

TX Logistik A/S

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41 78 03 86
Fax 72 21 88 88
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Tilsyn med takster, m.v. for kombiterminalen i Padborg

0. Resume

I 2017 varslede Jernbanenævnet overfor TX Logistik, at nævnet ville føre tilsyn med 2018 taksterne for kombiterminalen i Padborg.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Herefter har der været en omfattende korrespondance med bl.a. vejledning af TX Logistik vedrørende udformningen af de forskellige former for dokumentation, som var nødvendig for gennemførelsen af Jernbanenævnets tilsyn, jf. afsnit 1, nedenfor.

TX Logistik har i juni 2018 fremsendt det sidste og endelige dokumentationsmateriale vedrørende 2018 taksterne. Den af TX Logistik fremsendte dokumentation er nærmere gennemgået nedenfor i afsnit 1 og afsnit 3, samt i bilag 1, til denne skrivelse, hvortil henvises.

Jernbanenævnet udtaler, at tre af TX Logistiks 2018 takster - herunder taksterne for henholdsvis "Trailerløft", "Nikrasa" og "Agency services" - er fastsat for højt, idet disse takster er fastsat højere end de beregnede stykomkostninger med tillæg af en rimelig fortjeneste, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1.

Efter omstændighederne vil Jernbanenævnet i nærværende konkrete tilfælde undtagelsesvist ikke kræve nedregulering af førnævnte 2018 takster. TX Logistik må dog påregne, at Jernbanenævnet vil nedregulere 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg i det omfang, at disse takster måtte blive fastsat i strid med førnævnte krav.

TX Logistik har den 1. oktober 2018 fremsendt dokumentation vedrørende 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg. Jernbanenævnet vil senere vende tilbage med nærmere stillingtagen til dette.

Sagen er senest behandlet på Jernbanenævnets møde den 18. september 2018, hvor nævnet vedtog nærværende udtalelse.

I sagens behandling har deltaget:

Konstitueret nævnsformand: Professor Per Baltzer Overgaard

Nævnsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; chefkonsulent Alex Landex; institutleder Lars Peter Raahave Østerdal; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin og professor emeritus John A. Christensen.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

1. Sagsforløb

Jernbanenævnet meddelte ved brev af 30. juni 2017, at nævnet agtede at føre tilsyn med 2018-taksterne samt øvrige forretningsbetingelser for kombiterminalen i Padborg.

Herefter har der været en omfattende korrespondance mellem Jernbanenævnet og TX Logistik, blandt andet med en række anmodninger fra nævnet til TX Logistik om fremsendelse af supplerende materiale vedrørende følgende:

1. TX Logistik blev anmodet om fremsendelse af takstblad med 2018-takster for de enkelte serviceydelser (med takster for samtlige ydelser på terminalen og oplysninger om eventuelle rabatordninger).

Den 1. november 2017 modtog Jernbanenævnet takstblade på henholdsvis dansk og engelsk med 2018 takster for kombiterminalen i Padborg.

Ved brev af 9. november 2017 blev TX Logistik anmodet om at fremsende revideret takstblad med oplysninger om takster for samtlige ydelser på terminalen. Nævnet bemærkede i den forbindelse, at der manglede takster for visse ydelser, bl.a. depotløft, ligesom eventuelle rabatordninger og eventuelle tillæg for håndtering af farligt gods også skulle fremgå af takstbladet.

Den 20. november 2017 fremsendte TX Logistik revideret takstblad med takster for samtlige serviceydelser samt dernæst nærmere oplysninger om TX-Logistik's daværende rabatordning for løft af trailere og containere.

TX Logistik blev herefter ved brev af 12. december 2017 anmodet om nærmere at begrunde rabatordningen, herunder med nærmere beregninger, som viste, hvorledes de enkelte rabattrin havde sammenhæng med terminalens omkostninger.

Endvidere blev den daværende rabatordning nærmere drøftet på møde den 9. januar 2018 mellem TX Logistik og Jernbanenævnets sekretariat.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Herefter meddelte TX Logistik den 17. januar 2018, at TX Logistik havde valgt at afskaffe rabatordningen og i stedet nedsætte taksterne for løft af trailere og containere.

Endeligt reviderede takstblade (på dansk og engelsk) blev fremsendt til Jernbanenævnet den 15. juni 2018. Takstbladene er endvidere offentliggjort på TX Logistiks hjemmeside og indeholder takster for alle ydelser. Den tidligere rabatordning (omtalt oven for) er udgået.

2. Dernæst blev TX Logistik anmodet om fremsendelse af forretningsbetingelser med øvrige vilkår for benyttelse af kombiterminalen¹.

Den 1. november 2017 fremsendte TX Logistik NSAB 2015². Jernbanenævnet bemærkede ved brev af 9. november 2017, at der var behov for forretningsbetingelser udarbejdet specifikt for kombiterminalen i Padborg.

Herefter fremsendte TX Logistik den 4. december 2017 "Almindelige forretningsbetingelser 2018" for kombiterminalen i Padborg.

Ved brev af 12. december 2017 stillede Jernbanenævnet spørgsmål til en bestemmelse i de fremsendte forretningsbetingelsers punkt 4.4, hvorefter TX Logistik kunne beregne et tillægsvederlag for enhver udført serviceydelse, som ikke fremgik af bookingen. TX Logistik blev anmodet om at oplyse, hvorledes den nævnte type tillægsvederlag blev beregnet.

¹ Det følger af kombiterminalbekendtgørelsens § 9, stk. 1, at terminaloperatøren - udover taksterne for benyttelse af terminalens faciliteter og serviceydelser - også skal offentliggøre forretningsbetingelser med vilkårene i øvrigt for benyttelse af terminalen.

² Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser for dets medlemmer.

Endvidere stillede Jernbanenævnet ved samme brev spørgsmål til en bestemmelse i de fremsendte forretningsbetingelsers punkt 4.7, hvorefter brugeren i tilfælde af manglende fremmøde eller afbestilling senere end kl. 14 på dagen før aftalt indlevering skulle betale et afbestillingsgebyr på 30 Euro pr. enhed.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Hertil bemærkede nævnet, at efter direktiv 2012/34, artikel 36, kan forvaltere af infrastruktur opkræve et "passende" gebyr for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. Dette gebyr skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapacitet.

Formålet med afbestillingsgebyrer kan således være:

- a. At afholde jernbanevirksomheder/brugere fra at blokere for fri kapacitet til skade for andre potentielle brugere. Gebyret bør dog ikke være højere, end formålet tilsiger. Derfor bør gebyrets størrelse være rimelig i forhold til det konkrete behov for at forhindre overbookinger. Det blev endvidere bemærket, at et gebyr på op til 67 pct. forekom at være højere end nødvendigt for at varetage det nævnte hensyn. Dernæst fremgik det ikke af forretningsbetingelsernes pkt. 4.7, at gebyret bortfalder, hvis afbestillingen skyldes terminaloperatørens forhold, som er nævnt i klausul 20 (forretningsbetingelsernes pkt. 20). Henvielsen til pkt. 20 (benævnt klausul 20 under forretningsbetingelsernes pkt. 4.7) handlede alene om force majeure situationer for TX Logistik. Det var nødvendigt i forretningsbetingelserne at præcisere, at i force majeure situationer opstået for brugeren, bliver afgiften heller ikke opkrævet af TX Logistik.
- b. At give jernbanevirksomheder/brugere det fornødne incitament til at foretage afbestillinger af reserveret kapacitet så tidligt som muligt. Til dette formål var der behov for, at afbestillingsgebyret blev gradueret i forhold til, hvor tidligt/sent afbestillingen sker.
- c. Endelig bør det sikres, at afbestillingsgebyr ikke giver anledning til forskelsbehandling mellem brugerne. Den

nævnte faste takst for afbestilling indebar, at der var relativt store forskelle i procent mellem afbestilling af de enkelte serviceydelser. Afbestillingsgebyrer beregnes normalt efter bestemte procentsatser af taksten for den/de oprindeligt bookedede serviceydelser. Herved sikres lige behandling brugerne derved, at afbestillingsgebyrerne får samme relative størrelse.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

TX Logistik blev anmodet om at revidere vilkåret i takstbladet for opkrævning af afbestillingsgebyr efter de oven for under punkt a-c anførte retningslinjer/hensyn.

På møde den 9. januar 2018 med Jernbanenævnets sekretariat³ redegjorde TX Logistik for, at de oven for omtalte vilkår i forretningsbetingelsernes punkter 4.4 og 4.7 ville blive slettet og således udgik af forretningsbetingelserne.

Endvidere har TX Logistik tilrettet bestemmelsen i forretningsbetingelserne vedrørende brugernes ret til egen håndtering i overensstemmelse med Jernbanenævnets krav.

Det er således nu i bestemmelsen om egen håndtering (punkt 13.2) præciseret, at dette omfatter rangering og henstilling af tog, rengøring, påfyldning af vand, håndtering af køleanlæg, m.v. Endvidere er det præciseret, at retten til egen håndtering gælder i det omfang terminaloperatøren ikke selv er til stede og kan tilbyde at udføre de nævnte funktioner – herunder også uden for terminalens almindelige åbningstid.

Endvidere er det nu (punkt 25.1) præciseret, at brugerne har adgang til at klage til Jernbanenævnet, dels for så vidt angår terminaloperatørens afslag på adgang til terminalen samt brug af terminalens serviceydelser og dels for så vidt angår terminalens takster.

³ Jf. mødereferat fremsendt den 15. januar 2018 til TX Logistik.

Reviderede forretningsbetingelser med de oven for nævnte ændringer er nu offentliggjort både på dansk og engelsk på kombiterminalens hjemmeside.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

3. Dernæst blev TX Logistik anmodet om fremsendelse af dokumentation for, at der er gennemført den efter kombiterminalbekendtgørelsen foreskrevne forudgående høring om 2018 taksterne, herunder kopi af høringsskrivelse med udkastet til takstblad og modtagne høringssvar.

Ved mail af 1. november 2017 fremsendte TX Logistik dokumentation for den i 2017 gennemførte høring af brugerne vedrørende 2018 taksterne.

