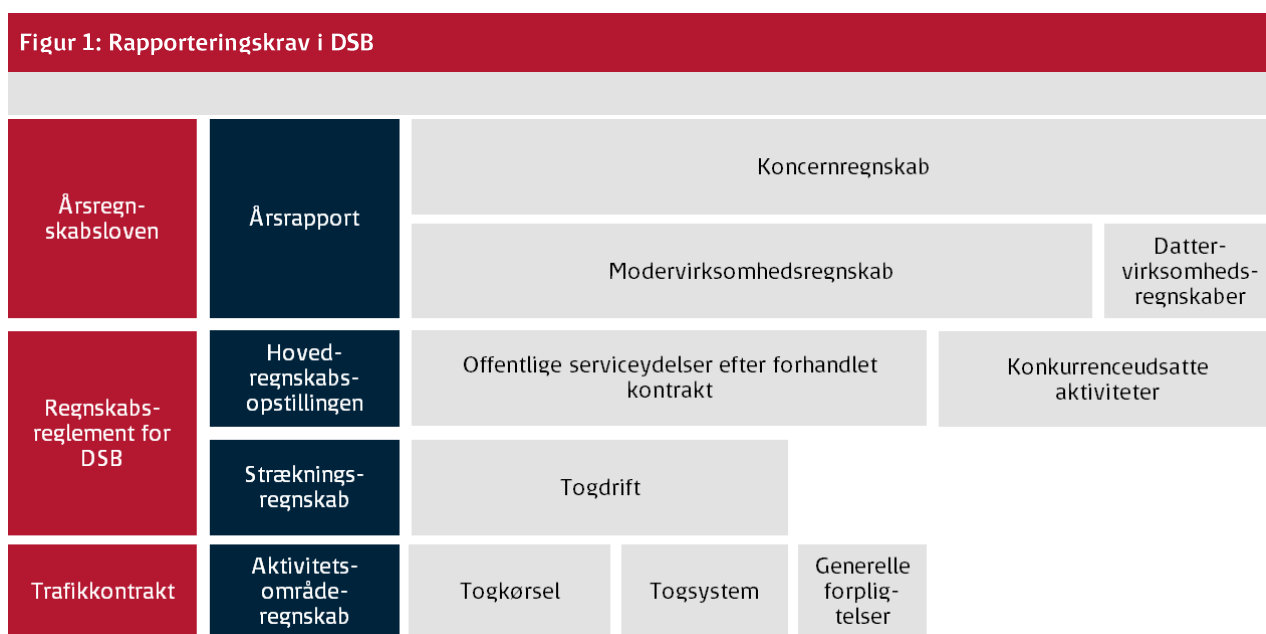
Beløb i mio. kr.	Passagerindtægter	Kontraktbetaling	Andre indtægter	Togkørsel indt. i alt	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Leje af materiel (gns. omk.)	Togkørsel omk. i alt	Togkørsel resultat
Lyntog	1.137		34	1.171	-399	-223	-88	-10	-120	-227	-1.067	104
København – Aarhus	1.228		35	1.263	-408	-238	-92	-16	-253	-237	-1.244	19
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	82		8	90	-96	-39	-14	-12	-17	-37	-215	-125
Vejle - Herning - Struer – Thisted	2		1	3	-6	-2	-1	0	0	-2	-11	-8
Bornholm	9		0	9	0	-3	0	0	-2	-4	-9	0
Aarhus – Frederikshavn	75		7	82	-87	-33	-12	-1	-5	-31	-169	-87
InterCity	1.396		51	1.447	-597	-315	-119	-29	-277	-311	-1.648	-201
EuroCity Sjælland	97		4	101	-46	-8	-2	-1	-4	-16	-77	24
EuroCity Jylland	40		1	41	-10	-3	-1	-1	-2	-4	-21	20
Internationale tog	137		5	142	-56	-11	-3	-2	-6	-20	-98	44
Odense - Svendborg	39		4	43	-51	-28	-8	-1	-3	-24	-115	-72
Aarhus - Grenaa	22		5	27	-53	-23	-7	-1	-3	-17	-104	-77
Fredericia - Padborg/Sønderborg	6		1	7	-8	-3	-1	-1	-1	-3	-17	-10
Odense - Fredericia	12		2	14	-23	-25	-6	-20	-2	-10	-86	-72
Fredericia - Vejle - Struer	19		4	23	-42	-34	-10	-1	-3	-22	-112	-89
Aarhus - Langå - Aalborg	9		2	11	-20	-13	-3	0	-1	-6	-43	-32
Aalborg - Frederikshavn	15		3	18	-33	-22	-6	-1	-1	-9	-72	-54
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	112		7	119	-89	-142	-35	-5	-7	-49	-327	-208
