



Hovedregnskabsopstilling og Strækningsregnskab 2012

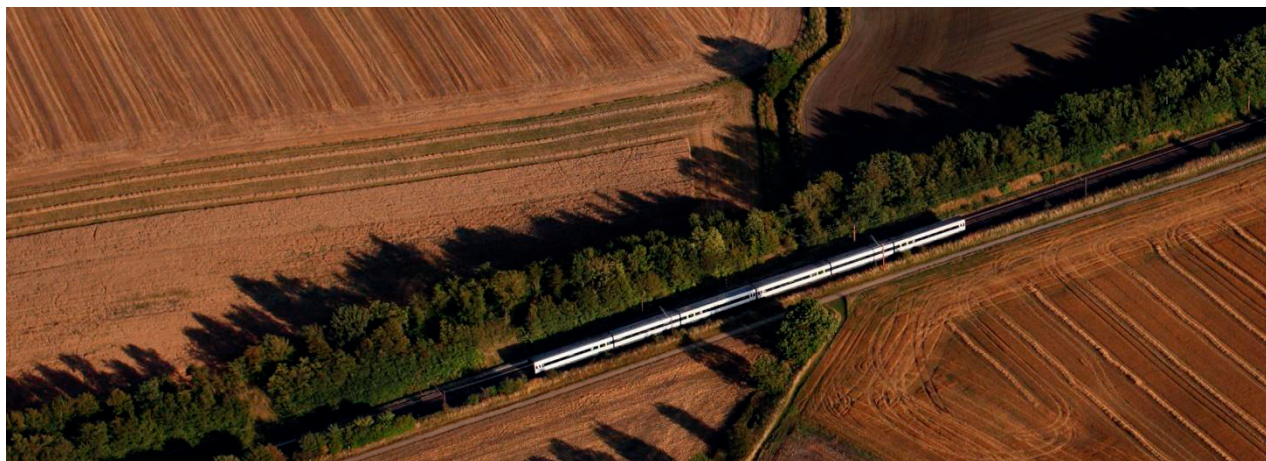
Vi arbejder for at skabe sammenhæng. Mellem A og B. By og land.
Mormor og Viktor. Indtægter og udgifter. Løfter og leverancer.



Indhold

Forord	2
Nyt regnskabsreglement	2
Regnskabsmæssig opdeling	2
Ændringer i forhold til tidligere år	3
Hovedregnskabsopstilling og beretning	4
Hovedregnskabsopstilling	4
Samlet resultat i 2012	4
Særlige reguleringer	4
Konkurrenceudsatte aktiviteter	5
Delområder	6
Konkurrenceudsatte datterselskaber	6
Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt	6
Delregnskabsopstilling for DSB SOV	6
Øvrige forpligtigelser	7
Konkurrenceudsatte aktiviteter	7
Overskudskrav	7
Strækingsregnskab	9
Togproduktionsudvikling	9
Materiel	9
Sporarbejder	9
Produktionsændringer	9
Materielanvendelse	10
Togproduktionens effekt på strækingsregnskabet	10
Forretningsudvikling	10
Produktivitet	10
Kunder	10
Forretningsudviklingens effekt på strækingsregnskabet	10
Strækingsregnskab 2012	12
Nøgletal	12
Passagerindtægter pr. personkm.	12
Direkte produktionsomkostninger pr. litrakm.	12
Direkte produktionsomkostninger pr. pladskm.	13
Materielomkostninger pr. litrakm.	13
Anvendt regnskabspraksis	14
Metode - Hovedregnskabsopstilling	14
Enkeltposter i DSB SOV og S-tog vedrørende de konkurrenceudsatte dattervirksomheder og associerede virksomheder	14
Konkurrenceudsatte aktiviteter - Delområder	14
Særlige reguleringer - Ejerafkast	14
Metode - Strækingsregnskab	15
Modellens grundlæggende opbygning	15
Passagertrafik	15
Fokus på strækninger	15
Anvendte fordelingsnøgler	16
Klassificering af regnskabsposter og aktiviteter	17
Dækningsbidragsopstilling	17
Moms	17
Skat	17
Erklæringer	18
Ledelseserklæring	18
Revisionserklæringer vedrørende transaktionsdokumentation og hovedregnskabsopstilling	19

Forord



Der er udstedt nyt regnskabsreglement for DSB den 5. december 2012, hvilket giver en ændret rapportering til Transportministeriet. Rapporteringen for 2012 følger særlige overgangsregler aftalt med Transportministeriet.

Nyt regnskabsreglement

Transportministeriet har den 5. december 2012 udstedt et nyt Regnskabsreglement for DSB i henhold til § 7 stk. 1 i Lov om jernbane. Regnskabsreglementet erstatter det hidtidige Regnskabsreglement og de Konkurrenceretlige Vilkår for DSB af 15. juli 2006. I forbindelse med tilblivelsen af det nye regnskabsreglement har DSB stillet en række uddybende fortolkningsspørgsmål til Transportministeriet jf. § 20 stk. 4. Svarene på disse spørgsmål er med til at sikre en hensigtsmæssig operationalisering af det nye reglement.

Baggrunden for ændringen af regnskabsreglementet for DSB var ønske om øget fokus på samt transparens i økonomien ved driften af de forskellige togsystemer. Derudover har der været et ønske om, at den revisionsmæssige gennemgang koncentrerer sig om DSB's økonomiske transaktioner med eksterne parter og konkurrenceudsatte datterselskaber, da disse er relevante i forhold til vurdering af risikoen for statsstøtte. Endeligt har det været vigtigt for DSB at sikre konsistens mellem de eksterne og interne styringsbehov samt at afklare konkrete fortolkningsspørgsmål i det tidligere regnskabsreglement.

DSB har aftalt overgangsregler med Transportministeriet for implementering af det nye regnskabsreglement i 2012 som følge af det forholdsvise

sene ikrafttrædelsestidspunkt. Dette medfører, at der i 2012 kun udarbejdes transaktionsdokumentation for koncerninterne køb og salg i henhold til regnskabsreglementets § 5. I 2013 vil der ligeledes foreligge transaktionsdokumentation for koncerneksternt salg i henhold til regnskabsreglementets § 5 stk. 2. og § 7 samt salg af aktiver og kapitalindskud i henhold til regnskabsreglementets § 8 og § 9.

Endvidere omfatter overgangsreglerne, at S-tog ikke omfattes af bestemmelserne i regnskabsreglementets § 2 og 3 om strækingsregnskabet for 2012.

Regnskabsmæssig opdeling

DSB har i overensstemmelse med ovenstående udarbejdet en regnskabsmæssig opdeling af DSB's aktiviteter i hovedforretningsområder (Hovedregnskabsopstilling) og opdelt økonomien i den forhandlede offentlige trafik på togsystemer (Strækingsregnskab).

Hovedregnskabsopstillingen opdeler regnskaberne for virksomheder med en trafikkontrakt (DSB og DSB S-tog) i henholdsvis offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og konkurrenceudsatte aktiviteter. Hovedregnskabsopstillingen udarbejdes hovedsageligt på baggrund af en opgørelse af de konkurrenceudsatte aktiviteter i form af resultater fra datterselskaber samt områderegnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter, som udføres i

DSB SOV eller S-tog. Hovedregnskabsopstillingen på side 5 er gennemgået af DSB's eksterne revisor (se revisorerklæring side 21). I overensstemmelse med regnskabsreglementet er øvrige oplysninger i dette dokument ikke gennemgået af revisor.

Som grundlag for hovedregnskabsopstillingen foreligger DSB's årsregnskab. DSB har i overensstemmelse med § 10 i regnskabsreglementet og de særlige overgangsregler for 2012 udarbejdet transaktionsdokumentation for alle bogførte koncerninterne transaktioner over 2 mio. kr. ex. moms pr. år. DSB's eksterne revisor har stikprøvevist gennemgået transaktionsdokumentationen og har afgivet en revisorerklæring (se side 19).