4. Endvidere blev TX Logistik anmodet om fremsendelse af dokumentation for, at de enkelte takster ikke er fastsat højere end omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste, herunder:
 - a. Særskilt (internt) 2016 regnskab for kombiterminalen, som alene vedrører kombiterminalen og således er adskilt fra al anden virksomhed end driften af kombiterminalen. Det interne regnskab udarbejdes på dansk, herunder med tilhørende forklaringer af, hvilke typer omkostninger, der er medregnet under de enkelte poster (kontoforklaringer). I det omfang de enkelte poster indeholder omkostninger, der udgør en andel, som er fordelt til kombiterminalen i forhold til TX Logistiks øvrige aktiviteter, skal der i kontoforklaringerne være redegjort for de fordelingsnøgler, som er anvendt.

Den 1. november 2017 fremsendte TX Logistik internt regnskab.

Ved breve af 9. november og 12. december 2017 anmodede Jernbanenævnet TX Logistik om fremsendelse af revideret internt regnskab, idet nævnet bemærkede:

- Det interne regnskab skal indeholde aktive celler, som viser fordelingen af de omkostninger, som er fordelt mellem hovedvirksomhedens regnskab og det interne regnskab for kombiterminalen.
- Det interne regnskab skal ledsages af kontoforklaringer med redegørelser for, hvordan den regnskabsmæssige adskillelse mellem hovedvirksomhed og internt regnskab er iagttaget herunder med begrundelser for de enkelte nøgler til fordeling af regnskabsposter.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Den 15. juni 2018 fremsendte TX Logistik blandt andet:

- Excel filen "KPMG endeligt fordelingsregnskab vedrørende terminalsplittet". Filen indeholder det interne 2016 regnskab for kombiterminalen med bl.a. transparente celler og tilhørende noter med forklaringer vedrørende omkostninger, som er fordelt mellem hovedvirksomheden og terminalen.

Det interne regnskab med tilhørende forklaringer, m.v., er nærmere omtalt i bilag 1 (afsnit 2) til nærværende skrivelse.

- b. Erklæring i relation til ovennævnte interne regnskab fra en statsautoriseret revisor afgivet efter kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 4. Erklæringen skal forholde sig udtrykkeligt til, hvorvidt det interne 2016 regnskab er udarbejdet i overensstemmelse med kravet om regnskabsmæssig adskillelse. Erklæringen skal være afgivet i henhold til ISAE 3000 standarden, jf. de dele af denne standard, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed.

Den 9. november 2017 fremsendte TX Logistik revisorerklæring fra KPMG af s.d.

Ved brev af 12. december 2017⁴ bemærkede Jernbanenævnet, at revisorerklæringen manglede bemærkninger vedrørende revisors kontrol med de nøgler, som er anvendt til fordeling af omkostninger mellem hovedvirksomheden og kombiterminalen.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Den 15. juni 2018 fremsendte TX Logistik på ny bl.a. internt regnskab med tilhørende erklæring fra KPMG, hvori det blandt andet er fremhævet:

- At revisors undersøgelser er udført efter ISAE 3000 standarden, jf. den del af standarden, som vedrører erklæringer med "høj grad af sikkerhed. "
- At revisors arbejde har omfattet stikprøvevis undersøgelser af information, der understøtter den regnskabsmæssige adskillelse og hvorvidt der overføres finansielle midler mellem terminalvirksomheden og anden virksomhed.
- At revisor har kontrolleret, at fordelingsnøglerne for fællesomkostninger er udarbejdet efter anerkendte og ensartede principper og baseret på en dokumenteret produktøkonomimodel.
- At revisor har kontrolleret bogføringer som henholdsvis "terminalaktivitet" og "ikke terminalaktivitet".
- At revisor har kontrolleret, at lønudgifter er fordelt korrekt mellem henholdsvis terminalen og øvrig virksomhed.
- At det interne regnskab efter revisors opfattelse overholder kombiterminalbekendtgørelsens krav om regnskabsmæssig adskillelse.

⁴ Samt møde den 9. januar 2018 mellem TX Logistik og Jernbanenævnets sekretariat, jf. mødereferat fremsendt den 15. januar 2018 til TX Logistik.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

- c. Produktkalkule (baseret på en ABC-omkostningsfordelingsmodel) hvorved omkostningerne fra kombiterminallens 2016 regnskab fordeles ud på *hver enkelt* af de i takstbladet nævnte serviceydelser. Produktkalkulen skal være udarbejdet i Excel-format og indeholde åbne/aktive celler. Anvendte fordelingsnøgler, m.v. skal være transparente, herunder så det fremgår, hvorledes de er beregnet og således, at kalkulen også kan anvendes til eventuelt at foretage konsekvensberegninger (beregning af nye stykpriser såfremt der må ændres på forudsætningerne i kalkulen).

Ved mail af 1. november 2017 fremsendte TX Logistik en produktkalkule, hvortil Jernbanenævnet ved breve af 12. december 2017 samt 15. januar 2018⁵ anmodede om fremsendelse af en revideret produktkalkule, idet nævnet bl.a. bemærkede:

- At kalkulen skulle beregne stykomkostninger for samtlige serviceydelser, som blev udbudt i 2018 (bortset fra ydelser som ikke var solgt i det regnskabsår, der danner grundlag for 2018 taksterne, dvs. i regnskabsåret 2016).
- At kalkulens fordelingsnøgler skulle revideres således, at der tages højde for samtlige solgte serviceydelser i 2016.
- At produktkalkulens celler skulle være aktive.

⁵ Fremsendt efter afholdelse af møde den 9. januar 2018 mellem TX Logistik og Jernbanenævnets sekretariat, jf. mødereferat fremsendt 15. januar 2018 til TX Logistik.

Der blev herefter indledt nærmere drøftelser med vejledning fra Jernbanenævnets sekretariat til TX Logistik vedrørende udformningen af omkostningsfordelingsmodellen.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

I den forbindelse fremsendte TX Logistik bl.a. den 24. januar 2018 en revideret omkostningsfordelingsmodel. I forbindelse med et telefonmøde den 23. februar 2018 blev TX Logistik bl.a. vejledt som følger, jf. sekretariatets mail af s.d.⁶ til TX Logistik:

- Et af de centrale krav til en omkostningsfordelingsmodel er, at den skal muliggøre konsekvensberegninger. Således skal man kunne ændre i omkostningsfordelingsmodellen på eksempelvis den tid, der medgår til et trailerløft, hvorefter modellen skal kunne udregne de ændrede stykomkostninger, som dette giver anledning til. Dette er imidlertid ikke muligt i den fremsendte model, da tidsnøglen er lavet for aktivitetsniveauet og ikke for niveauet af serviceydelser. Derfor er det nødvendigt med en mere detaljeret omkostningsfordelingsmodel, som muliggør konsekvensberegninger.

- I omkostningsfordelingsmodellens "step 2" er omkostningerne for de forskellige aktiviteter fordelt efter antallet af solgte ydelser for hver enkelt aktivitetstype. Dette indebærer, at modellen beregner enhedsomkostninger, som er ens for alle de forskellige serviceydelser inden for en af de nævnte aktivitetstyper. Dette giver ikke mening – eksempelvis fører det til samme enhedsomkostninger for henholdsvis containerløft og trailerløft. Modellen tager dermed bl.a. ikke højde for, at der er væsentlig forskel på den tid, som medgår til de nævnte to former for løft. Samme problem forekommer bl.a. også for aktivitetstypen "shunting services", hvor modellen beregner samme enhedsomkostning for henholdsvis "Shunting Station Padborg to Terminal Padborg" og "Shunting Walbrzych-PB-W". Taksten for sidstnævnte er imidlertid næsten det

⁶ Den nævnte mail er skrevet på engelsk. Den nævnte gengivelse er derfor en oversættelse samt i øvrigt en let forkortet version af teksten.

dobbelte af taksten for førstnævnte. En sådan forskel i taksterne kan imidlertid kun retfærdiggøres af en tilsvarende forskel i enhedsomkostningerne. Omkostningsfordelingsmodellen bør derfor ændres således, at der beregnes enhedsomkostninger individuelt for hver enkelt kategori af serviceydelser.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

- Fordelingsnøglen "Revenue-Key / Production Cost Key" som anvendes til fordeling af omkostninger for aktiviteterne er kun baseret på antallet af solgte serviceydelser, men ikke på produktionsparametre. En produktionsnøgle skal være baseret på produktionsparametre som eksempelvis medgået tid, forbrug af arbejdskraft, m.v. Nøglen skal være så detaljeret, at den resulterer i realistiske enhedsomkostninger og det skal være muligt at foretage konsekvensberegninger ved ændring af parametre i fordelingsnøglen.

Den 15. juni 2018 modtog Jernbanenævnet en revideret produktkalkule, som er nærmere gennemgået i bilag 1 (afsnit 3).

Den 22. juni 2018 fremsendte TX Logistik en supplerende revisorerklæring som dokumentation for antal transaktioner (bogføringer), idet dette indgår i produktkalkulen som en af fordelingsnøglerne.

Den reviderede produktkalkule opfylder de oven for nævnte anmodninger, herunder for så vidt angår beregning af stykomkostninger for samtlige ydelser, åbne og transparente celler med fordelingsnøgler, en mere nuanceret og realistisk omkostningsfordelingsmodel, som også muliggør konsekvensberegninger, m.v.

- d. Et notat med tidsstudier, dvs. med oplysning om det tidsforbrug, som måtte være forbundet med terminalens enkelte serviceydelser - og som måtte indgå i beregningerne af produktkalkulens fordelingsnøgler.

Sekretariatet har en række gange erindret om dette, jf. bl.a. i forbindelse med telefonmøde den 9. marts 2018.

Notat med tidsstudier⁷ blev fremsendt af TX Logistik den 15. juni 2018.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

- e. En liste over brugerne af terminalen i 2016 med specifikationer af hvilke serviceydelser, som er udført for den enkelte bruger og antallet af de enkelte serviceydelser for hver enkelt bruger i 2016.

Den 20. november 2017 fremsendte TX Logistik en Excel fil med de nævnte opgørelser.

Efterfølgende har TX Logistik den 19. januar 2018 fremsendt en revideret Excel fil, som indeholder forskellige ark med de nævnte opgørelser af serviceydelser pr. bruger i 2016.