Regional Vest	234		28	262	-319	-290	-76	-30	-21	-140	-876	-614
København - Kalundborg	104		10	114	-111	-92	-29	-4	-12	-91	-339	-225
København - Holbæk	80		7	87	-81	-66	-21	-3	-14	-73	-258	-171
København - Nykøbing F - Rødby	242		16	258	-173	-118	-46	-10	-19	-190	-556	-298
Roskilde - Køge - Næstved	21		6	27	-62	-31	-8	-1	-2	-16	-120	-93
København - Ringsted	62		6	68	-71	-53	-15	-2	-14	-48	-203	-135
København - Roskilde	6		2	8	-21	-8	-2	0	-3	-6	-40	-32
Kystbanen/Øresund	12		1	13	-13	-6	-1	0	-11	-6	-37	-24
Regional Øst	527		48	575	-532	-374	-122	-20	-75	-430	-1.553	-978
S-tog Central (Hellerup – Valby)	552		3	555	-97	-51	-14	-11	0	-89	-262	293
S-tog Køge	180		3	183	-85	-71	-20	-4	0	-123	-303	-120
S-tog Høje Taastrup	129		1	130	-35	-21	-6	-3	0	-36	-101	29
S-tog Frederikssund	160		3	163	-80	-58	-16	-3	0	-100	-257	-94
S-tog Farum	93		2	95	-48	-33	-9	-2	0	-56	-148	-53
S-tog Hillerød	175		3	178	-70	-52	-14	-4	0	-87	-227	-49
S-tog Klampenborg	30		1	31	-14	-7	-2	-1	0	-12	-36	-5
S-tog Ringbanen	120		2	122	-44	-14	-5	-2	0	-30	-95	27
S-tog	1.439		18	1.457	-473	-307	-86	-30	0	-533	-1.429	28
Togkørsel ekskl. indtægter fra trafikkontrakt	4.870		184	5.054	-2.376	-1.520	-494	-121	-499	-1.661	-6.671	-1.617
Togkørsel inkl. indtægter fra trafikkontakt	4.870	1.978	184	7.032	-2.376	-1.520	-494	-121	-499	-1.661	-6.671	361