Strækingsregnskabet opsplitter de offentlige serviceydelser i passagertrafik, som yderligere nedbrydes i togsystemer, og øvrige forpligtelser.

Ændringer i forhold til tidligere år

Strækingsregnskabet for 2012 er udarbejdet på baggrund af en videreudvikling af DSB's hidtidige produktøkonomimodel.

Modellen er tilpasset de nye retningslinjer i regnskabsreglementet samt de forretningsmæssige og organisatoriske ændringer DSB har foretaget i 2012.

Hovedregnskabsopstillingen og strækingsregnskabet for 2012 indeholder ikke sammenligningstal for 2011, hvilket primært skyldes, at kravene til opgørelsesmetoder i nye regnskabsreglement afviger væsentligt fra det tidligere regnskabsreglement, f.eks. at stations-, distributions- og salgsomkostninger fordeles til togsystemerne.

Derudover har DSB i 2012 gennemført en række organisatoriske ændringer for at opnå den ønskede effektivisering af DSB's økonomi med 1 milliard kroner inden udgangen af 2014, som et led i implementeringen af SUNDT DSB. Dette forhold i sammenhæng med principændringerne gør, at det ikke umiddelbart vurderes relevant at sammenligne dette års resultater med tidligere års resultater fra produktøkonomiregnskaberne.

Hovedregnskabsopstilling og beretning



Hovedregnskabsopstillingen viser en regnskabsmæssig opdeling af økonomien for DSB SOV og S-tog i "Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt", "Konkurrenceudsatte aktiviteter" og "Særlige reguleringer". Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt for DSB SOV opdeles yderligere i en delregnskabsopstilling.

Hovedregnskabsopstilling

Formålet med hovedregnskabsopstillingen er at udarbejde en regnskabsmæssig opdeling af DSB's aktiviteter for de juridiske enheder i DSB, der har indgået en forhandlet offentlig servicekontrakt i henhold til regnskabsreglementets § 1. Hovedregnskabsopstillingen er i 2012 udarbejdet for DSB SOV og DSB S-tog.

Hovedregnskabsopstillingen opdeler DSB SOV's og DSB S-tog's økonomi i to hovedforretningsområder i form af "Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt" og "Konkurrenceudsatte aktiviteter" samt et afstemningsområde i form af "Særlige reguleringer".

Samlet resultat i 2012

Årets resultat for DSB SOV er et overskud på 43 mio. kr. jf. moderselskabsregnskab på side 42 i årsrapporten for DSB koncernen, hvilket stemmer til årets resultat i hovedregnskabsopstillingen.

Hovedregnskabsopstillingen består af summen af resultatopgørelsen for DSB SOV fratrasket moderselskabets resultatsandel efter skat for S-tog og resultatopgørelsen for S-tog.

I årsrapporten er alle transaktioner med datterselskaber elimineret, men i hovedregnskabsopstillingen er det kun transaktioner mellem DSB SOV og S-tog i form af koncernintern handel, som er elimineret. Dette medfører, at det ikke er muligt at sammenligne delresultaterne i hovedregnskabsopstillingen med moderselskabsregnskabet på side 42 i årsrapporten for DSB koncernen. Årets resultat på 43 mio. kr. er det samme.

Særlige reguleringer

Særlige reguleringer indeholder forhold, som ikke skal bogføres i henhold til årsregnskabsloven, og derfor ikke indgår i årsregnskaberne for de pågældende virksomheder. Derimod medtages disse forhold i hovedregnskabsopstillingen i overensstemmelse med principperne fastlagt i regnskabsreglementet § 9 stk. 1.

Hovedregnskabsopstilling for DSB SOV og S-Tog

Mio. kr.	Offentlige servicenydelser efter forhandlet kontrakt	Konkurrence- udsatte aktiviteter	Særlige reguleringer	Total
Passagerindtægter	4.809	-		4.809
Salg af kioskvare mv.	39	-		39
Trafikkontrakter	3.737	-		3.737
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	5	82		87
Udlejning af togmateriel	233	-		233
Nettoomsætning	8.823	82		8.905
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	71	-		71
Andre driftsindtægter	620	208		828
Indtægter i alt	9.514	290		9.804
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	-563	-86		-649
Andre eksterne omkostninger	-3.842	-64		-3.906
Personaleomkostninger	-2.982	-48		-3.030
Omkostninger i alt	-7.387	-198		-7.585
Resultat før af- og nedskrivninger (EBITDA)	2.127	92		2.219
Af- og nedskrivninger	-1.606	-44		-1.650
Resultat af primær drift (EBIT)	521	48		569
Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	-240	124	1	-115
Finansielle poster, netto	-386	-89	76	-399
Resultat før skat	-105	83	77	55
Skat	-2	-10		-12
Årets resultat	-107	73	77	43

Noter: Andre eksterne omkostninger for konkurrenceudsatte aktiviteter indeholder tilbageførelse af hensættelse fra 2011 vedr. DSB Väst på 76 mio.kr.

For uddybning omkring de anvendte metoder henvises til uddybning i afsnittet "Metoder - Hovedregnskabsopstilling" nedenfor.

I 2012 giver særlige reguleringer et positivt resultat på 77 mio. kr. og stammer fra to typer af poster: Fortjeneste ved salg af trafikrelaterede ejendomme og Beregnet ejerafkast på kontraktboldernes kapitalindskud i konkurrenceudsatte dattervirksomheder.

Fortjeneste ved salg af trafikrelaterede ejendomme vedrører avancen på ejendomme, som er overført til DSB Ejendomsudvikling til bogført værdi og solgt i regnskabsåret 2012. Da denne fortjeneste er skabt ved salg af trafikrelaterede aktiver, skal fortjenesten tilfalde den offentlige servicetrafik, men da posterne ikke bogføres i driftsregnskabet, indregnes de i stedet under særlige reguleringer.

Ejerafkast fra konkurrenceudsatte datterselskaber er beregnet som et afkastkrav på indskudt kapital fratrasket eventuelt udbytte, kapitalnedsættelse eller lignende tilbagebetaling af indskudt kapital

eller afkast herpå. Afkastet fratrækkes de konkurrenceudsatte aktiviteter, så der ikke stilles kapital gratis til rådighed for DSB's udførsel af konkurrenceudsatte aktiviteter. I stedet forventes et markeds-mæssig afkast på eventuelle investeringer i datterselskaber, som udfører konkurrenceudsatte aktiviteter.

Konkurrenceudsatte aktiviteter

Det samlede resultat for de konkurrenceudsatte aktiviteter i DSB SOV og DSB S-tog er et overskud på 73 mio. kr. i 2012.

Opgørelse af resultatet for DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter består af følgende poster:

- Delområderegnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter
- Resultatet fra og enkeltposter vedr. DSB SOV's datterselskaber som driver konkurrenceudsatte aktiviteter
- Modpost til Særlige reguleringer

Delområder

DSB udarbejder resultatopgørelser for delområder, hvor der indenfor de kontraktholdende selskaber sælges ydelser eller produkter til eksterne kunder eller konkurrenceudsatte datterselskaber i fri konkurrence og hvor omsætning overstiger 10 mio. kr. pr. år.

Regnskaberne for delområderne indeholder indtægter og de fulde omkostninger ved produktionen af den konkurrenceudsatte ydelse eller produkt. De fulde omkostninger omfatter såvel variable som faste omkostninger afholdt i DSB, herunder træk på fællesfunktioner, eventuelle afskrivninger og forrentning på aktiver, der er anvendt til produktion af ydelsen samt eventuel moms og skat.

Delområderne bliver ikke belastet med moms i de tilfælde, hvor indtægterne havde været fuldt momspligtige og alle indgående momsudgifter dermed kunne afløstes, hvis delområdet havde udgjort en selvstændig forretning med egen momsregistrering.