- f. Redegørelse vedrørende rimelig fortjeneste.

Ved nævnets brev af 12. januar 2018 blev TX Logistik anmodet om at fremsende en redegørelse for, hvorledes TX Logistik har beregnet niveauet for rimelig fortjeneste i forbindelse med fastsættelsen af 2018 taksterne.

Jernbanenævnet præciserede, at taksterne for hver enkelt serviceydelse ikke må overskride omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1.

Nævnet meddelte, at TX Logistik havde mulighed for at fremsende opgørelser af kombiterminalens egenkapital, såfremt TX Logistik ønskede, at dette skulle indgå i grundlaget for nævnets fastlæggelse af niveauet for rimelig fortjeneste. Endvidere blev det tilkendegivet, at nævnet – uden fornævnte oplysninger – påregnede at fastlægge niveauet for rimelig fortjeneste på grundlag af

⁷ Notatet indgår i Excel filen med produktkalkuler, jf. fanebladet "Documentation".

oplysninger fra Danmarks Statistik om overskudsgraden indenfor transportbranchen gennem de seneste 5 år.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Ved brev af 15. juni 2018 anførte TX Logistik:

"En rimelig fortjeneste er afhængig af branche, kompleksitet, driftsfordele (evt. stordrift), volumen, m.v. Vores vurdering er, at en terminalforretning skal generere omkring 5% på bundlinjen (EBT). Samtidigt må det fremhæves, at forordningen og dennes krav i forhold til priskalkulationer på ingen måde er optimal, og kan ved frafald af kunder/omsætning have katastrofale følger (i yderste tilfælde afvikling eller konkurs). I praktikken kan en kalkuleret fortjeneste på 15% udmønte sig i et direkte tab ved frafald af volumen/kunder.

...

Vi vil desværre have et efterslæb i dette kalenderår og indstiller derfor til lempelig behandling af taksterne for 2018. Dette i henhold til en fastholdelse af prissætning og fortjeneste, selvom den reviderede produktkalkulemodel viser, at forordningen ikke efterleves 100%. "

Metoden til fastlæggelse af niveauet for rimelig fortjeneste er nærmere gennemgået i bilag 1 (afsnit 5). Heraf fremgår bl.a., at ifølge Danmarks Statistiks regnskabsstatistik viser de seneste 5 års opgørelser af overskudsgrader indenfor transportbranchen en gennemsnitlig overskudsgrad på 3,2 pct.

Takster med overdækning:

Gennemgangen af TX Logistiks dokumentation for 2018 taksterne i bilag 1 viser, at 3 af taksterne, dvs. taksterne for henholdsvis "trailerløft", "nikrasa" og "agency services", er fastsat højere end omkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste, jf. bilag 1, tabel 15.

Partshøring af TX Logistik:

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Høringsudkast til nærværende afgørelse blev den 21. september 2018 fremsendt til TX Logistik med frist for eventuelle bemærkninger senest den 5. oktober 2018.

TX Logistik har ikke inden for høringsfristen fremsendt bemærkninger til høringsudkastet, men den 1. oktober 2018 fremsendte TX Logistik dokumentation vedrørende 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg.

2. Retsgrundlaget

Jernbaneloven⁸ indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 5. [...]

Stk. 2. Forvaltere af kombiterminaler tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. [...]

Stk. 4. Forvaltere som angivet i stk. 1-3 og 5 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

[...]

§ 103.[...]

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en uhensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde⁹ og regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om

⁸ Jernbanelov nr. 686 af 27. maj 2015.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) som ændret ved Europa-

et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. ”

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kombiterminalbekendtgørelsen, jf. bkg. nr. 1047 af 2. september 2015 om modtagepligt på kombiterminaler, indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på kombiterminaler. Reglerne i §§ 7-8 gælder dog kun kombiterminaler, der drives af eller ejes helt eller delvist af en jernbanevirksomhed.

Stk. 2. Kombiterminaler er terminaler, hvor standardiserede lastebærere (containere, veksellad, løstrailere m.v.) bytter transportform mellem vej og jernbane uden, at selve godset berøres.

[...]

§ 2. Forvalter af kombiterminal (terminalforvalter), skal stille kombiterminalen til rådighed for jernbanevirksomheder efter betaling på lige og ikke diskriminerende vilkår efter reglerne i denne bekendtgørelse samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med tilhørende implementeringsretsakter. Kombiterminalen med tilhørende servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, herunder kombiterminalens spor, klargøringsfaciliteter, betjent løftekapacitet, adgangsveje og midlertidig henstillingsplads, stilles således til rådighed mod betaling for jernbanevirksomheder.

Stk. 2. Hvis en terminalforvalter stiller servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter, udover de i stk. 1, nævnte som f.eks. strøm til elektrisk kørsel, levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser samt særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods eller assistance af specialtog skal sådanne servicefaciliteter anvendes af enhver jernbanevirksomhed mod betaling. Jernbanevirksomheden betaler for disse ydelser i det omfang, der gøres brug heraf.

Parlamentets og Rådets direktiv 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Stk. 3. Terminalforvalter kan levere andre hjælpeydelser som adgang til telenet, levering af supplerende oplysninger og teknisk inspektion af rullende materiel, men terminalforvalteren er ikke forpligtet hertil.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Stk. 4. Enhver jernbanevirksomhed, der opfylder de til enhver tid gældende regler for at drive jernbanevirksomhed, er uden forskelsbehandling berettiget til de ydelser, der leveres af terminalen mod betaling.

Stk. 5. Enhver ansøger, der ikke er jernbanevirksomhed, og som opfylder kravene til ansøger, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning om krav til ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet, er uden forskelsbehandling og mod betaling berettiget til at reservere de servicefaciliteter og ydelser, der stilles til rådighed af forvalter af kombiterminaler i henhold til denne bekendtgørelses bestemmelser samt de bestemmelser, der følger af det direktiv og implementeringsretsakter, der er nævnt i stk. 1. [...]

§ 4. Kombiterminalens takster fastsættes i overensstemmelse med
1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanrums med tilhørende implementeringsretsakter og
2) bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

§ 5. Takster for jernbanevirksomheders benyttelse af kombiterminaler fastsættes således, at enhver forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder undgås. Taksterne kan fastsættes under hensyntagen til togets sammensætning og andre særlige forhold, for eksempel kørselsfrekvens og kørselsperioder, såfremt taksterne hermed fremmer en effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen og kombiterminalen.

Stk. 2. Ved fastsættelse af takster kan der tages hensyn til konkurrencesituationen inden for jernbanedriften. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse om nedsættelse af taksterne, hvis takstniveauet ikke er i overensstemmelse med konkurrencesituationen, eksempelvis i en situation, hvor der ikke er konkurrence på kombiterminalområdet, og taksterne ikke er konkurrencedygtige i forhold til andre transportmåder.

§ 6. Eventuelle rabatter til jernbanevirksomheder for brug af servicefaciliteter og leverede ydelser fra kombiterminalen skal være baseret på

reelle konstaterede besparelser. Ved fastsættelse af rabatten må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er indregnet i taksten.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Stk. 2. Der kan indføres rabatordninger, der er til rådighed for alle jernbanevirksomheder i form af tidsbegrænsede rabatter for at fremme en effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturen og kombiterminalen. Rabatter kan således fastsættes tidsmæssigt for at fremme anvendelsen af kombiterminalen på tidspunkter, hvor denne er underudnyttet.

§ 7. Taksterne skal fastsættes således, at de dækker de fulde omkostninger i det omfang, at de er rimelige i forhold til brug af servicefaciliteter og leverede ydelser, og med tillæg af en rimelig fortjeneste. En rimelig fortjeneste svarer til en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og under hensyntagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som terminalforvalteren pådrager sig.

Stk. 2. Jernbanevirksomhederne skal betale for brug af servicefaciliteter og leverede ydelser, som jernbanevirksomheden rekvirerer fra kombiterminalen, på grundlag af de enkelte omkostningsdannende ressource-træk.

Stk. 3. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse vedrørende forrentningen som nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Terminalforvalter skal senest 4 måneder forud for den dato, hvorfra taksterne skal være gældende, høre eksisterende og potentielle brugere af kombiterminalen (jernbanevirksomheder) om forslaget til taksternes størrelse. Frist for afgivelse af eventuelle hørings svar er 1 måned fra høringsdatoen. Terminalforvalter skal i forbindelse med en klage over taksterne kunne dokumentere høringen og resultatet af høringen.

Stk. 5. Efter høringen træffer terminalforvalter beslutning om fastsættelse af taksternes størrelse.

[...]

Stk. 7. Taksterne gælder for et år og offentliggøres senest 1. november forud for det kalenderår for hvilket, de gælder, jf. § 9. De offentliggjorte takster skal endvidere senest samtidigt med offentliggørelsen, jf. pkt. 1,

sendes til de jernbanevirksomheder, samt de i § 2, stk. 5, nævnte ansøgere, der gør brug af kombiterminalen, samt til Jernbanenævnet.

[...]

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

§ 8. Terminalforvalter skal i overensstemmelse med gældende forretningspraksis foretage en nøjagtig regnskabsmæssig adskillelse mellem kombiterminalens regnskab og eventuelle øvrige aktiviteter, uanset om disse måtte blive udøvet i samme selskab.

Stk. 2. I supplement til regnskabsføringen efter årsregnskabsloven udarbejder hovedvirksomheden et internt regnskab for hver kombiterminal, der indeholder produktkalkuler for de enkelte serviceydelser på kombiterminalen.

Stk. 3. De interne delregnskaber for kombiterminalen med produktkalkuler udfærdiges efter anerkendte og ensartede teoretiske principper og metoder for indtægts- og omkostningsallokering og baseres på en dokumenteret produktøkonomimodel.

Stk. 4. Terminalforvalter sikrer, at en statsautoriseret revisor for hvert regnskabsår afgiver en revisorerklæring om, hvorvidt den i stk. 1 angivne regnskabsmæssige adskillelse er overholdt, og om der føres finansielle midler mellem terminalforvaltervirksomheden og eventuel anden virksomhed, herunder eventuel jernbanevirksomhed. Der må ikke ske en krydssubsidiering mellem de to aktivitetsområder.