Tabel 2: Strækingsregnskab for Togkørsel og Togsystem inklusive nøgletal 2015

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passagerindtægter	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passagerindt. pr. plads km	Togkørsel Omk. pr. plads km	Togdrift resultat pr. person km	Person km mio. enheder	Tog km mio. enheder
Lyntog	1.137	34	-1.067	104	70	-285	-111	0,53	-0,50	-0,09	1.278	7,40
København - Aarhus	1.228	35	-1.244	19	97	-459	-343	0,50	-0,51	-0,25	1.381	7,15
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	82	8	-215	-125	6	-34	-153	0,21	-0,55	-1,60	96	2,03
Vejle - Herning - Struer - Thisted	2	1	-11	-8	0	-1	-9	0,09	-0,58	-4,97	2	0,11
Bornholm	9	0	-9	0	1	-4	-3	0,19	-0,18	-0,32	8	0,21
Aarhus - Frederikshavn	75	7	-169	-87	6	-39	-120	0,26	-0,59	-1,11	107	1,71
InterCity	1.396	51	-1.648	-201	110	-537	-628	0,43	-0,51	-0,39	1.595	11,23
EuroCity Sjælland	97	4	-77	24	7	-26	5	0,54	-0,43	0,04	126	0,64
EuroCity Jylland	40	1	-21	20	2	-9	13	0,92	-0,47	0,30	49	0,24
Internationale tog	137	5	-98	44	9	-35	18	0,62	-0,44	0,11	175	0,89
Odense - Svendborg	39	4	-115	-72	5	-38	-105	0,23	-0,68	-2,77	38	1,31
Aarhus - Grenaa	22	5	-104	-77	4	-36	-109	0,16	-0,74	-3,62	30	1,14
Fredericia - Padborg/Sønderborg	6	1	-17	-10	0	-3	-13	0,17	-0,48	-1,70	7	0,15
Odense - Fredericia	12	2	-86	-72	2	-14	-84	0,12	-0,87	-7,83	11	0,64
Fredericia - Vejle - Struer	19	4	-112	-89	2	-19	-106	0,11	-0,61	-3,97	26	1,22
Aarhus - Langå - Aalborg	9	2	-43	-32	1	-7	-38	0,15	-0,76	-3,15	12	0,36
Aalborg - Frederikshavn	15	3	-72	-54	2	-14	-66	0,14	-0,71	-3,45	19	0,55
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	112	7	-327	-208	10	-66	-264	0,19	-0,57	-1,76	149	2,93
Regional Vest	234	28	-876	-614	26	-197	-785	0,17	-0,64	-2,67	293	8,30
København - Kalundborg	104	10	-339	-225	17	-116	-324	0,18	-0,57	-2,40	135	1,76
København - Holbæk	80	7	-258	-171	13	-99	-257	0,18	-0,58	-2,36	108	1,25
København - Nykøbing F - Rødby	242	16	-556	-298	32	-212	-478	0,21	-0,49	-1,33	362	3,21
Roskilde - Køge - Næstved	21	6	-120	-93	5	-38	-126	0,17	-0,97	-3,90	32	0,83
København - Ringsted	62	6	-203	-135	11	-78	-202	0,14	-0,45	-2,22	91	1,23
København - Roskilde	6	2	-40	-32	1	-9	-40	0,08	-0,59	-7,36	5	0,27
Kystbanen/Øresund	12	1	-37	-24	0	-3	-27	0,13	-0,40	-	-	0,25
Regional Øst	527	48	-1.553	-978	79	-555	-1.454	0,18	-0,53	-1,98	734	8,79
S-tog Central (Hellerup - Valby)	552	3	-262	293	2	-149	146	0,58	-0,28	-	-	2,57
S-tog Køge	180	3	-303	-120	4	-85	-201	0,14	-0,23	-	-	3,44
S-tog Høje Taastrup	129	1	-101	29	0	-47	-18	0,33	-0,26	-	-	1,08
S-tog Frederikssund	160	3	-257	-94	-1	-80	-175	0,15	-0,24	-	-	2,89
S-tog Farum	93	2	-148	-53	-1	-45	-99	0,15	-0,24	-	-	1,66
S-tog Hillerød	175	3	-227	-49	-1	-69	-119	0,19	-0,24	-	-	2,40
S-tog Klampenborg	30	1	-36	-5	0	-15	-20	0,22	-0,27	-	-	0,39
S-tog Ringbanen	120	2	-95	27	0	-43	-16	0,38	-0,31	-	-	1,40
S-tog	1.439	18	-1.429	28	3	-533	-502	0,25	-0,25	-	-	15,83
Strækninger i alt	4.870	184	-6.671	-1.617	297	-2.142	-3.462	0,31	-0,43	-	-	52,43
Offentlige serviceydelse i alt	4.870	184	-6.671	-1.617	607	-2.744	-3.754	-	-	-	-	-

Anvendt metode ved udarbejdelse af Aktivitetsområde- og Strækningsregnskab

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jf. Figur 1. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige perspektiver. Det gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen imellem de enkelte rapporter.