Skat på delområderne indregnes for 2012 i form af 25 % af det samlede resultat på delområderne.

I S-tog udgøres de konkurrenceudsatte aktiviteter af delområderne Media og Ejendomsudlejning samt skat på disse og giver et samlet overskud på 12 mio. kr.



Konkurrenceudsatte datterselskaber

Resultat efter skat for de af DSB SOV's datterselskaber, som driver konkurrenceudsatte aktiviteter indgår i beregningen af resultatet for DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter.

Udover resultaterne indgår engangsposter bogført i kontraktholdende virksomheder, som vedrører kontraktholdernes aktionærinteresser i konkurrenceudsatte datterselskaberne f.eks. tab på mellemregninger, hensættelser til nedlukning eller nedskrivning af aktier.

Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt

Det samlede resultat for offentlige serviceydelser i efter forhandlet kontrakt DSB SOV og DSB S-tog er et underskud på 107 mio. kr. i 2012. Resultat defineres residualt fra de konkurrenceudsatte aktiviteter og omfatter indtægter og udgifter vedrørende aktiviteter under den forhandlede trafikkontrakt.

Delregnskabsopstilling for DSB SOV

Delregnskabsopstillingen for DSB SOV i tabel 1 nedenfor viser opdelingen af årets resultat efter skat i "Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt", "Konkurrenceudsatte aktiviteter" og "Særlige reguleringer" for moderselskabet isoleret.

Derudover viser tabellen, hvordan "Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt" for DSB SOV opdeles yderligere i "Passagertrafik", "Øvrige forpligtelser" og "Afstemningsområde" med henblik på at lave et detaljeret strækningsregnskab for passagertrafikken før kontraktindtægter.

Tabel 1: Delregnskabsopstilling for DSB SOV

Mio. kr.	Total
Passagertrafik før kontraktbetaling	-2.710
Øvrige forpligtelser	-194
Afstemningsområde inkl. kontraktbetaling	2.339
Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i alt	-565
Datterselskaber, konkurrenceudsatte aktiviteter	143
Internationale aktiviteter	24
Udbudt offentlig servicetrafik	3
Delområder	21
Skat i konkurrenceudsatte aktiviteter	-54
Modpost særlige reguleringer	-77
Konkurrenceudsatte aktiviteter i alt	61
Særlige reguleringer	77
Årets resultat ekskl. transaktioner m. S-tog	-427
Transaktioner med S-tog	470
Årets resultat	43

Passagertrafik før trafikkontraktindtægter udgør underskud 2.710 mio. kr. i 2012. Passagertrafik omfatter de aktiviteter, som er forbundet med gennemførelse af selve trafikopgaven i den offentlige servicetrafik. Resultatet er udtryk for finansieringsbehovet på fjern- og regionaltogstrafikken før kontraktbetaling. Strækningsregnskabet på side 11 giver detaljeret opgørelse af indtægter og omkostninger i DSB SOV fordelt på togsystemer.

Øvrige forpligtigelser

I overensstemmelse med regnskabsreglementets § 1 stk. 1 opdeles DSB SOV's offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i Passagertrafik og Øvrige forpligtigelser.

Det samlede resultat for øvrige forpligtigelser i 2012 er et underskud på 194 mio. kr. De øvrige forpligtigelser vedrører DSB's kontraktlige forpligtigelser, som ikke er en del af selve togdriften og omfatter jobbørs, obligatoriske ydelser til andre operatører, jernbanemuseet samt forpligtigelser overtaget fra statsvirksomheden DSB. Resultatet er udtryk DSB's omkostninger ved at opfylde kontraktlige forpligtigelser, som ikke vedrører selve togdriften. Der er en igangværende dialog med Transportministeriet vedrørende operationaliseringen af opdelingen mellem passagertrafik og øvrige forpligtigelser.

Indeholdt i resultatet for øvrige forpligtigelser i 2012 er følgende poster:

- Resultatet af driften af Jernbanemuseet i Odense med en udstilling om de danske banelers historie, kørsel med museets veteranog samt restaurering og vedligeholdelse af museets vogne og lokomotiver
- Omkostninger i forhold til etablering af rejsekortet samt DSB SOV's resultatandel fra Rejsekortet a/s
- Resultatet af udlejningen af ejendomme og arealer der ikke anvendes i togdriften og reguleres af særlig lovgivning, så udlejningen ikke sker på kommercielle vilkår pga. f.eks. fredning af en bygning
- Indtægter fra salg af ejendomme som ikke anvendes i togdriften
- Jobbørs som vedrører udlånte tjenestemænd samt håndteringen af overtallige medarbejdere - både egne og udlånte
- Resultatet af udleje af togmateriel til Trafikstyrelsen, som er en obligatorisk forpligtelse ifm. udbuddet af Øresund
- Ekstraordinære indtægter i form af erstatninger, som vedrører selve togdriften

- En relativ andel af fællesomkostninger til centrale administrative funktioner

Resultatet for afstemningsområdet i DSB SOV er et overskud på 2.339 mio. kr., da det primært indeholder trafikkontraktbetalingen fra Transportministeriet på 2.521 mio. kr. Derudover indgår selskabsskat under afstemning, da strækningsregnskabet opgøres før selskabsskat.

Konkurrenceudsatte aktiviteter

Resultatet for datterselskaber, der udfører konkurrenceudsatte aktiviteter, består i 2012 af resultatet for DSB Vedligehold, Kort & Godt og DSB Ejendomsudvikling samt en regulering af tidligere års resultat for DSB Vedligehold.

Internationale aktiviteter DSB Sverige, DSB Tyskland og DSB UK Ltd. samt en regulering af tidligere års resultat for DSB Tyskland. Derudover er der i 2012 to forhold, som har givet anledning til poster vedr. datterselskaber, der er konteret i DSB SOV. Der har været omkostninger vedr. nedlukningen af den svenske del af DSB First, hvor Viola har overtaget togdriften fra 11. december 2011, samt en tilbageførsel af en hensættelse som blev lavet i regnskabet for 2011 vedrørende lukningen af DSBFirst Väst.

Udbudt offentlig servicetrafik indeholder resultatet for DSB Øresund.

Det samlede resultat for delområder er et overskud på 21 mio. kr. i 2012. Delområderne i DSB SOV er IT-ydelser, Kursuscentre, Energi, Media, Udlån af togpersonale og Ejendomsudlejning.

Transaktioner mellem DSB SOV og S-tog udgør i alt 470 mio. kr. og udgør forskellen mellem resultat efter skat for DSB SOV i årsrapporten og resultatet for DSB SOV i hovedregnskabsopstillingen.

Overskudskrav

Ifølge regnskabsreglementets § 12 skal konkurrenceudsatte aktiviteter hvile økonomisk i sig selv over et tidsrum, der svarer til en kontraktperiode og/eller investeringshorisonten for den investerede kapital.

Segmentet "Kursuscentre" har i 2012 givet et underskud på 2,6 mio. kr. Ledelsen i DSB har i 2012 besluttet, at DSB ikke længere skal udbyde kursusfaciliteter til eksterne kunder. DSB's kursuscenter på Østerport sælges, da der er undervisningslokaler

til intern brug i det nye hovedkvarter i Høje Taastrup, som vil dække DSB's egne behov for lokaler til f.eks. undervisning af salgspersonale eller kurser i jernbanesikkerhed. Derudover har DSB valgt, at kursuscenteret på Knudshoved fra 2013 udelukkende skal anvendes til dagskurser og internatkurser for DSB-ansatte, så kapaciteten på kursuscenteret udnyttes bedre, og dermed ikke er behov for at afholde kurser på eksterne lokationer.