Stk. 5. Jernbanenævnet skal på grundlag af kombiterminalens interne regnskab, produktkalkulerne og de udarbejdede revisorerklæringer kontrollere og påse, at bestemmelserne overholdes.

§ 9. Terminalforvalter skal offentliggøre betingelserne for adgang til og anvendelse af kombiterminalen i kombiterminalens forretningsbetingelser. Forretningsbetingelserne skal endvidere indeholde oplysninger om de ydelser, der tilbydes, og de takster, der opkræves.

Stk. 2. Forretningsbetingelserne skal udformes på dansk og engelsk og optages på kombiterminalens hjemmeside.

Stk. 3. Forretningsbetingelserne skal sendes til Jernbanenævnet senest samtidig med offentliggørelsen på hjemmesiden.

[...]

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

§ 12. Jernbanenævnet fører tilsyn med, at terminalforvalter overholder reglerne i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Terminalforvalter er forpligtet til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Jernbanenævnet anmoder om som led i tilsynet med overholdelse af denne bekendtgørelse. Jernbanenævnet kan f.eks. anmode om oversigter over kombiterminalens

- 1) interne og eksterne regnskabstal vedrørende samlede omkostninger og indtægter fra kombiterminalens anlæg og ydelser og fordelt på hvert takstområde,*
- 2) udviklingen i efterspørgslen over flerårige perioder inden for hvert takstområde, og*
- 3) en redegørelse for de anvendte fordelingsprincipper og nøgler, herunder om der i perioderne er sket ændringer i disse.*

[...]

§ 13. Den, der ansøger om brug af kombiterminalens servicefaciliteter og ydelser, men får afslag herpå, kan inden 4 uger indgive klage til Jernbanenævnet. Klage over terminalforvalterens takster skal indgives til Jernbanenævnet inden 4 uger efter fristen for offentliggørelse af taksterne, jf. § 7, stk. 7, og efter offentliggørelse efter § 9. [...]"

3. Jernbanenævnets bemærkninger og krav til TX Logistik om nedregulering af takster

3.1 TX Logistiks interne regnskab med revisorerklæring

Det interne regnskab har den fornødne detaljeringsgrad samt fordelingsnøgler med den fornødne klarhed og med tilhørende forklaringer.

Fordelingsnøglerne ses endvidere at være egnede til at sikre en rimelig fordeling af de pågældende udgifter mellem terminalen og andre aktiviteter.

Jernbanenævnet finder på denne baggrund, at det interne regnskab er udformet efter ensartede og anerkendte principper, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 3.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Revisor har ved sin erklæring udtalt, at kravet om regnskabsmæssig adskillelse er overholdt på baggrund af revisors undersøgelser udført efter ISAE 3000 standarden, jf. den del af standarden, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed.

Revisor har i den forbindelse ifølge erklæringen bl.a. kontrolleret fordelingsnøgler, bogføringen, fordelingen af lønudgifter, m.v.

På denne baggrund finder Jernbanenævnet, at revisorerklæringen opfylder kravene i kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 4, herunder med henblik på at give den fornødne sikkerhed for, at det interne regnskab er udarbejdet i overensstemmelse med kravet om regnskabsmæssig adskillelse af kombiterminalens drift i forhold til andre aktiviteter, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 1.

3.2 TX Logistiks produktkalkule

I TX Logistiks produktkalkule er omkostningerne fra det interne 2016 regnskab for kombiterminalen fordelt til hver individuel kategori af serviceydelser, som blev solgt på kombiterminalen i 2016.

Kalkulen er transparent og baseret på relevante parametre og fordelingsnøgler.

Der er redegjort for fordelingsnøglerne, som er klare og ses at være egnede til at sikre en korrekt fordeling af de pågældende omkostninger mellem de forskellige kategorier af serviceydelser.

I øvrigt henvises til gennemgangen af produktkalkulen i bilag 1 (afsnit 3).

Jernbanenævnet finder på denne baggrund, at produktkalkulen er udformet i overensstemmelse med ensartede og anerkendte principper, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 3.

3.3 Fastlæggelse af niveauet for rimelig fortjeneste

Jernbanenævnet finder, at niveauet for rimelig fortjeneste bør fastlægges på grundlag af opgørelser fra Danmarks statistik af overskudsgrader i transportbranchen gennem de seneste år, jf. bilag 1 (afsnit 5).

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Det fremgår af bilag 1 (afsnit 5), tabel 11, at gennemsnittet af de af Danmarks Statistik opgjorte overskudsgrader i transportbranchen gennem de seneste 5 år ligger på 3,2 pct.

På denne baggrund fastsættes niveauet for rimelig fortjeneste til 3,2 pct., jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 3.

3.4 Spørgsmålet om regulering af takster

TX Logistiks dokumentation for 2018 taksterne for kombiterminalen i Padborg er nærmere gennemgået i bilag 1.

Gennemgangen viser, at tre af taksterne, dvs. taksterne for hhv. "trailerløft", "nikrasa" og "agency services", overstiger de beregnede stykomkostninger med tillæg af rimelig fortjeneste, jf. bilag 1, tabel 15:

Tabel 1. Beregning af overdækning for 2018 takster

Service-ydelse	Beregnet stykomkostning. DKK	Rimelig fortjeneste pr. stk. DKK	Samlet stykomkostning incl. fortjeneste. DKK	Fastsat takst. DKK	Overdækning. DKK	Overdækning. Pct.
Trailerløft	394,86	12,52	407,38	447,00	39,62	9,73
Nikrasa	460,70	14,61	475,31	521,50	46,19	9,72
Agency services	23,45	0,74	24,19	37,25	13,06	53,99

Kilde: Produktkalkule for 2016 for TX Logistik samt Jernbanenævnets beregninger.

Note: Overdækningen målt i procent er opgjort i forhold til stykomkostningen tillagt en rimelig fortjeneste, dvs. den samlede stykomkostning incl. fortjeneste.

De i tabel 1 nævnte 2018 takster er for høje, idet taksterne som nævnt overstiger de beregnede stykomkostninger med tillæg af rimelig fortjeneste, hvilket er i strid med kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1.

Udgangspunktet er derfor, at taksterne skal nedreguleres med virkning fra 1. januar 2018. Efter omstændighederne vil Jernbanenævnet dog i nærværende konkrete tilfælde undtagelsesvist ikke kræve nedregulering af 2018 taksterne.

TX Logistik må dog påregne, at Jernbanenævnet vil nedregulere 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg i det omfang, at disse takster måtte blive fastsat i strid med førnævnte krav.

9. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Den 21. september 2018 anmodede Jernbanenævnet derfor TX Logistik om at fremsende fuld dokumentation for 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg, herunder bl.a.:

- Takstblad med 2019 takster for samtlige serviceydelser.
- Internt 2017 regnskab for kombiterminalen i Padborg. Det interne regnskab skal være ledsaget af forklaringer af, hvilke typer omkostninger der er medregnet under de enkelte poster i det interne regnskab. I det omfang, de enkelte poster indeholder omkostninger, der udgør en andel, som er fordelt til kombiterminalen i forhold til TX Logistiks øvrige aktiviteter, skal der i kontoforklaringerne være redegjort for de anvendte fordelingsnøgler.
- Erklæring fra en statsautoriseret revisor vedrørende det interne regnskab efter kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 4. Erklæringen skal være afgivet efter ISAE 3000 standarden, jf. de dele af denne standard, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed. I øvrigt skal erklæringen rumme samme informationer vedrørende revisors kontrolhandlinger, som er indeholdt i erklæringen fra KPMG, som blev fremsendt af TX Logistik den 15. juni 2018.
- Produktkalkule med fordeling af omkostningerne fra det interne 2017 regnskab efter ensartede og anerkendte principper og således, at der beregnes stykomkostninger for hver enkelt type af serviceydelser, som blev solgt i 2017.
- Notat med redegørelser vedrørende de fordelingsnøgler, som er anvendt i produktkalkulen, herunder redegørelse for tidsforbrug i forbindelse med de enkelte serviceydelser, m.v.

Jernbanenævnet har den 1. oktober 2018 modtaget materiale fra TX Logistik vedrørende 2019 taksterne for kombiterminalen i Padborg. Nævnet vender tilbage snarest muligt vedrørende dette.

*

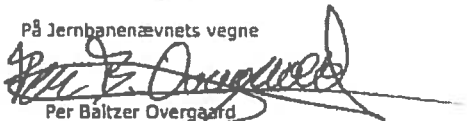
Der henvises i øvrigt til Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 27. september 2016¹⁹ om visse dele af de dokumentationskrav, som terminaloperatøren skal opfylde i relation til kombiterminalbekendtgørelsen.

9. oktober 2018
J.nr. JN36-00037

TX Logistik er velkommen til at rette henvendelse til Jernbanenævnets sekretariat med eventuelle spørgsmål.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Per Baltzer Overgaard

Konstitueret nævnsformand

Bilag 1: Gennemgang af og vurdering af den økonomiske dokumentation vedrørende 2018 takster for kombiterminalen i Padborg.

¹⁹ Link:

<http://www.jernbanenaevnet.dk/DA/~img:da/ff84889f4d204359b1889c6f8e010d11.aspx>

Bilag 1: Gennemgang og vurdering af den økonomiske dokumentation vedrørende 2018 takster for kombiterminalen i Padborg

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41 78 03 86
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

0 Indledning

Følgende er en gennemgang og vurdering af TX Logistik's dokumentation vedrørende 2018-taksterne for kombiterminalen i Padborg, idet nærværende notat indeholder følgende afsnit:

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

1. Oversigt over centrale dokumenter.
2. Gennemgang af internt regnskab.
3. Gennemgang af produktkalkulen.
4. Stykomkostninger sammenholdt med takster.
5. Fastsættelse af en rimelig fortjeneste.
6. Konsekvensberegninger.
7. Takster på andre kombiterminaler i Europa.
8. Regulering af takster for serviceydelser med overdækning.