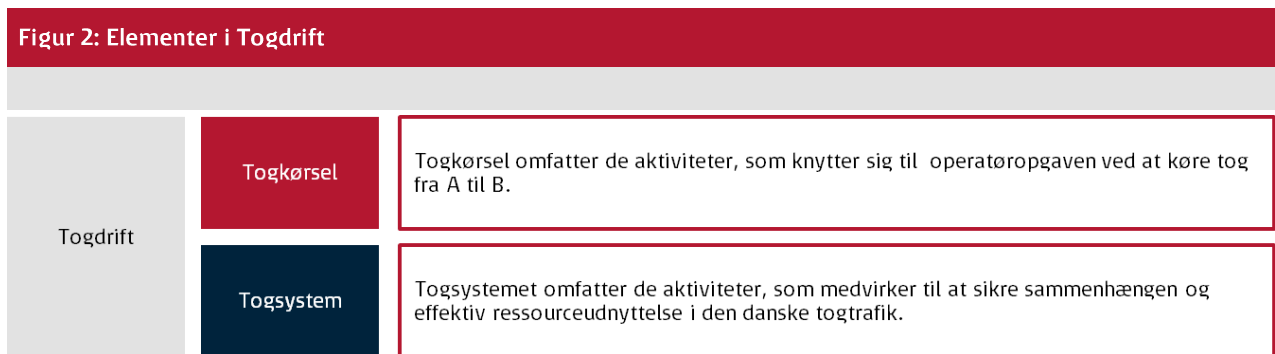


Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

Regnskabsreglementet for DSB har til formål at skille Offentlige serviceydelser fra Konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt kontraktbetaling samt sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af DSB's eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomheden DSB's resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som DSB udfører i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af modervirksomhedens aktiviteter. Det vil sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den offentlige serviceforpligtigelse, men indirekte i form af de klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. Kort & Godt A/S er ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtigelse.

Aktivitetsområde- og Strækningsregnskabet tager udgangspunkt i DSB's Hovedregnskabsopstilling for 2015, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere DSB's aktiviteter, i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækningsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglementet for DSB.



DSB driver togdrift i Danmark som en samlet produktion og skelner mellem aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel), og i aktiviteter, der knytter sig til opretholdelse af produktionsapparatet (Togsystem), jf. Figur 2.

Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt består af Togkørsel og Togsystem samt af Generelle forpligtigelser, jf. Figur 3. Togkørsel indeholder aktiviteter knyttet til fremføring af tog, herunder afregning af materiel og vedligeholdelse, mens Togsystem indeholder aktiviteter knyttet til produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsalgskanaler). Generelle forpligtigelser dækker over historisk betingede aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til togdriften (for eksempel drift af Jernbanemuseet).



Anm.: Systemer & Kanaler er i trafikkontrakten defineret som Generelle forpligtigelser.

Forskel mellem Årsregnskab og Aktivitetsområderegnskaber

DSB udarbejder en aktivitetsbaseret fordelingsmodel, kaldet Strækningsøkonomimodellen, som i henhold til Regnskabsreglementet for DSB, skal opgøre økonomien i de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten. Modellen ligger til grund for opgørelsen af Offentlige serviceydelser og opsplitningen heraf i aktivitetsområder og yderligere på enkeltstrækninger.

En strækning som for eksempel InterCity København – Aarhus er ikke mulig at opgøre ud fra de almindelige regnskabsmæssige registreringer, fordi bogføringen er tilrettelagt efter virksomhedens organisatoriske opbygning, som går på tværs af aktivitetsområder og de aktiviteter, som de udfører. Det betyder, at stort set alle omkostninger er indirekte i forhold til togstrækningen, også omkostninger som traditionelt bliver opfattet som direkte.

Årsagen er, at DSB driver togdriften som et samlet netværk. Det betyder, at materiel og kørende personale disponeres i en pulje, det vil sige at et specifikt IC3-togsæt betjener flere strækninger,

ligesom det kørende personale benyttes på flere strækninger. Dette gælder således også for de fleste afledte omkostninger som for eksempel energi, der indkøbes i en pulje og ikke direkte kan henføres til en specifik strækning ud fra den registrerede energiomkostning.

Strækningsøkonomimodellen er baseret på en kombination af "fuld omkostningsfordeling" og "aktivitetsbaseret omkostningsfordeling". Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsreglementets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.

Strækningsøkonomimodellen tager udgangspunkt i DSB's bogføring, som også danner grundlag for DSB's eksterne regnskab, men tilføjer henholdsvis en aktivitetsområde- og en strækningsdimension, som ikke eksisterer i bogføringen.