DSB Vedligehold a/s har et negativt resultat efter skat på 3 mio. kr. i 2012.¹ Resultatet er påvirket af restruktureringsomkostninger primært i form af afholdte omkostninger i forbindelse med fratrædelser i 2012. Derudover har flytning af Komponentværkstedet i Århus medført øgede omkostninger i 2012.

På sigt vil samlingen af komponentværkstedet og det daglige vedligehold af IC4 og IC3 dog give synergieffekter. F.eks. vil flytningen betyde at besværlige og dyre transporter af komponenter igennem Aarhus midtby kan undgås, og det vil give værkstedet mulighed for at komme hurtigere i gang med eftersyn af toget. Da disse omkostninger ikke er tilbagevende, forventer DSB, at resultatet for DSB Vedligehold vil blive vendt til et overskud i 2013.

DSB Sverige har i 2012 et underskud på 51 mio. kr. på resultatet efter skat.² Ved udgangen af 2012 bestod selskabet af følgende operationer: Roslagsbanan i Stockholmsområdet, Krösatåget i Jönköpingsområdet (DSB Småland) samt Upptåget uden for Stockholm (siden juni 2011). Resultatet for DSB Sverige er påvirket af, at trafikken i DSB Väst AB den 1. maj 2012 er overdraget til SJ, hvilket f.eks. medfører et fald i indtægter fra trafikkontrakter. Derudover er driften af Roslagsbanan i Stockholm den 7. januar 2013 overdraget til Arriva. Disse ændringer afspejler DSB's ønske om at afvikle underskudsgivende svenske aktiviteter og fokusere på at optimere togdriften i Danmark.

¹ I årsrapporten for DSB koncernen præsenteres "Resultat af primær drift", som ikke inkluderer finansielle poster og selskabsskat.

² I årsrapporten for DSB koncernen præsenteres "Resultat af primær drift", som ikke inkluderer finansielle poster, selskabsskat og minoritetsinteresser.

Strækingsregnskab



Strækingsregnskabet for passagertrafikken eksklusivt S-tog viser et finansieringsbehov fra Trafikkontrakten på 2,7 mia. kr. i 2012.

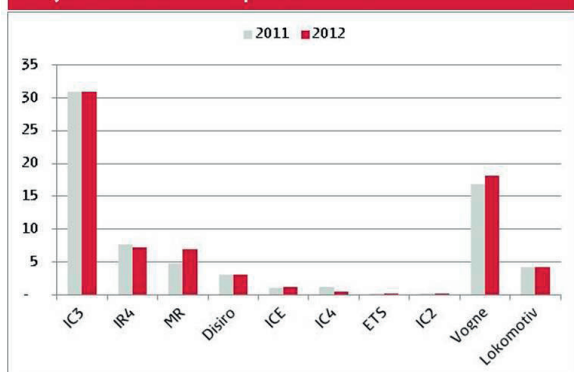
Togproduktionsudvikling

Materiel

Togproduktionen udtrykt i litrakm. er steget med 3 pct. fra 69,9 mio. litrakm. i 2011 til 72,2 mio. litrakm. i 2012.

Produktionen er fortsat meget afhængig af IC3-togsæt og Dobbeltdekker-vogne, som står for henholdsvis 43 og 25 procent af den samlede produktion.

Figur 1: Litrakm produktion i mio. km



IC4-produktionen faldt i 2012 til en tredjedel af niveauet fra 2011 (fra 1,2 mio. km. til 0,5 mio. km). Årsagen er, at IC4-togene blev taget ud af drift i november 2011, på grund af en signalforbikørsel ved Marslev på Fyn. Driften blev genoptaget i juli 2012, hvor Trafikstyrelsen gav tilladelse til, at IC4-togene igen kunne køre med passagerer.

IC4-togsæt har derfor manglet i togproduktionen og derved medført væsentlige omlægninger i produktionen. I 2011 anvendtes materiellet til Lyntog og Intercity (hhv. 0,7 og 0,5 mio. km) og ved genindsættelsen i 2012 blev IC4 indsat i regionaltrafikken i Jylland.

Sporarbejder

I marts måned blev Limfjordsbroen påsejlet og har været under reparation siden, hvilket har haft betydning for trafikken mellem Ålborg og Frederikshavn. Det har også påvirket materielsituationen eftersom fire IC3-togsæt og seks MR-togsæt blev fanget på den forkerte side af broen. Det har givet udfordringer for landsdelstrafikken, hvor materiellet manglede. Yderligere har det givet udfordringer at få materiellet vedligeholdt i Nordjylland, så derfor blev materiellet i sommer transporteret via Göteborg til Sjælland.

Endeligt har der været planlagte sporarbejder på Nordvestbanen i sommermånederne, som har haft betydning for trafikken i Regional Øst.

Produktionsændringer

DSB har i 2012 foretaget tilpasninger af køreplanerne i forhold til 2011. Der er kørt flere direkte Intercity afgangene på strækningen Fredericia-Esbjerg samt på Regional Vest hvor trafikken mellem Århus og Esbjerg er udvidet som kompensation for anvendelsen af MR-togsæt på strækningen.

I Regional Øst har der været en køreplansudvidelse ved indførsel af halvtimedrift på København-

Ringsted, hvilket har flyttet passager og togkm. fra København-Roskilde.

Materielanvendelse

Såvel materielsituationen med IC4 som sporarbejderne på Limfjordsbroen og Nordvestbanen har betydet væsentlige omlægninger i produktionen i forhold til 2011.



Lyntog har haft et produktionsfald på 0,6 mio. togkm., hvilket dækker over en stigning i litrakm. produktionen på 1 mio. km. Årsagen er en substitution fra IC4-togsæt (-0,7 mio. km.) i 2011 til dobbeltdækkervogne (1,4 mio. km) i 2012 samt en stigning i anvendelsen af IC3-togsæt (0,3 mio. km.).

Intercity produktionen er faldet med 0,2 mio. togkm., hvilket dækker over en stigning i litrakm. på 0,7 mio. km., som udelukkende stammer fra IC3-togsæt.

Regional Øst har samlet haft et mindre produktionsfald på 0,2 mio. togkm., hvilket dækker over en mindre litrakm. produktion på 1 mio. km. Reduktionen er sket ved at reducere antallet af dobbeltdækkervogne og derved frigøre materiel.

I Regional Vest er produktionen steget med 0,3 mio. togkm. samtidig med at litrakm. produktionen er steget med 0,5 mio. km. Materielsammensætningen er ændret væsentligt ved at IC4 materiellet efter genindsættelsen i juli har kørt 0,5 mio. litrakm. og samtidig er 2 mio. litrakm. substitueret fra IC3-togsæt til MR-togsæt.

Togproduktionens effekt på strækningsregnskabet

Økonomien i de enkelte strækninger er naturligvis påvirket af materielanvendelsen, men ud over selve afskrivningen og forrentningen af materiel er

der store forskelle i f.eks. energi- og vedligeholdelsesudgifter for de enkelte materieltyper.

Forretningsudvikling

Den væsentligste forretningsmæssige udvikling i 2012 har været igangsættelsen af SUNDT DSB, som skal indfri tre overordnede mål inden udgangen af 2014:

1. Økonomi i balance - forbedre økonomien med 1 mia. kr.
2. Tog man vil stole på - bedre rettidighed og trafikinformation
3. I mål hver gang - skabe en resultatorienteret kultur

Produktivitet

Det økonomiske mål i SUNDT DSB er, at forbedre DSB's økonomi med en milliard kroner inden udgangen af 2014. DSB vurderer, at ved udgangen af 2012 er gennemført initiativer, som vi sikre at 50 pct. af den økonomiske målsætning realiseres.

DSB har gennemført effektiviseringer, som bl.a. har medført en reduktion af medarbejderstaben med 498 medarbejdere i de danske enheder. DSB har også fokuseret på alle eksterne omkostninger, hvilket har medført en reduktion på 100 mio. kr. Derudover er det besluttet at lukke DSB Rejsebuureau i 2012, samt at outsource hovedparten af DSB IT-drift.