1 Oversigt over centrale dokumenter

Efter kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1-2, samt § 8, skal terminaloperatøren udarbejde dokumenterede produktkalkuler for de enkelte serviceydelser på kombiterminalen, og taksterne for serviceydelserne skal fastsættes således, at de dækker de fulde omkostninger i det omfang, at de er rimelige i forhold til de leverede serviceydelser og med tillæg af en rimelig forrentning af den investerede kapital. Ved fastsættelsen af taksterne kan der også tages hensyn til konkurrencesituationen inden for jernbanedriften, jf. bek. § 5, stk. 2.

Takster skal fastsættes forud for det pågældende år og skal være baseret på det seneste afsluttede regnskabsår på tidspunktet for fastsættelse af taksterne. TX Logistik's produktøkonomimodel for 2018-takster tager således udgangspunkt i regnskabstal for 2016, idet taksterne for 2018 blev fastsat i 2017. Virksomhedens interne 2016-regnskab for terminalen i Padborg indgår dermed som dokumentation for produktøkonomimodellen.

Der foreligger bl.a. følgende centrale dokumenter som dokumentation for produktøkonomimodellen:

Internt regnskab

Til dokumentation af internt regnskab for 2016 forligger følgende dokumenter:

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

- P&L 2016 (excel-fil, fremsendt 1. november 2017)
- Screenshot Navision Terminal Part TX Logistik AS (skærmprent fra økonomistyringssystemet Navision, fremsendt 17. januar 2017)
- Revideret internt regnskab for 2016 med revisorerklæring og dokumentation af fordelingsnøgler for den regnskabsmæssige adskillelse mellem koncernen og kombiterminalen (PDF-fil og excelfil fremsendt 15. juni 2018).

Produktkalkule

- TX Logistik Cost allocation model - illustration 1-slider (grafisk illustration af produktkalkulens steps).
- Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL (revideret produktkalkule fremsendt den 15. juni 2018).
- Dokumentation for antallet af transaktioner, som anvendes som fordelingsnøgle i produktkalkulen (fremsendt den 22. juni 2018) i form af en revisorerklæring herom fra KPMG.

Arealfordeling og lejekontrakt

Til dokumentation af lejekontrakt og areal foreligger følgende dokumenter:

- 2013-02-21 Banedanmark Grundstückmietvertrag TX DK (del af lejekontrakt).
- 2013-02-21 Banedanmark Mietvertrag TX DK (del af lejekontrakt).
- 2013-02-21 Banedanmark Terminalmietvertrag Nr. 11-06411-1 TX DK.
- 2015-05-11 Banedanmark Mietvertrag Terminal Ergänzung TX DK.

Takster

Til dokumentation af takster foreligger følgende dokumenter:

- Revideret takstblad for 2018 i både dansk og engelsk version med tilføjede takster for tillægsydelser, herunder takster for depot løft (fremsendt den 15. juni 2018).

Forretningsbetingelser

Til dokumentation af forretningsbetingelser forligger følgende dokumenter:

- Almindelige forretningsbetingelser for serviceydelser på kombiterminalen_v2_120118 (dansk version).

- Almindelige forretningsbetingelser for serviceydelser på kombiterminalen_v2_120118 (engelsk version).

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

2. Gennemgang af internt regnskab

Terminalforvalteren (TX Logistik) skal foretage en nøjagtig regnskabsmæssig adskillelse mellem kombiterminalens regnskab og eventuelle øvrige aktiviteter uanset, om disse måtte blive udøvet i samme selskab, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 1.

Som supplement til regnskabsføringen efter årsregnskabsloven skal terminalforvalteren (TX Logistik) udarbejde et internt regnskab for kombiterminalen med såkaldte produktkalkuler for de enkelte serviceydelser på kombiterminalen.

Det seneste fremsendte interne regnskab er dokumentet "KPMG endeligt fordelingsregnskab vedr. terminalsplittet", som er fremsendt den 15. juni 2018. Dokumentet beskriver også de fordelinger af omkostninger, som finder anvendelse ved den regnskabsmæssige adskillelse mellem koncernen og kombiterminalen.

Det interne regnskab indgår også i dokumentet "KPMG TX Logistik rev. påtegning", hvor der er tilføjet den fornødne revisorpåtegning efter den høje standard¹, hvorved revisor erklærer, at det interne regnskab overholder kombiterminalbekendtgørelsens krav om regnskabsmæssig adskillelse af kombiterminalvirksomheden fra øvrige aktiviteter. Endvidere er revisors kontrolhandlinger beskrevet, herunder for så vidt angår kontrol af fordelingsnøgler, bogføring, m.v.

TX Logistiks interne regnskab for 2016 for kombiterminalen indeholder dokumentation af fordelingsnøgler, som har fundet anvendelse i forbindelse med den regnskabsmæssige adskillelse. Det interne regnskab indeholder endvidere mere detaljerede redegørelser for TX Logistiks opgørelser af de enkelte omkostningsposter.

Det fremgår af det interne regnskab for 2016, at der løbende er sket en direkte bogføring af de omkostninger, som alene vedrører kombiterminalen. For enkelte omkostningsposter har det ikke været muligt at foretage en løbende bogføring, idet de ikke vedrører kombiterminalen alene. Det drejer sig bl.a. om afskrivninger og visse drifts- og administrationsomkostninger. For sådanne omkostningsposter er der sket en fordeling mellem kombiterminalen og

¹ Det er i Jernbanenævnets brev af 30. juni 2017, s. 5, pkt. 4. b., præciseret, at erklæringen skal være afgivet i henhold til ISAE 3000 standarden, jf. de dele af denne standard, som vedrører erklæringsopgaver med høj grad af sikkerhed.

den øvrige del af virksomheden ved anvendelse af fordelingsnøgler. Fordelingsnøglerne er dokumenteret i et bilag til revisorerklæringen.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Disse fordelingsnøgler er centrale, idet de som nævnt skal sikre en korrekt fordeling af de nævnte typer af omkostninger mellem kombiterminalen og andre aktiviteter.

Som eksempler på sådanne fordelingsnøgler kan nævnes, at afskrivninger og visse driftsudgifter er fordelt efter bogført omsætning for terminalen og bogført ikke-terminal omsætning. Lønomsætninger er fordelt efter en nøgle baseret på lønsedler for hhv. terminal aktiviteter og ikke-terminal aktiviteter.

Fordelingsnøglerne er baseret på klare, objektive og saglige parametre, som ses at være egnede til at sikre en korrekt fordeling – herunder at der ikke foreligger krydssubsidiering mellem kombiterminalvirksomheden og den øvrige virksomhed.

Det senest fremsendte Interne regnskab for 2016 dokumenterer på et mere detaljeret niveau, hvorledes de enkelte regnskabsposter i det interne regnskab er opgjort. For hovedparten af regnskabsposterne gælder, at de er baseret på en direkte bogføring. Det betyder, at der i forbindelse med modtagelse af en given faktura er foretaget en vurdering af, hvilket kontonummer den enkelte faktura kan bogføres på. Hver aktivitet på kombiterminalen har et eller flere kontonumre. Til opgørelse af omkostningsposterne for de enkelte aktiviteter er der i forbindelse med opgørelsen af det årlige interne regnskab foretaget et udtræk for den eller de konti, som hører til den pågældende aktivitet. For enkelte omkostningsposter gælder, at der er sket en fordeling af disse mellem kombiterminalen og den øvrige del af koncernen. Det gælder eksempelvis finansielle omkostninger.

3. Gennemgang af produktkalkulen

Produktkalkulen skal udfærdiges efter anerkendte og ensartede teoretiske principper og metoder for indtægts- og omkostningsallokering og baseres på en dokumenteret produktøkonomimodel, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 8, stk. 3.

Den første væsentlige forudsætning for at lægge produktkalkulen til grund som retvisende er, at den tager udgangspunkt i omkostningsposter baseret på en korrekt opgørelse, herunder alene omkostningsposter vedrørende kombiterminalens drift, jf. afsnit 2 ovenfor om regnskabsmæssig adskillelse af kombiterminalens drift ved det interne regnskab.

Derudover skal produktkalkulen være en integreret enhed med fordelingsnøgler og andre hjælpeark, således at cellerne er aktive og der kan foretages konsekvensberegninger, som automatisk beregner nye stykomkostninger ved ændringer af data - herunder eksempelvis ved ændringer af fordelingsnøgler eller eksempelvis ved ændringer af omkostningsposter - uden at der skal foretages ændringer i flere separate excel-filer.

Produktkalkulen for 2016 for kombiterminalen i Padborg og det beregningsmæssige grundlag herfor er indeholdt i Excel filen: "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL". Denne indeholder følgende regneark:

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Front page: Dette ark indeholder en kort oversigt over de enkelte regneark i produktkalkulen med en kort forklaring af indholdet i de enkelte ark.

Cost Data: Dette ark indeholder omkostninger fra det interne regnskab for kombiterminalen i Padborg. Disse omkostninger bliver senere fordelt i de enkelte steps i selve produktkalkulen. I dette ark er de enkelte omkostningsomkostningsposter markeret med hhv. "costs I" og "costs II". Type I omkostninger er direkte henfør bare omkostninger til aktiviteter. Type II omkostninger er ikke direkte henførbare omkostninger til aktiviteter. Det er også markeret, hvilken type af fordelingsnøgle, som finder anvendelse til fordeling af de enkelte omkostningsposter.

Costs Type I: Dette ark indeholder omkostninger, som direkte kan allokeres til aktiviteter, herunder omkostninger for aktiviteterne "lifting", "storage" og "shunting". Omkostninger for disse to aktiviteter bliver hentet direkte ved et L-opslag fra det interne regnskab i regnearket "Cost Data".

Costs Type II:

Dette ark indeholder omkostninger, som ikke direkte kan allokeres til aktiviteter, men forudsætter anvendelse af fordelingsnøgler for at blive fordelt ud på de enkelte aktiviteter. I dette ark er der ligeledes opstillet fordelinger, som fordeler Type II omkostningerne fra det interne regnskab ud på de enkelte aktiviteter. Der er en fordelingsnøgle for hver gruppe af omkostninger.