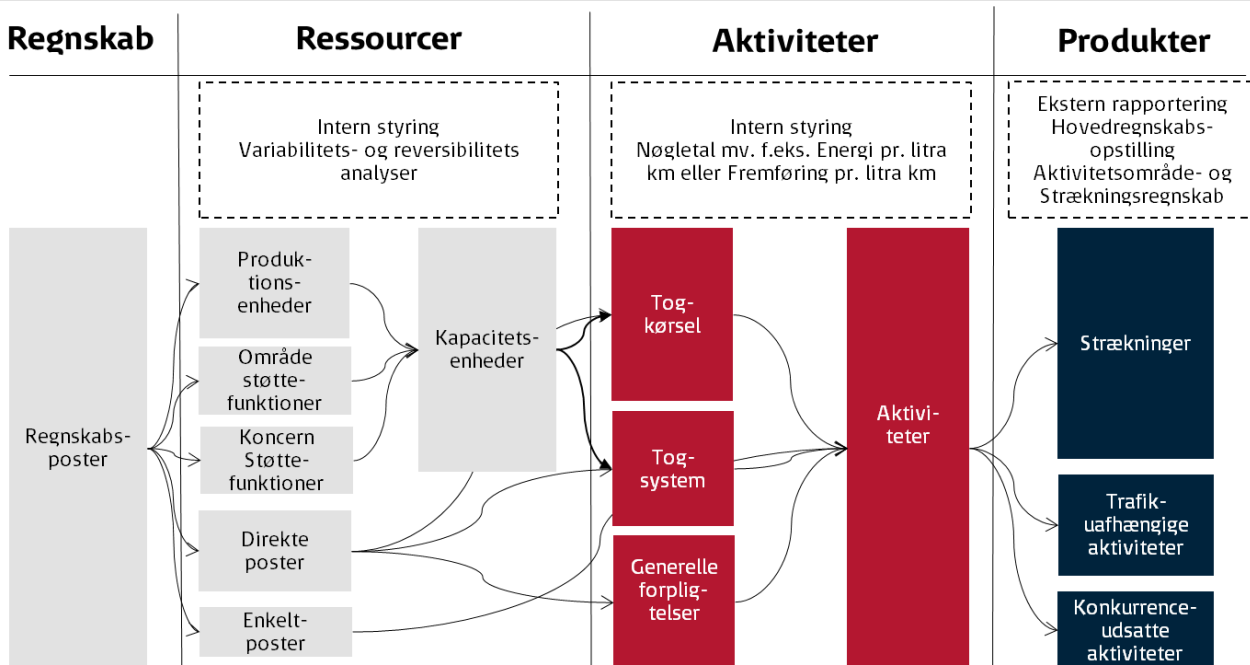
Strækningsøkonomimodellen

Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen, Aktivitetsområde- og Strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

Modellen skaber Hovedregnskabsopstillingen ved at opdele DSB's aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter. Som et eksempel driver DSB strækningen Aarhus – Odder for Midttrafik i samdrift med strækningen Aarhus – Grenaa, som er en del af Trafikkontrakten. Økonomien skal derfor opdeles således, at der ikke ydes statsstøtte til den første strækning. Udfordringen består i, at både det kørende personale og materiel mv. anvendes på tværs af strækningerne.

Offentlige serviceydelser opsplittes yderligere i aktivitetsområder og de aktiviteter, som DSB udfører for at drive de enkelte strækninger. Strækninger indeholder alle poster, som relaterer sig til Togkørsel, jf. tidligere definition.