Kunder

DSB har haft en stigning i rejser med Fjern & Regionaltog på 2 pct. fra 2011 til 2012. Omregnet i delrejser er stigningen på 5 pct. Delrejser udtrykker rejser for de enkelte togsystemer, dvs. at en rejse fra København til Svendborg udgør to delrejser. En med Lyntoget fra København til Odense og en med Regional Vest fra Odense til Svendborg.

Passagerindtægterne er steget med 9 pct. i forhold til 2011, hvilket dækker over forskydninger mellem de enkelte togsystemer.

Generelt har der været en stigning i Regional Vest og en substitution fra Lyntog til Intercity.

Forretningsudviklingens effekt på strækningsregnskabet

Besparelseseffekten af initiativerne i SUNDT DSB har dels ikke fuld effekt i 2012, og medfører dels afledte effekter i form af f.eks. fratrædelsesom-

kostnader og omorganiseringer, væsentlige ændringer i strækingsregnskabet.

Årets resultat er yderligere påvirket af såvel øgede driftsomkostninger som øgede af- og nedskrivninger afledt af idriftsættelsen af rejsekortet og IC4 togsæt.

Derudover er regnskabet for 2012 præget af en række engangsposter i form af fratrædelsesomkostninger, øgede pensionsomkostninger til tjenestemænd, tilbageførsel af en del af hensættelsen fra 2011 vedr. DSB Väst AB samt korrektion af tidligere indtægtsførte rabatter fra AnsaldoBreda mv.

Strækingsregnskab før kontraktbetaling i DSB SOV

Mio. kr.	Lyntog	Intercity	Regional Øst	Regional Vest	Internationale tog	Total
Passagerindtægter	823	1.626	570	237	172	3.428
Direkte produktionsrettede omkostninger	-522	-886	-586	-386	-64	-2.444
Dækningsbidrag 1 (DB1)	301	740	-16	-149	108	984
Særbestemte produktionsrettede omkostninger	-205	-347	-189	-144	-20	-905
Dækningsbidrag 2 (DB2)	96	393	-205	-293	88	79
Materielomkostninger	-155	-229	-179	-67	-61	-691
Dækningsbidrag 3 (DB3)	-59	164	-384	-360	27	-612
Øvrige poster	-368	-709	-619	-331	-71	-2.098
Resultat før skat	-427	-545	-1.003	-691	-44	-2.710
Passagerindtægter pr. personkm	0,85	0,84	0,63	0,72	0,86	0,79
Direkte produktionsrettede omkostninger pr. litrakm	37,29	42,19	23,44	38,60	21,33	33,48
Direkte produktionsrettede omkostninger pr. pladskm	0,27	0,25	0,22	0,28	0,21	0,25
Særbestemte produktionsrettede omkostninger pr. litrakm	14,64	16,52	7,56	14,40	6,67	12,40
Særbestemte produktionsrettede omkostninger pr. pladskm	0,10	0,10	0,07	0,10	0,06	0,09
Materielomkostninger pr. litrakm	11,07	10,90	7,16	6,70	20,33	9,47
Personkm (mio. km)	970	1.933	902	328	199	4.332
Litrakm (mio. km)	14	21	25	10	3	73
Pladskm	1.958	3.507	2.605	1.398	311	9.779

Noter: Personkm kilde RIM 2012, Litrakm kilde PROTAL 2012 og Pladskm beregnet pba. PROTAL 2012.

Alle produktionstal er opgjort for Fjern- og Regionaltogtrafikken i Danmark.

Strækningsregnskab 2012

Strækningsregnskabet viser et samlet finansieringsbehov fra trafikkontrakten på 2.710 mio. kr. i 2012, hvilket er en forbedring på 311 mio. kr. i forholdt til 2011.

Passagerindtægterne fratrasket de direkte produktionsrettede omkostninger (DB1) viser et overskud på 984 mio. kr.

De direkte produktionsrettede omkostninger indeholder de direkte omkostninger til infrastruktur, togservice, klargøring, vedligehold, energi til fremføring, fremføring, togbetjening mv.

Driften af den landsdækkende trafik (Lyntog og Intercity) samt den internationale trafik giver et samlet dækningsbidrag (DB1) på 1.149 mio. kr., hvorimod regionalsystemerne i Øst og Vest tilsammen giver et DB1 underskud på 165 mio. kr.

De særbestemte produktionsrettede omkostninger indeholder indirekte omkostninger i form af kapacitetsomkostninger til de aktiviteter som indgår under direkte produktionsrettede omkostninger.

Driften af den landsdækkende trafik og den internationale trafik giver et samlet dækningsbidrag (DB2) efter særbestemte omkostninger på 577 mio. kr. hvorimod regionalsystemerne giver et samlet underskud på 498 mio. kr.

Materielomkostningerne på 691 mio. kr. indeholder afskrivninger og forrentninger på eget materiel, lejeomkostninger til fremmed materiel (Dobbeltdækkere og ICE togsæt), samt en tilbageførsel af AnsaldoBreda-rabatter som blev indtægtsført i 2011.

Materielomkostningerne er faldet med 188 mio. kr. i forhold til 2011. Årsagen til faldet i afskrivningerne er primært nedskrivningen på IC4-togsæt med 345 mio. kr. i 2011. Heraf er der i år tilbageført 105 mio. kr. som konsekvens af den ændrede regnskabsmæssige behandling af rabat opnået fra AnsaldoBreda. Modsat har ibrugtagelsen af IC4-togsæt øget afskrivningerne i 2012.

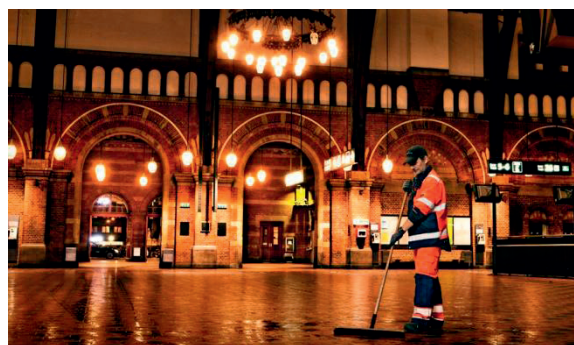
Økonomien i de enkelte togsystemer er meget afhængig af, hvilket materiel der bliver anvendt i produktionen, eftersom omkostningerne varierer kraftigt fra f.eks. MR-togsæt til IC4-togsæt. Derfor

skal dækningsbidrag efter materielomkostninger (DB3) ses i sammenhæng med materielanvendelsen.

På baggrund af produktionssammensætningen i 2012 har Intercity og Internationale tog givet et positivt dækningsbidrag efter materielomkostninger.

Øvrige omkostninger indeholder omkostninger, som ikke varierer med togproduktionen. Der er primært tale om salgs- og stationsomkostninger, koncenydelser og moms samt trafikstøtteyder i form af hjælpevogn, trafikplanlægning, trafikinformation og forsikring mv.

Indeholdt i koncernomkostningerne er bla. fratrædelsesomkostninger som følge af SUNDT DSB.



Nøgletal

Passagerindtægter pr. personkm.

Passagerindtægterne pr. personkm. ligger gennemsnitlig på 0,79 kr. pr. km. for hele DSB. Lyntog og Intercity ligger på samme niveau over gennemsnittet (hhv. 0,85 og 0,84), hvorimod Regional Øst og Vest ligger under gennemsnittet (hhv. 0,63 og 0,72). Nøgletallet afspejler forholdet mellem billettype og rejselængde, og det er derfor naturligt, at Regional Øst, som har flest pendlere, ligger lavest.