Lifting:

I dette ark bliver omkostninger, som er fordelt til aktiviteten "lifting" (løft) hentet fra arkene "Costs Type I" og "Costs Type II". Disse fordelte omkostninger bliver i arket "Lifting" fordelt ud på aktivitetens fire typer af løft (serviceydelser), dvs. fordelt ud på hhv. løft af trailer, container, Nikrasasystem² samt depotløft.

Storage:

I dette ark hentes der omkostninger fra "Costs Type I" og "Costs Type II". Under aktiviteten storage er der alene serviceydelsen storage. Omkostningerne i dette ark bliver reelt ikke yderligere fordelt, idet der kun er en storage serviceydelse under denne aktivitet. Dvs. omkostningsposten for storage fra "Costs Type I" og "Costs Type II" bliver fordelt med en fordelingsnøgle på 100 pct. ud på storage. Dette adskiller sig fra aktiviteten lifting, som indeholdt fire serviceydelser, hvorfor der skete en yderligere fordeling i arket "Lifting", hvor

² Nikrasasystem er et særligt løftesystem, hvor en trailer bliver løftet op og ned på en togvogn ved brug af en speciel løfteanordning.

aktivitetens omkostninger blev fordelt ud på de enkelte serviceydelser hørende hertil.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Ekstra services:

I dette ark hentes der omkostninger fra "Costs Type II". Under aktiviteten "ekstra services" er der alene serviceydelserne agency services. Omkostningerne til aktiviteten under "ekstra services" i dette ark bliver reelt ikke fordelt, da fordelingsnøglen er på 100 pct. for såkaldte "agency service" inden for aktiviteten.

Shunting:

Regnearket henter omkostninger fra både "Costs Type I" og "Costs Type II". Omkostningerne til shunting bliver fordelt mellem de tre strækninger efter antallet af aktiviteter (antallet af udførte kørsler). Der bliver ikke udført shunting i 2018. Men der blev udført shunting i 2016, hvorfor der skal beregnes en stykomkostning i produktkalkulen for 2016 for shunting.

Access:

Dette ark indeholder ingen omkostninger, idet der ikke er opkrævet en access fee i 2016 og heller ikke i 2018 opkræves en access fee. Der er i sagens natur ikke fordelt omkostninger til access fee, når der ikke har været opkrævet en access fee, men arket må formodes at være medtaget i produktkalkulen for fuldstændighedens skyld.

Comparisons unit costs – prices:

I dette ark bliver de fordelte omkostninger fra de enkelte serviceydelser samlet, dvs. omkostningerne fra hvert regneark hørende til den enkelte aktivitet med de enkelte serviceydelser. Der er nu fordelt en omkostning ud på hver af serviceydelserne. Disse omkostninger bliver divideret med antallet af de udførte serviceydelser. Derved bliver der beregnet en stykomkostning for hver enkelt serviceydelse. De fastsatte takster er også indsat og bliver sammenlignet med de beregnede stykomkostninger. Det fremgår også af arket, hvorvidt den beregnede stykomkostning i procent er højere eller lavere end den fastsatte takst³.

Documentation: Dette ark indeholder beskrivelser og forklaringer for fastsættelse af de enkelte fordelingsnøgler samt grunddata for disse. Eksempelvis antallet af udførte serviceydelser i 2016 på kombiterminalen.

³ TX Logistik tilbyder ikke shunting i 2018 på kombiterminalen i Padborg, hvorfor der ikke er angivet en takst herfor i regnearket og i takstbladet. Shunting kan imidlertid stadig bestilles og udføres af en 3. part jernbaneoperatør i 2018.

Det fremgår af documentation-arket, at kombiterminalen i 2016 kun havde to brugere: Rhein-Ruhr Terminal (RRT) og TX AG. RRT er en ekstern bruger af terminalen og TX AG er en operatør, som er en koncernforbundet med TX Logistik. Det fremgår, at RRT alene har fået udført løft af container, depot løft og storage af container. TX AG har alene fået udført løft af trailer og nikrasa løft.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Hovedprincippet i en produktkalkule er at fordele de samlede omkostninger for en kombiterminal ud på aktiviteter og derefter serviceydelser, således at der til sidst kan blive beregnet en stykomkostning for den enkelte serviceydelse. Stykomkostningerne for de enkelte serviceydelser med tillæg af en rimelig fortjeneste kan derefter sammenholdes med de fastsatte takster for at vurdere, om fastsættelsen opfylder kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1.

Tabel 1 viser en oversigt over kombiterminalens aktiviteter og serviceydelserne under hver aktivitet.

Tabel 1. Aktiviteter og serviceydelser

Aktivitet	Serviceydelse
Lifting	Løft af trailer
Lifting	Løft af container
Liftning	Depot løft
Lifting	Nikrasa system (løfterampe)
Storage	Storage
Ekstra services	Agency services
Shunting	Padborg terminal – Padborg St.
Shunting	Padborg St. - Padborg terminal
Shunting	Shunting Walbrzych

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

Produktkalkulen tager udgangspunkt i omkostningsposterne fra det interne regnskab for kombiterminalen. Dette er datagrundlaget for de videre beregninger i kalkulen. Herefter sker der en fordeling af omkostningerne via enkelte steps i produktkalkulen, hvor fordelingsnøgler finder anvendelse. Fordelingsnøglerne i produktkalkulen tager udgangspunkt i produktionsforhold for den pågældende kombiterminal. Der er tale om løftetider, input af arbejdskraft, areal, antal udførte serviceydelser og antal transaktioner. Fordelingsnøglerne er beregnet som procentandele.

De enkelte steps og fordelinger i produktkalkulen gennemgås nedenfor.

Steps og fordelinger i produktkalkulen

Fordelingen af omkostninger på de enkelte aktiviteter og serviceydelser er overordnet illustreret i TX Logistik's fremsendte dokument "Tx Logistik Cost allocation model - illustration 1-slider" fremsendt 20. november 2017.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

De enkelte omkostningsfordelinger er beskrevet i arket "DOCUMENTATION" i excelfilen for produktkalkulen.

Nedenfor bliver produktkalkulens steps gennemgået.

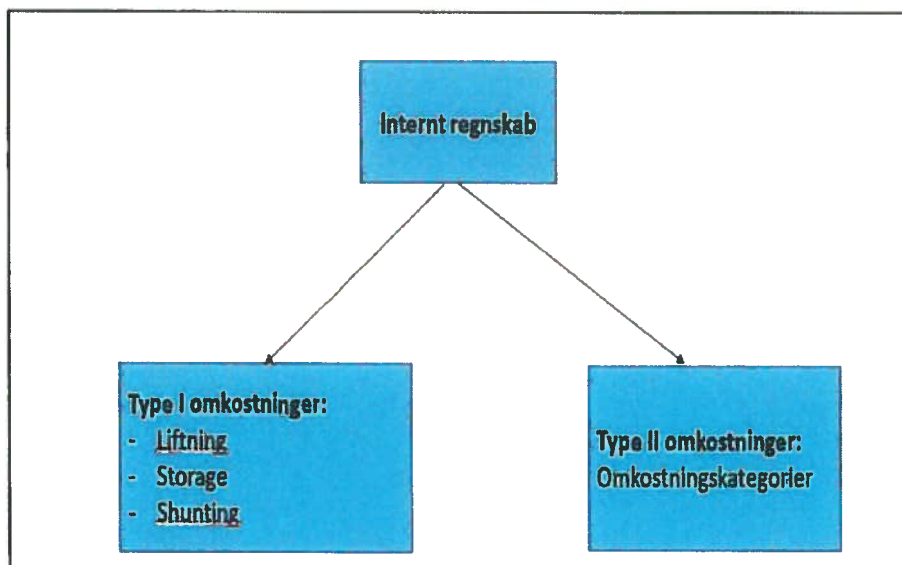
Step 0: Fordeling til hhv. type I og type II omkostninger

Omkostningsposterne i det interne regnskab er markeret med, hvorvidt de er af type I eller type II. Omkostningerne fra det interne regnskab bliver fordelt til hhv. "COSTS TYPE I"-arket og "COSTS TYPE II"-arket.

Type I omkostninger er direkte henførbare fra det interne regnskab til en aktivitet og bliver placeret enten under aktiviteterne liftning, storage eller shunting.

Type II omkostninger er ikke direkte henførbare fra det interne regnskab til en aktivitet og bliver først fordelt ud til de enkelte aktiviteter i step I ved brug af fordelingsnøgler.

Figur 1. Illustration af step 0



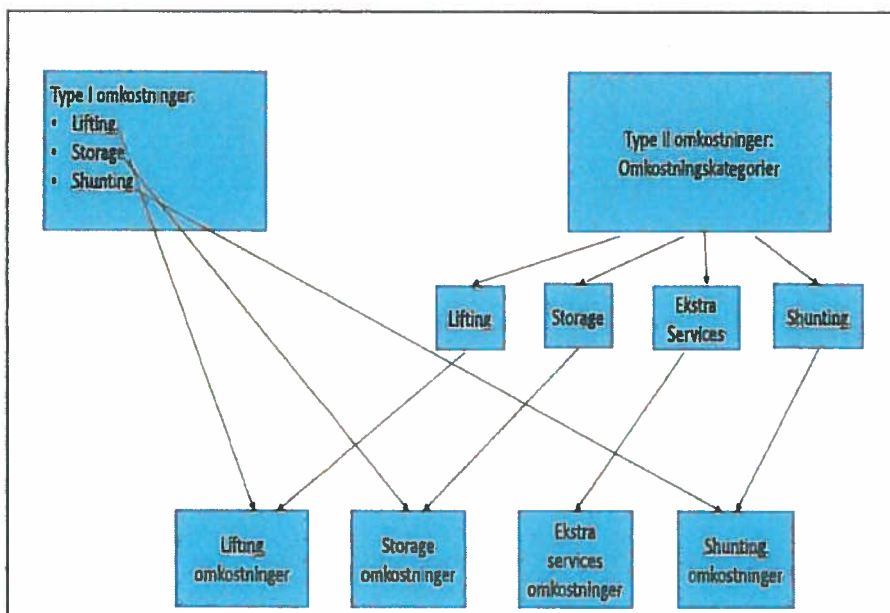
Step 1: Fordeling af type II omkostninger til aktiviteter

Type II omkostningerne er samlet under forskellige omkostningskategorier i arket "Costs Type II". Omkostningerne i de enkelte kategorier skal fordeles ud

på aktiviteter ved brug af fordelingsnøgler afhængig af hvilken omkostningskategori, der er tale om.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Figur 2. Illustration af step 1



Tankegangen bag brugen af de enkelte fordelingsnøgler er, at omkostningsposter bliver fordelt med den nøgle, som er mest relevant for den pågældende type af omkostning. Eksempelvis er omkostningsposten "Videoovervågning af terminalen" i det interne regnskab en type II omkostning, som i step 1 bliver fordelt på aktiviteterne med kvadratmeter som fordelingsnøgle. Det giver god mening, at fordele videoovervågning efter antallet af kvadratmeter fremfor eksempelvis forholdet mellem solgte serviceydelser.