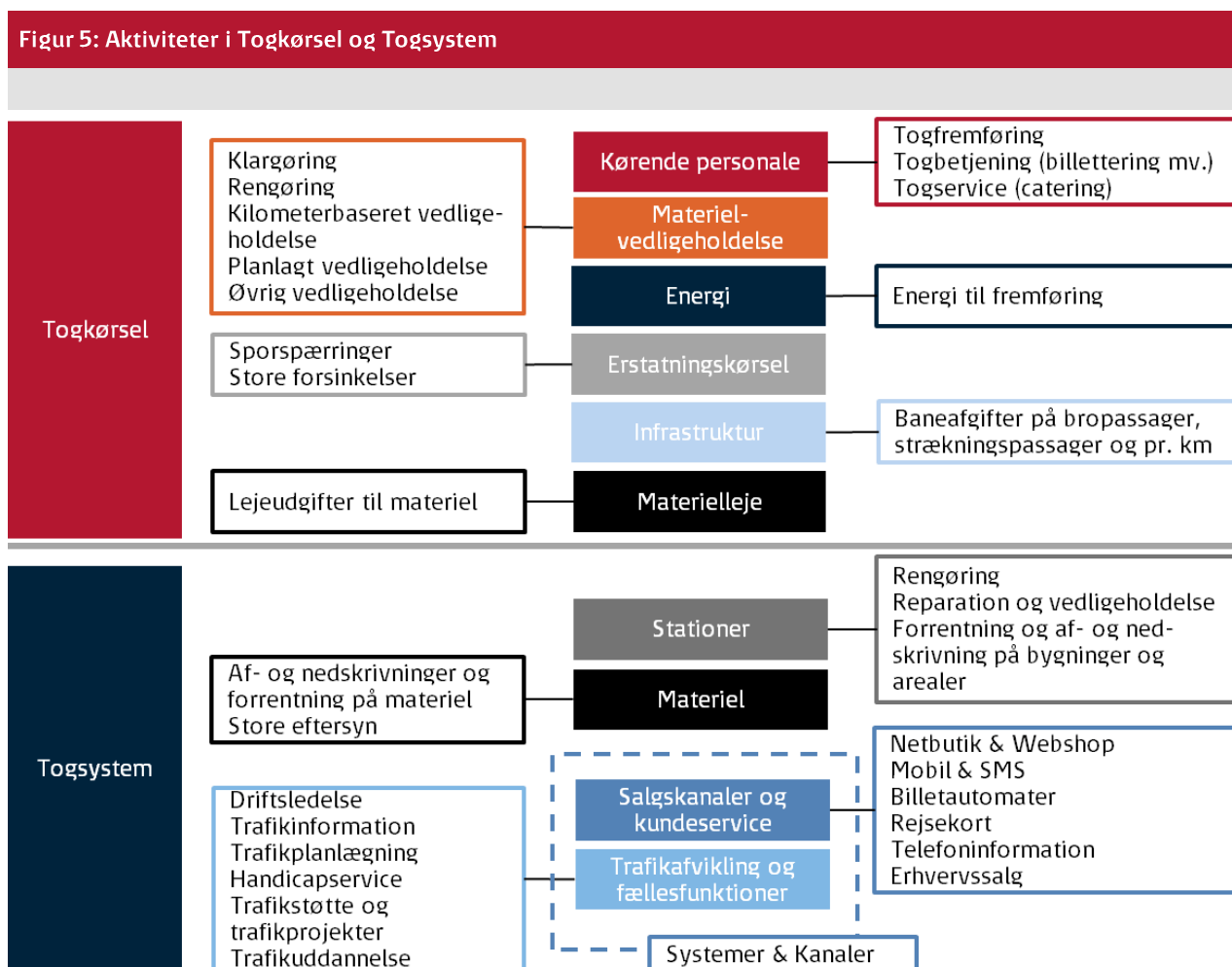
Figur 4: Strækningsekonomi modeldesign



Figur 4 beskriver den principielle metode anvendt i Strækningsekonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressource niveauet grupperes og klassificeres bogføringen ift. produktionsnærheden, således kan støttefunktionerne fordeles ift. kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen benytter sig primært af objektive og systematiske fordelingsnøgler baseret på produktionsoplysninger.

Opdeling af DSB's Togdrift i aktivitetsområder henholdsvis Togkørsel og Togsystem

DSB har i løbet af 2015 udarbejdet en række analyser for at definere de nye aktivitetsområder, som er indført med trafikkontrakten.



De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger er en præcision af den metode, som DSB hidtil har benyttet ved opgørelse af sit Strækingsregnskab og dermed understøtter en sondring mellem togkørsels- og togsystemaktiviteter. DSB vurderer, at de anvendte definitioner og grupperinger i stort omfang understøtter denne sondring, men at det fremadrettede arbejde formentlig vil kræve tilpasninger.

DSB's regnskabsmæssige grundregistreringer understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområde opfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistreringerne sigter for nærværende på at understøtte virksomhedens nuværende organisering og dermed den mest effektive samlede togdriftsvirksomhed. Derfor er rapporteringen på aktivitetsområder baseret på Strækingsøkonomimodellens fordelingsnøgler.

Fordelingsnøgler

Strækningsøkonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle DSB's indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. strækning afhænge af valget af omkostningsgrupperinger og fordelingsnøgler.

Fordelingen af togkørselsaktiviteter til strækninger sker overordnet efter følgende principper:

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

Figur 6: Væsentligste fordelingsnøgler for Togkørsel i Strækningsøkonomimodellen	
Kørende personale	Lokomotivfører-, togfører- og togrevisortimer
Materiel vedligehold	Litra timer, litra km og plads km
Energi	Litra km
Erstatningskørsel	Delrejser, direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager, strækningspassager og tog km
Materielleje	Gennemsnit

Figur 6 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togkørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger.