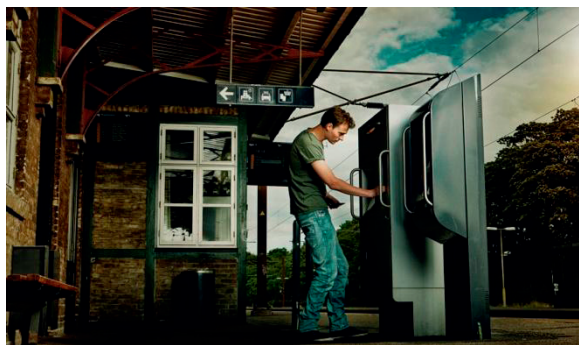
Direkte produktionsomkostninger pr. litrakm.

De direkte produktionsomkostninger pr. litrakm. udviser større udsving mellem togsystemerne hvilket dels skyldes materielanvendelsen og dels operationelle produktionsforhold.

Eftersom vedligehold- og energiomkostningerne varierer for forskellige materieltype, så vil omkostningerne variere med den faktiske anvendelse.

se. Produktionsforholdene afspejler serviceniveauet f.eks. togbetjeningen eller catering. Hvis der er enmandsbetjening på strækningen, vil de direkte produktionsrettede omkostninger være lavere.

Regional Øst koster kun 23,4 kr. pr. litrakm., hvilket afspejler, at en stor del af produktionen drives med dobbeltdækkervogne, som dels har lavere driftsomkostninger og dels producerer flere litrakm. end togsæt. Et togsæt kører en litrakm., hvorimod fem dobbeltdækkervogne producerer fem litrakm.



Internationale tog har direkte produktionsrettede omkostninger pr. litrakm på 21,3 kr., hvilket ligger på niveau med Regional Øst. Det afspejler, at ca. halvdelen af produktionen foregår med vogne frem for togsæt.

Lyntog og Intercity ligger på et højere niveau (37,3 og 42,1) end Regional Øst, hvilket dels afspejler et højere serviceniveau og dels afspejler en anden materielanvendelse.

Lyntog ligger dog lavere end Intercity, hvilket må tilskrives, at der i 2012 er kørt 1,2 mio. litrakm med dobbeltdækkervogne.

Regional Vest ligger på niveau med Lyntog og Intercity, hvilket afspejler, at det er i Vest, IC4-materiellet er blevet genindsat i 2012.

Direkte produktionsomkostninger pr. pladskm

Pladskm er et udtryk for hvor mange sæder der er til rådighed pr. kørt kilometer. Nøgletallet udligener i nogen grad den forskel der ligger i materielanvendelsen.

Tendensen er den samme som for litrakm. - nemlig at Regional Øst og Internationale tog har lavere direkte produktionsomkostninger pr. pladskm. end Lyntog, Intercity og Regional Vest. Årsagerne er ligeledes forskellige service og produktionsforhold.

Materielomkostninger pr. litrakm

Materielomkostningerne for Lyntog og Intercity ligger på samme niveau omkring 11 kr. pr. litrakm og for Regional Vest 7,2 kr. pr. litrakm hvilket giver et godt billede af forskellen mellem togsæt og vogne. Regional Vest ligger med 6,7 kr. pr. litrakm. væsentlig lavere end InterCity-systemerne. Årsagen er dels, at en stor del af produktionen foregår med MR-togsæt, som stort set er afskrevet, og dels at IC4-materiellets afskrivninger er påvirket af de tidligere beskrevne forhold omkring nedskrivninger i 2011. Internationale tog ligger på 20,3 kr. pr. litrakm., hvilket skyldes lejeomkostningerne til ICE-togsæt.

Anvendt regnskabspraksis



DSB udvikler og vedligeholder det nødvendige modelapparat, som danner grundlag for hovedregnskabsopstillingen og strækningsregnskabet.

Metode – Hovedregnskabsopstilling

Hovedregnskabsopstillingen skal ifølge regnskabsreglementet udarbejdes for de juridiske enheder i DSB koncernen, som modtager kontraktbetaling efter offentlig forhandlet kontrakt. Det vil sige, at hovedregnskabsopstillingen for 2012 tager udgangspunkt i de aflagte årsregnskaber for DSB SOV og S-tog.

Da hovedregnskabsopstillingen kun udarbejdes for to af virksomhederne i DSB koncernen, sker der ikke en fuld konsolidering. Derfor ses der bort fra transaktioner, som er foretaget mellem DSB SOV og S-tog. Moderselskabets resultatandel efter skat for S-tog fratrækkes i resultatopgørelsen for DSB SOV, mens transaktioner mellem DSB SOV og S-tog i form af koncernintern handel fratrækkes i begge resultatopgørelser.

Enkelposter i DSB SOV og S-tog vedrørende de konkurrenceudsatte dattervirksomheder og associerede virksomheder

DSB har gennemgået årsregnskabet for DSB SOV og S-tog med henblik på at identificere enkeltposter, som vedrører de konkurrenceudsatte datterselskaber og associerede virksomheder, men er registreret i årsregnskab for DSB SOV eller S-tog. Disse poster er indregnet i hovedregnskabsopstillingen under resultat af kapitalandele i tilknyttede

virksomheder og associerede virksomheder, da de vedrører kapitalandele i disse virksomheder.

Konkurrenceudsatte aktiviteter - Delområder

Udgangspunktet for identifikation af delområder, der udfører konkurrenceudsatte aktiviteter, er de eksterne indtægter i DSB SOV og DSB S-tog, hvor der for et forretningsområde er en omsætning på over 10 mio. kr. i 2012, herunder de obligatoriske delområder i regnskabsreglementets § 1 stk. 5.

Herfra fraregnes indtægter fra koncernintern handel mellem DSB SOV og DSB S-tog samt fra aktiviteter udført efter forhandlet kontrakt, f.eks. i form af passagerindtægter og indtægter fra jernbanemuseet.

Endelig ses bort fra indtægter fra salg af koncernserviceydelser til datterselskaber og associerede virksomheder (f.eks. Økonomi, HR eller IT) i overensstemmelse med Transportministeriets svar på DSB's fortolkningsspørgsmål.

Særlige reguleringer - Ejerafkast

Ejerafkast beregnes på baggrund af kapitalindskuddet i form af indskudt aktiekapital tillagt eventuel overkurs, kapitaltilskud samt det akkumulerede årlige beregnede afkast, som skal forrentes. Eventuel kapitalnedsættelse, udbetaling af udbytte nedskriver kapitalindskuddet.

Der er til beregningen af ejerafkastkravet benyttet "Capital Asset Pricing- modellen" (CAPM). Ifølge CAPM er ejernes afkastkrav en funktion af den risikofrie rente, markedsrisikopræmien samt beta, idet: Ejernes afkastkrav = risikofri rente + (markedsrisikopræmie* egenkapital beta).

Den risikofrie rente er baseret på de 10-årige statsrenter. Den risikofrie rente benyttet er den højeste værdi af enten gennemsnittet over det seneste år eller dagens rentesatser.

Egenkapital beta er antaget ud fra børsnoterede passagertogoperatørvirksomheder tillagt vurdering af DSB's og de respektive datterselskabers driftsmæssige og finansielle risici i forhold til de børsnoterede selskaber. For Kort & Godt er beta antaget ud fra børsnoterede sammenlignelige virksomheder.

Markedsrisikopræmien udtrykker det merafkast, en investor kræver for at investere i risiko behæftede aktiver frem for risikofrie aktiver. Ifølge akademiske undersøgelser er markedsrisikopræmien i spændet 4 % -5 %. DSB har valgt 5 % og følger dermed SKATs anbefaling.

Udgangspunktet for beregningen er kapitalindskud og markedsdata pr. 31. december 2012. Ejerafkastet er indregnet i hovedregnskabsopstillingen under finansielle poster.