Tabel 2 viser en oversigt over omkostningskategorierne og fordelingsnøglerne for type II omkostninger.

Tabel 2. Omkostningskategorier og fordelingsnøgler til fordeling af type II omkostninger

Omkostningskategori	Fordelingsnøgler
Løn til terminalpersonale	Fuldtidsækvivalenter (FTE)
Andre driftsudgifter	Kvadratmeter
Administrationsomkostninger	Transaktioner (bogføring)

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL".

Note: Omkostningskategorien henviser til den oprindelige betegnelse i det Interne regnskab.

Nedenfor bliver de enkelte fordelingsnøgler til omkostningskategorierne af Type II omkostninger gennemgået. Tabel 3 viser fordelingsnøglen givet ved fuldtidsækvivalenter (FTE) til fordeling af løn til terminalpersonale.

Tabel 3. Fordelingsnøgle til fordeling af Løn til terminalpersonale. Fuldtidsækvivalenter

Aktivitet	Fuldtidsækvivalenter	Procentfordeling
Lifting	5	83,3
Storage	0	0
Ekstra services	1	16,7
Shunting	0	0

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

TX Logistik har i arket "DOCUMENTATION" givet følgende forklaring og beskrivelse af anvendelse af fuldtidsækvivalenter til fordeling af løn til personale:

"Omkostningen (løn til terminalpersonale) består af lønsummen for terminalarbejderne ved TX Logistik. Aktiviteten og fordelingsnøglen er baseret på antal terminalarbejdere (total 6 FTE), hvor 5 FTE er fuldtids allokeret til terminalen i forhold til løft af trailere (LIFTING), og 1 FTE er allokeret gate ind / ud i forhold til kontrol af papir, materiel mm. (EXTRA SERVICES). STORAGE har været en meget begrænset aktivitet i 2016 (5 container har været opbevaret fast), hvorfor der ikke er allokeret tid og ressourcer hertil. SHUNTING har været udført af en underleverandør (gennemfakturering uden egen aktivitet), hvorfor der ikke er allokeret tid og ressourcer hertil i forhold til terminalarbejdere (aktivitet relateret er udført af administrationen)."

Tabel 4 viser fordelingsnøglen til fordeling af andre driftsudgifter, som bliver fordelt efter antal kvadratmeter.

Tabel 4. Fordelingsnøgle til fordeling af andre driftsudgifter. Kvadratmeter

Aktivitet	Kvadratmeter	Procentfordeling
Lifting	16.817	72,4
Storage	1.260	15,5
Ekstra services	0	0,0
Shunting	6.387	12,0

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

TX Logistik har i arket "DOCUMENTATION" givet følgende forklaring og beskrivelse af anvendelse af kvadratmeter til fordeling af andre driftsudgifter:

"Omkostningen (andre driftsudgifter) består af areal leje, husleje, forbrug, vedligehold og videogate. Fordelingsnøglen er basis terminal

arealet under lejekontrakt ved Banedanmark anvendt til de enkelte services.”

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Tabel 5 viser fordelingsnøglen til fordeling af administrationsomkostninger, som bliver fordelt efter antallet af transaktioner (bogføringer).

Tabel 5. Fordelingsnøgle til fordeling af administrationsomkostninger.

Aktivitet	Transaktioner	Procentfordeling
Lifting	204	60,9
Storage	16	4,8
Ekstra services	0	0,0
Shunting	115	34,3
Access	0	0,0

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

TX Logistik har i arket "DOCUMENTATION" givet følgende forklaring og beskrivelse af anvendelse af transaktioner (bogføringer) til fordeling af administrationsomkostninger:

"Omkostningen (administrationsomkostninger) består af løn i administration, afskrivninger og andre driftsudgifter (herunder repræsentation, firmabiler, overhead concerns funktioner, m.m.). Disse omkostninger varierer ikke efter aktiviteten af den enkelte service (LIFTING, STORAGE, EXTRA SERVICES, SHUNTING, ACCESS), og kan derfor ikke fordeles efter aktiviteten ved den enkelte service. Fordelingsnøglen for disse omkostninger har vi baseret på antal transaktioner (bogføringer), som er en normal anvendt fordelingsnøgle, og i vores optik retvisende og optimal for denne type omkostninger. Dette da antal transaktioner giver et godt billede af hvor ressource forbruget ligger ved de enkelte services (en transaktion afleder typisk aktivitet til finans, IT, administration, ledelse mm.). Vi har ved fordelingsnøglen taget udgangspunkt i de direkte henførbare omkostninger (COST TYPE I), og antal relateret transaktioner pr "cost number" i forhold til de forskellige services."

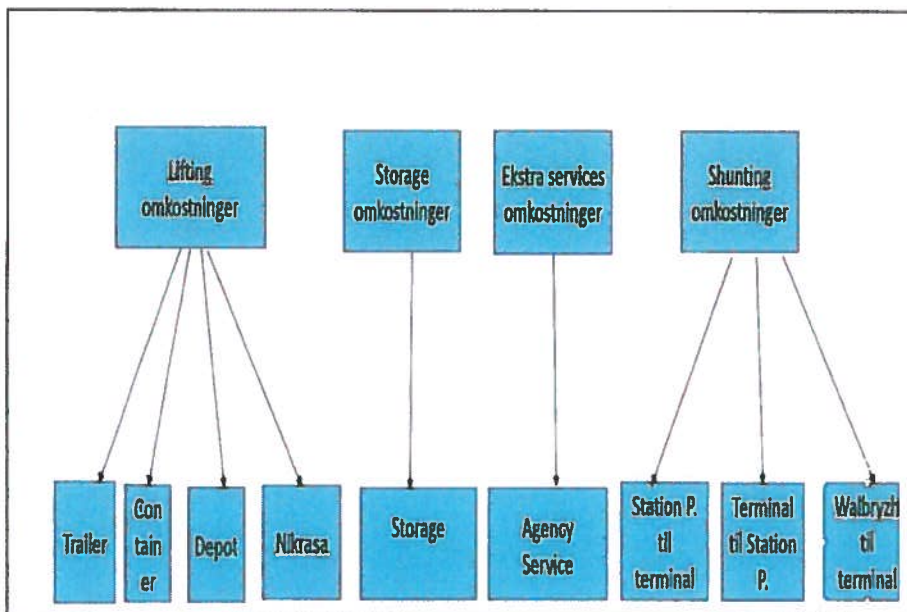
TX Logistik har den 22. juni 2018 fremsendt en særskilt revisorerklæring fra KPMG af s.d. som dokumentation antallet af transaktioner i de i tabel 5 nævnte transaktioner.

Step 2: Fordeling af omkostninger fra aktivitet til serviceydelse

Fra step 1 er både type I omkostninger og Type II omkostninger fordelt ud på de fire aktiviteter. De fordelte omkostninger under de enkelte aktiviteter bliver nu samlet i separate ark for hver enkelt aktivitet.

Figur 3. Illustration af step 2

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037



I step 2 bliver omkostningerne for de enkelte aktiviteter fordelt ud på serviceydelse hørende til aktiviteten. For hver aktivitet sker der således en fordeling ud på de enkelte serviceydelser indenfor aktiviteten. Det er alene aktiviteten "liftning", som har mere end én serviceydelse. De øvrige tre aktiviteter har alene én serviceydelse. Dog er "shunting" aktiviteten opdelt i strækningerne "Padborg Station-kombiterminalen" (ca. 50 pct.) samt "kombiterminalen-Padborg Station" (ca. 50 pct.) samt strækningen "Walbrzych-PB-W" (ca. 1 pct.). Disse tre strækninger fungerer indenfor modellens rammer som tre forskellige serviceydelser.

Tabel 6 viser en oversigt over omkostningskategorierne og fordelingsnøglerne for type I og type II omkostninger for aktiviteten lifting.

Tabel 6. Omkostningskategorier og fordelingsnøgler til fordeling af lifting omkostninger til serviceydelser under denne aktivitet

Omkostningskategori	Fordelingsnøgler
Driftsudgifter (Type I)	Antal udførte løft af hver type
Løn til terminalpersonale (Type II)	Volumenvægtet tid
Andre driftsudgifter (Type II)	Antal udførte løft af hver type
Administrationsomkostninger (Type II)	Antal udførte løft af hver type

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

Note: Omkostningskategorien henviser til den oprindelige betegnelse i det interne regnskab. Men beløbet i disse kategorier er bestemt af resultaterne af fordelingerne fra step 0 og step 1, således at de fordelte beløb i omkostningskategorierne nu i step II alene vedrører aktiviteten lifting.

Fordelingsnøglen givet ved antal udførte løft

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Denne fordelingsnøgle finder anvendelse ved tre omkostningskategorier under "Lifting" (jf. tabel 6), hvor den fordelte omkostningspulje fra step 0 og step 1 bliver fordelt. Bemærk at den fra step 0 og step I fordelte pulje af administrationsomkostninger nu kan blive fordelt ved antallet af løft, da den fra step 1 fordelte omkostningspulje nu alene vedrører aktiviteten lifting. Dette nævnes for god ordens skyld, da det under step I fremgik af "DOCUMENTATION"-arket:

" Disse omkostninger varierer ikke efter aktiviteten af den enkelte service (LIFTING, STORAGE, EXTRA SERVICES, SHUNTING, ACCESS), og kan derfor ikke fordeles efter aktiviteten ved den enkelte service. "

Tabel 7. Fordelingsnøgle til fordeling af lifting omkostninger efter antallet af løft.