Et eksempel er de fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale, som fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning.

Et andet eksempel er de fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af IC3-togsæt, der fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra de litra km som IC3-materiellet har kørt.

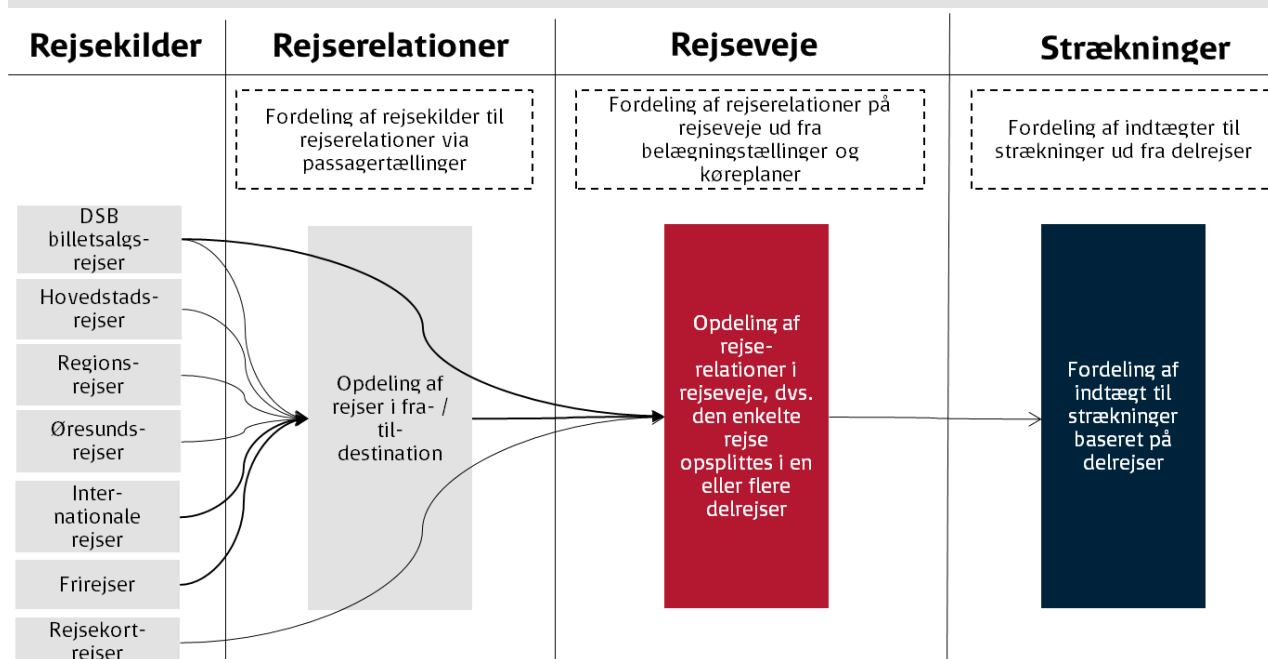
Et tredje eksempel er infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt, som fordeles i forhold til det antal passager, der er foretaget på den enkelte strækning.

Fordeling af passagerindtægter til strækninger

Det er ikke muligt direkte at opgøre antallet af rejser i DSB, hvilket skyldes, at det i den kollektive trafik er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det gælder for såvel periodekort som enkeltrejser, idet det er muligt at købe en åben billet til for eksempel København - Aarhus. Dermed er det ikke muligt at afgøre, om rejsen bliver foretaget med InterCity eller Lyntog. Hertil kommer, at en rejse kan gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Bornholm, involvere lokalbanen fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København H og InterCity Bornholm fra København H til Ystad, foretages på samme billet.

Opgørelsen bliver ikke mindre kompliceret af, at der i dag findes mange billetsystemer og takstområder, som skal koordineres på tværs af forskellige operatører.

Figur 7: Principper for allokering af passagerindtægter til strækninger i Rejseindtægtsmodellen



DSB har således en række rejsekilder, jf. Figur 7, hvoraf de største er DSB's eget billetsalg og hovedstadsrejser samt Rejsekortet. Rejserne opgøres bl.a. ved passagertællinger i tog samt vejning af tog, som omregnes til antal passagerer. Metoderne varierer fra rejsekilde til rejsekilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde.