Metode - Strækingsregnskab

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

Modellens grundlæggende opbygning

Det regnskabsmæssige grundlag for strækingsregnskabet er samtlige driftsregnskabsposter for DSB SOV bortset fra selskabsskat. I overensstemmelse med overgangsordningen er der ikke udarbejdet en strækingsopgørelse af økonomien for S-tog. Alle regnskabsposter 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 aktiviteternes anvendelse af 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 2012 Lyntog, Intercity, Regional Øst, Regional Vest og Internationale tog. I forhold til produktøkonomimodellen for 2011 opgøres togsystemet Skoletog ikke længere selvstændigt, da skolerejser sjældent køres som særtog, men i stedet køres med ekstra vogne på de øvrige togsystemer.

De overordnede togsystemer underopdeles i deltogstrækninger, der svarer til de ruter ad hvilke passagererne kan rejse med tog mellem to stationer uden togsift. Grupperingen af delstrækninger sker på baggrund af oplysninger om togkategorier og geografi i DSB's produktionssystem. Begrebet togkategori stammer fra arbejdet med køreplanlægning hvor man opdeler tog i f.eks. Regional Øst, Regional Vest, Intercity, Eurocity, Lyntog osv.

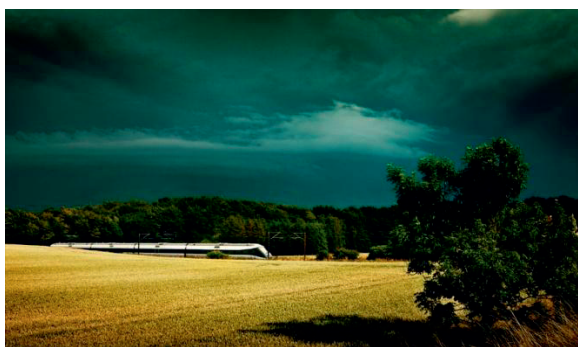
Fokus på strækninger

I forbindelse med ændringen regnskabsreglementet er der kommet øget fokus opgørelsen af forskellen mellem de samlede passagerindtægter og omkostninger ved driften af de forskellige togsystemer.

Dette ændrede fokus betyder, at alle indtægter og omkostninger, som medgår ved udførslen af aktiviteter i forbindelse med trafikkontrakten, fordeles til togsystem bortset fra særlige øvrige forpligtelser. Det vil sige, at stations-, distributions- og salgsmkostninger fordeles til togsystemerne,

hvor de i produktøkonomiregnskabet for 2011 blev opgjort som selvstændige slutprodukter.

Derudover er det i 2012 kun de opgjorte poster fra delområder, resultater fra datterselskaber og enkeltposter, som fordeles til konkurrenceudsatte aktiviteter i strækingsmodellen. Der udarbejdes delområderegnskaber udenfor modellen for delområder, hvor der er en omsætning på over 10 mio. kr. ekstern og koncernintern handel. Resultaterne for delområderne indarbejdes i strækingsregnskabet på artkonto-niveau med de beregnede beløb. Det vil sige, at indtægter fra salg af koncernydelser til datterselskaber samt fra ekstern og øvrigt koncerninternt salg af ydelser med en omsætning på under 10 mio. kr. behandles som omkostningsminimeringer hos de enheder, der har produceret ydelser. Indtægterne fordeles til aktiviteter og videre til togsystemerne efter samme principper som enhedens øvrige poster.



Anvendte 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 forklarbare resultater. Da modellen er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. togsystem afhænge af valget af omkostningsgrupperinger og fordelingsnøgler.

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

Fordelingen fra aktiviteter sker overordnet efter fire forskellige 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 tabel 2 nedenfor fremgår de væsentligste fordelingsnøgler for de produktionsrettede aktiviteter.

Tabel 2: Fordelingsnøgler for produktionsrettede aktiviteter

Type af aktivitet	Fordelingsnøgle
Passagerindtægter	Indtægtsfordeling
Energi	Litrakm.
Togbetjening	Turtimer
Togfremføring	Turtimer
Klargøring	Litratimer
Materiel	Litratimer
Vedligehold	Litrakm.
Baneafgifter	Baneafgifternes fordeling
Catering	Turtimer

Hvis en aktivitet vedrører en enkelt 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 fordeler 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. F.eks. fordeles omkostningerne til centrale administrative funktioner ud fra de øvrige omkostninger fordeling på togsystemerne.

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

Tabel 3: Anvendte fordelinger til togsystemer

I procent	Total
Litrakm.	18,2
Litratimer	18,2
Delrejser	13,2
Alle omkostninger	11,5
Turtimer togfører og lokofører	15,8
Momsstatus	6,5
Baneafgifter	6,2
Udvalgte omkostninger f.eks. løn	5,6
Togtimer, Togkm eller Pladskm.	3,0
Øvrige f.eks. direkte fordeling	1,8
I alt	100

Klassificering af regnskabsposter og aktiviteter

Alle ressourcer 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.

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.

Dækningsbidragsopstilling

Strækingsregnskabs resultater opstilles efter en dækningsbidragsbetragtning, som baserer sig på en kombination af variabiliteten af de medgåede indtægter og omkostninger og de modellerede aktiviteter variabilitet.

F.eks. vil en lønomkostning blive klassificeret som en direkte variabel omkostning, uanset om den dækker over lokoførerløn eller løn til turplanlæggere. Det er dog alene aktiviteten fremføring, der er antages at variere direkte med togproduktionen.

Omkostningerne opdeles efter, om de er direkte/særbestemt relateret til produktionen, eller der er tale om materielomkostninger. Alle poster, som ikke er en del af en af de ovenstående grupper, vil blive kategoriseret som øvrige poster.

Tabel 3: Dækningsbidragsopstillingen

Passagerindtægter
- Direkte produktionsrettede omkostninger
= Dækningsbidrag 1
- Særbestemte produktionsrettede omkostninger
= Dækningsbidrag 2
- Materielomkostninger
= Dækningsbidrag 3
- Øvrige omkostninger
= Resultat før Skat

Dækningsbidragsopstillingen er et udtryk for indtægter og omkostningers nærhed med produktionen.

Moms

Årets momsnettoomkostninger fordeles på slutprodukter givet deres momsstatus. Alle slutprodukter har en momsstatus imellem 0 og 100 som afgør, om produktet skal belastes med moms. Derudover er der knyttet en momsstatus til de enkelte omkostningselementer. Ved at kombinere momsstatus for de enkelte omkostningselementer med momsstatus for de enkelte slutprodukter samt den tilhørende omkostning kan grundlaget for fordeling af moms beregnes.

Det vil sige, at alle nationale deltogssystemer, samt det totale salgs- og distributionsapparat er belastet med 100 % indgående moms. Internationale togsystemer betragtes som udlandsomsætning og er derfor i produktøkonomiregnskabet forudsat 100 % momsafløftning.

Skat

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

Erklæringer

Ledelseserklæring

Direktion har dags dato behandlet og godkendt hovedregnskabsopstillingen for DSB SOV og S-tog for 2012 samt strækningsregnskabet for DSB SOV for 2012.

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

Det er vores opfattelse, at

- regnskabsreglementet er overholdt i 2012, herunder, at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jf. regnskabsreglementets § 1.
- data og andet informationsgrundlag for alle aktiviteter i DSB koncernen er til stede, således at det er muligt at gennemføre kontrol af transaktionssporet mellem årsregnskaberne for de kontraktholdende virksomheder og hovedregnskabsopstillingen.

København, den 22. marts 2013

I direktionen



Jesper Lok
Administrerende direktør



Jacob Kjær
Økonomidirektør

Revisorerklæringer vedrørende transaktionsdokumentation og hovedregnskabsopstilling

Erklæring fra uafhængig revisor i henhold til § 15, stk. 1, i regnskabsreglementet for DSB for 2012 vedrørende transaktionsdokumentation

Til Transportministeriet

Som grundlag for hovedregnskabsopstillingen på side 5 ovenfor foreligger DSB SOV (DSB) og DSB S-tog a/s's årsregnskaber. DSB skal i henhold til § 10 i regnskabsreglementet udarbejde transaktionsdokumentation for bogførte regulerede transaktioner med en økonomisk værdi over 2 mio. kr. ex. moms pr. år. Regulerede transaktioner omfatter transaktioner omfattet af regnskabsreglementets §§ 4-9 mellem kontraktholdere (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og andre.

Som revisor for DSB skal vi i henhold til § 15, stk. 1 i regnskabsreglementet for DSB ("regnskabsreglementet") stikprøvevist gennemgå den af ledelsen udarbejdede transaktionsdokumentation for køb og salg af ydelser, udleje og salg af aktiver samt overførsel af kapital mellem juridiske enheder i DSB med en forhandlet offentlig servicekontrakt (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og enheder med konkurrenceudsatte aktiviteter.

DSB's ledelse har i henhold til § 17 i regnskabsreglementet ansvaret for, at transaktionsdokumentationen for køb og salg af ydelser, udleje og salg af aktiver samt overførsel af kapital mellem juridiske enheder i DSB, der har indgået en forhandlet offentlig servicekontrakt (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og enheder med konkurrenceudsatte aktiviteter er tilgængelig samt at transaktionerne er foretaget i overensstemmelse med de i regnskabsreglementets §§ 4-9 fastlagte principper, der er tilrettelagt for at forhindre krydssubsidiering af de konkurrenceudsatte aktiviteter, og tilhørende vejledning (Transportministeriets svar på fortolkningsspørgsmål til regnskabsreglementet fra DSB).

Vores ansvar er på grundlag af det udførte arbejde at udtrykke en konklusion om, hvorvidt transaktionsdokumentationen for køb og salg af ydelser, udleje og salg af aktiver samt overførsel af kapital mellem de juridiske enheder i DSB, der har indgået en forhandlet offentlig servicekontrakt (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og de konkurrenceudsatte aktiviteter stikprøvevist er gennemgået og har været tilgængelig samt hvorvidt vi er blevet bekendt med, at transaktionerne ikke er foretaget i overensstemmelse med de i regnskabsreglementets §§ 4-9 fastlagte principper.

Denne erklæring omfatter regnskabsåret 2012 for DSB SOV og DSB S-tog a/s dækkende perioden 1. januar - 31. december 2012.

Denne erklæring omfatter alene transaktionsdokumentation vedrørende bogførte regulerede transaktioner, som danner grundlag selve for hovedregnskabsopstillingen på side 5 ovenfor.

Udført arbejde

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med den internationale standard om andre erklæringsopgaver med sikkerhed og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion. Den opnåede sikkerhed er begrænset, idet vores arbejde i forhold til en opgave med høj grad af sikkerhed, har været begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til virksomhedens ledelse og relevante medarbejdere, samt stikprøvevis gennemgang af transaktionsdokumentationen for køb og salg af ydelser, udleje og salg af aktiver samt overførsel af kapital mellem juridiske enheder i DSB, der har indgået en forhandlet offentlig servicekontrakt (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og enheder med konkurrenceudsatte aktiviteter. Vores arbejde er udført i forlængelse af vores revision af årsregnskaberne for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012.

Det er vores opfattelse, at det udførte arbejde giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Konklusion

Ved det udførte arbejde har transaktionsdokumentationen for køb og salg af ydelser, udleje og salg af aktiver samt overførsel af kapital mellem juridiske enheder i DSB, der har indgået en forhandlet offentlig servicekontrakt (DSB SOV og DSB S-tog a/s) og enheder med konkurrenceudsatte aktiviteter været tilgængelig og vi har stikprøvevist gennemgået denne. Vi er ikke blevet bekendt med, at transaktionerne ikke er foretaget i overensstemmelse med de i regnskabsreglementets §§ 4-9 fastlagte principper.

Supplerende oplysninger

Uden at det har påvirket vores konklusion gør vi opmærksom på, at grundlaget for afgivelse af erklæringen er forbundet med en usikkerhed, idet der ikke foreligger en fuldstændig afstemning mellem oversigt over transaktionsdokumentation på totalniveau og de samlede koncerninterne handler i DSB SOV og DSB S-tog a/s' årsregnskaber.

Vi skal endvidere henlede opmærksomheden på, at jf. Transportministeriets svar på fortolkningsspørgsmål til regnskabsreglementet fra DSB er krav om udformning af transaktionsdokumentation for nedenstående forhold i regnskabsreglementet ikke gældende i 2012:

- koncerneksterne salg i henhold til regnskabsreglementets § 5 stk. 2. og § 7
- salg af aktiver og kapitalindskud i henhold til regnskabsreglementets § 8 og § 9.

København, den 22. marts 2013

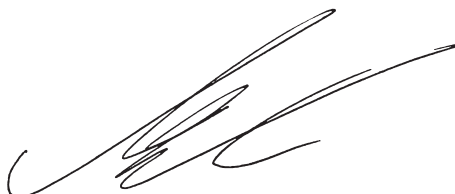
KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Torben Bender

statsaut. revisor



Michael N. C. Nielsen

statsaut. revisor

Erklæring fra uafhængig revisor i henhold til § 15, stk. 2, i regnskabsreglementet for DSB for 2012 vedrørende hovedregnskabsopstilling

Til Transportministeriet

Som revisor for DSB SOV (DSB) skal vi i henhold til § 15, stk. 2 i regnskabsreglementet for DSB ("regnskabsreglementet") gennemgå den af ledelsen udarbejdede hovedregnskabsopstilling for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012, i henhold til § 1 stk. 4 og § 14 i regnskabsreglementet.

DSB's ledelse har i henhold til § 17 i regnskabsreglementet ansvaret for, at de anvendte principper og metoder for udarbejdelse af hovedregnskabsopstillingen for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012 i henhold til § 1 stk. 4 og § 14 i regnskabsreglementet er i overensstemmelse med reglerne i regnskabsreglementet og tilhørende vejledning (Transportministeriets svar på fortolkningsspørgsmål til regnskabsreglementet fra DSB).

Vores ansvar er på grundlag af det udførte arbejde at udtrykke en konklusion om, hvorvidt vi er blevet bekendt med, at de anvendte principper og metoder for udarbejdelse af hovedregnskabsopstillingen for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012 i henhold til § 1 stk. 4 og § 14 i regnskabsreglementet ikke er i overensstemmelse med reglerne i regnskabsreglementet og tilhørende vejledning.

Denne erklæring omfatter alene selve hovedregnskabsopstillingen på side 5 ovenfor.

Udført arbejde

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med den internationale standard om andre erklæringsopgaver med sikkerhed og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion. Den opnåede sikkerhed er begrænset, idet vores arbejde i forhold til en opgave med høj grad af sikkerhed, har været begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til virksomhedens ledelse og relevante medarbejdere, sammenholdelse af hovedregnskabsopstillingen med reviderede årsregnskaber for juridiske enheder som leverer offentlige serviceydelser i henhold til den/de forhandlede kontrakter med Transportministeriet (DSB SOV og DSB S-tog a/s), samt virksomhedernes registrering for de identificerede delområder i henhold til regnskabsreglementet for DSB § 1, stk. 4b. Vores arbejde er udført i forlængelse af vores revision af årsregnskaberne for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012.

Det er vores opfattelse, at det udførte arbejde giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Konklusion

På baggrund af det udførte arbejde er vi ikke blevet bekendt med, at de anvendte principper og metoder for udarbejdelse af hovedregnskabsopstillingen for DSB SOV og DSB S-tog a/s for 2012 i henhold til § 1 stk. 4 og § 14 i regnskabsreglementet, ikke er i overensstemmelse med reglerne i regnskabsreglementet og tilhørende vejledning.

København, den 22. marts 2013

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Torben Bender

statsaut. revisor



Michael N. C. Nielsen

statsaut. revisor