Rejserne skal herefter opdeles i rejserelationer, som viser hvorfra og hvortil rejsen er foretaget. Det gøres bl.a. på baggrund af passagerundersøgelser¹ af rejsemønstre, som giver en statistisk vægt, der kan anvendes på rejsekilderne.

¹ BRIK tællingen i HT-området og Landstællingen, som foretages af COWI i Fjern- og Regionaltog.

Når rejserelationerne er fastlagt skal rejsevejen fastlægges, det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til rejsen mellem to destinationer. Eftersom en rejse kan foretages over flere strækninger, skal den deles relativt mellem strækningerne. Således kan en rejse opdeles i en eller flere delrejser. Til brug for opdelingen på rejseveje benyttes belægningstællinger og køreplaner.

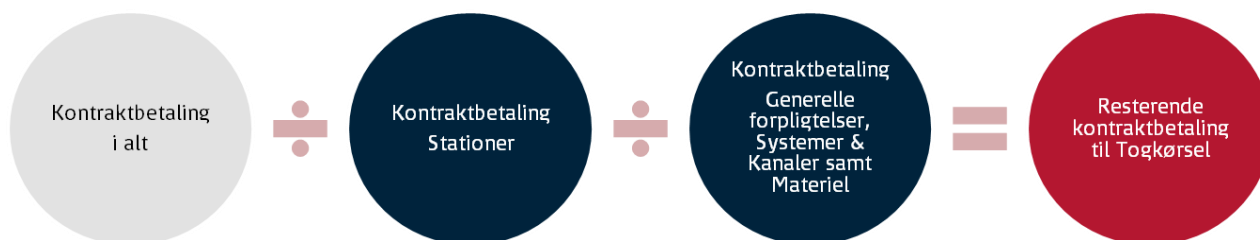
Delrejserne benyttes til at fordele passagerindtægterne ud på strækninger i den overordnede Rejseindtægtsmodel. I Strækningsøkonomimodellen anvendes dette input som nøgle til at fordele de bogførte passagerindtægter. Der er således et vist omfang af skøn i passagerindtægter knyttet til enkeltstrækninger.

Fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordele ikke kontraktbetalingen ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele kontraktbetalingen på. I den politiske aftale er det en forudsætning at opdele Togdrift i Togkørsel og Togsystem.

Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele kontraktbetalingen efter følgende metode.

Figur 8: Principper for fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder



Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent.

Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser (historiske) er baseret på omkostningsdækning. Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent, kontraktbetalingen til Materiel dækker alene alle projektomkostningerne til forberedelser af indkøb af nye el-tog til Danmark, eftersom materiellejen afregnes til togkørselsaktiviteten.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for fjern- og regionaltogstrafik og S-togstrafik. Det betyder for S-tog at der tilføres 45 mio. kr. i kontraktbetaling, på trods af at S-tog kan drives uden kontraktbetaling.

Derudover er det forudsat, at passagerindtægterne tilfalder Togkørsel og således modelmæssigt ikke bidrager direkte til Togsystem.

Fordeling af materielleje til Togkørsel

Alle indtægter og omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster til materiel er samlet i én pulje, dog ekskl. Øresund og Fremtidens tog, som ikke er medregnet, for henholdsvis fjern- og regionaltog og S-tog.

På fjern- og regionaltoogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense – Svendborg & Aarhus – Grenaa), afregnes strækningerne direkte med de specifikke materielomkostninger. Den resterende materielpulje betragtes som en fælles pulje, som kan indsættes på alle strækninger, og beregnes derfor som en gennemsnits materielleje ved brug af de kørte litra km på de enkelte strækninger. Materiellejen for S-tog er alene baseret på de faktiske materieludgifter til S-togsmateriellet.

Fordeling af moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i resultatopgørelsen og i balancens poster.

Moms håndteres separat i modellen. DSB's virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret og momsen i DSB bogføres samlet på et centralt omkostningssted. Derfor fordeles årets nettomomsomkostninger til aktivitetsområderne efter de medgåede omkostningers relative momstræk. Derefter følger momsomkostningerne de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

Selskabsskat fordeles ikke til aktivitetsområder og strækninger. I Hovedregnskabsopstillingen opdeles selskabsskatten mellem Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