Aktivitet	Antal udførte løft	Procentfordeling
Trailer	14.517	81,8
Container	564	3,2
Depot	564	3,2
Nikrasa system	2.111	11,9

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

Fordelingsnøglen givet ved volumenvægtet tid

Tabel 8. Fordelingsnøgle til fordeling af lifting omkostninger efter volumenvægtet løftetid.

Aktivitet	Antal udførte løft	Løftetid. Min.	Samlet løftetid. Min.
Trailer	14.517	12,50	181.462,50
Container	564	5,53	3.119,63
Storage	564	3,56	2.009,25
Nikrasa system	2.111	19,72	41.626,28

Kilde: TX Logistik's produktkalkule, excel-filen "Cost Allocation Model TX AS 2016 FINAL"

TX Logistik har udført tidsstudier af de enkelte typer af løft og på det grundlag beregnet en gennemsnitlig løftetid for hver type af løft. Den gennemsnitlige løftetid for hver type løft bliver ganget med antallet af løft og divideret med den samlede volumenvægtede løftetid. Derved haves en fordelingsnøgle (andel i procent) givet ved den volumenvægtede løftetid. Denne fordelingsnøgle

finder alene anvendelse ved fordelingen af lønomkostningen til terminalpersonale.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Bemærkninger til fordelingsnøglerne:

Generelt skal fordelingsnøglerne være klare og egnede til at sikre en retvisende fordeling af omkostningerne i forhold til de enkelte serviceydelser.

Dette skal medvirke til at sikre lige behandling af terminalens brugere – herunder eksempelvis at brugere, som får foretaget en bestemt type af løft, ikke kommer til at betale for meget eller for lidt i forhold andre brugere, som får foretaget en anden type løft.

De oven for gennemgåede fordelingsnøgler er ledsaget af forklaringer, som viser, at fordelingsnøglerne er fastsat ud fra objektive og saglige kriterier, som ses at være velbegrundede og egnede til at medvirke til en retvisende omkostningsfordeling. Der ses således ikke at være grundlag for at tilside-sætte fordelingsnøglerne.

“Lifting” har fire serviceydelser: Løft af trailer, løft af container, depot løft og løft ved brug af Nikrasa system. I step 2 bliver omkostningerne fra aktiviteten lifting fordelt ud på disse fire serviceydelser.

“Shunting” aktiviteten består af shunting i tre strækninger, dvs. tre serviceydelser. “Padborg Station-kombiterminalen” (ca. 50 pct.) samt “kombiterminalen-Padborg Station” (ca. 50 pct.) samt strækningen “Walbrzych-PB-W” (ca. 1 pct.). I step 2 bliver omkostningerne fra aktiviteten shunting fordelt ud på disse tre strækninger (serviceydelser).

For de to øvrige aktiviteter “Storage” og “Agency services” er der alene en serviceydelse under hver aktivitet. Hele aktivitetens omkostningspulje fra step 1 bliver fordelt over på den pågældende serviceydelse for disse to aktiviteter, idet fordelingen i sagens natur er givet ved, at antallet af serviceydelser er 100 pct. for hver af disse to aktiviteter. Havde der været mere end én serviceydelse under disse to aktiviteter ville omkostningspuljen blive fordelt på mere end én serviceydelse med en fordeling på mindre end 100 pct. for hver serviceydelse under den pågældende aktivitet. Det er således ikke en mangel ved fordelingen i step 2, at der ikke sker en yderligere fordeling i step 2 for enkelte serviceydelser under visse aktiviteter, idet der som nævnt alene er én serviceydelse under den pågældende aktivitet.

Produktkalkulen har således tre steps for de aktiviteter, som har mere end én serviceydelse. For aktiviteter med alene én serviceydelse har modellen kun to steps.

Produktkalkulen kan umiddelbart virke simpel, men dette kan forklares ved, at det interne regnskab indeholder flere regnskabsposter som er direkte henførbare til aktiviteter. Antallet af udbudte serviceydelser er endvidere relativt begrænset. Der er ikke i 2016 foregået salg af flere af de listede serviceydelser i takstbladet for 2018. Stykomkostninger for disse serviceydelser indgår sagens natur ikke i produktkalkulen for 2016.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

4. Stykomkostninger sammenholdt med takster

Der er nu fordelt omkostninger ud på de enkelte serviceydelser via produktkalkulens steps og med anvendelse af fordelingsnøgler hørende til de enkelte steps. I arket "COMPARISON UNIT COSTS – PRICES" er de fordelte omkostninger for hver enkelt serviceydelse listet. Herefter bliver den fordelte sum af omkostninger for hver enkelt serviceydelse divideret med antallet af de leverede serviceydelser, således at der for hver type serviceydelse bliver beregnet en stykomkostning.

Antallet af leverede serviceydelser er således et centralt parameter som sidste led i kalkulen. Som dokumentation herfor har TX Logistik leveret opgørelser af antallet af de enkelte serviceydelser leveret i 2016 med specifikationer af antallet af de enkelte serviceydelser pr. bruger, jf. arket "DOCUMENTATION".

Der er i kalkulen beregnet en stykomkostning for shunting på trods af, at denne serviceydelse ikke bliver udbudt i 2018. Dette skyldes, at shunting har været leveret i 2016, hvorfor de tilhørende omkostninger skal fordeles til denne serviceydelse.

Tabel 9 viser de fra produktkalkulen beregnede stykomkostninger for de leverede serviceydelser og TX Logistiks 2018 takst samt differencen⁴.

Tabel 9. Beregnede stykomkostninger og takster for 2018

Serviceydelse	Stykomkostning. DKK	Takst. DKK	Difference. DKK	Difference. Procent
Trailer	394,86	447,00	52,14	13,20
Container	313,33	298,00	-15,33	-4,89
Depot	295,37	260,75	-34,62	-11,72
Nikrasa	460,70	521,50	60,80	13,20
Storage	192,16	74,50	-117,66	-61,23

⁴ Stykomkostningerne, taksterne og differencer mellem disse er også indeholdt i arket "COMPARISON UNIT COSTS - PRICES" i produktkalkulen.

Agency service	23,45	37,25	13,80	58,87
Shunting (Padborg-)	9.446,13	-	-	-
Shunting (Terminal-)	9.446,13	-	-	-
Shunting (Walbryzh)	9.446,13	-	-	-

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: Beregnede stykomkostninger fra TX Logistik's produktkalkule og anmeldte takster for 2018 samt Jernbanenævnets beregninger.

Note: Taksterne er i takstbladet (også den danske version) angivet i både DKK og euro. Shunting serviceydelser udbydes ikke i 2018, hvorfor der ikke er angivet takster for disse.

Taksterne skal fastsættes således, at de alene dækker de beregnede stykomkostninger for den enkelte type serviceydelse tillagt en rimelig fortjeneste, jf. kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1. Dvs. de fastsatte takster skal opfylde betingelsen, som er vist i boks 1:

Boks 1. Krav til en fastsat takst på en serviceydelse

Fastsat takst (anmeldt takst) ≤ beregnet stykomkostning + rimelig fortjeneste

Det i boks 1 nævnte krav til takstfastsættelsen gælder for hver enkelt serviceydelse. Taksten for enkelte serviceydelser kan ikke fastsættes højere – heller ikke, selvom taksterne for andre serviceydelser måtte være fastsat lavere end den tilhørende stykomkostning. Hvis eksempelvis taksten for en enkelt serviceydelse måtte være fastsat lavere end den beregnede stykomkostning, vil en sådan "underdækning" således ikke kunne "udlignes" ved tillæg i forbindelse med fastsættelsen af takster for andre serviceydelser. Der kan med andre ord ikke ske modregninger mellem de enkelte serviceydelser i forhold til de beregnede stykomkostninger, som danner grundlag for takstfastsættelsen.

Det fremgår af tabel 9, at de beregnede stykomkostninger for visse serviceydelser er højere end de fastsatte takster. For disse serviceydelser er betingelsen i boks 1 opfyldt, idet en terminaloperatør som hovedregel kan fastsætte lavere takster for serviceydelser end de beregnede stykomkostninger herfor.

For de serviceydelser i tabel 9, hvor de beregnede stykomkostninger er lavere end de fastsatte takster, skal der tillægges en rimelig fortjeneste for at undersøge yderligere, hvorvidt betingelsen i boks 1 er opfyldt, når den rimelige fortjeneste bliver inddraget i analysen.

Af tabel 9 ses, at den beregnede stykomkostning for følgende serviceydelser er lavere end den fastsatte takst: Løft af trailer, nikrasa løft og agency services.

Der skal derfor nu udledes en konkret metode til at fastsætte en rimelig fortjeneste, jf. afsnit 5, nedenfor.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

5. Fastsættelse af rimelig fortjeneste

TX Logistik har ved e-mail af 1. maj 2018 som svar på Jernbanenævnets anmodning i brev af 12. januar 2018 om en redegørelse for fastsættelse af en rimelig fortjeneste anført:

“En rimelig fortjeneste er afhængig af branche, kompleksitet, driftsfordele (evt. stordrift), volumen mm. Ud fra denne betragtning finder jeg at vores kalkulerede fortjeneste på 15-20% afhængig af aktivitet er rimelig. Det skal her bemærkes af vi har haft en kraftig omsætnings nedgang, samt at vores prissætning primært er baseret på løft, hvor andre terminaler bl.a. afregner adgangsomkostninger for toget og wogoner, hvilket omregnet svarere til minimum € 10,- pr løft ved 100% udnyttelse.”

TX Logistik har endvidere ved brev af 15. juni 2018 anført:

“En rimelig fortjeneste er afhængig af branche, kompleksitet, driftsfordele (evt. stordrift), volumen mm., hvor vores vurdering vil være at en terminalforretning skal generere omkring 5% på bundlinjen (EBT). Samtidig må det fremhæves at forordningen og dennes krav i forhold til priskalkulationer på ingen måde er optimal, og kan ved frafald af kunder / omsætning have katastrofale følger (i yderste tilfælde afvikling eller konkurs). I praktikken kan en kalkuleret fortjeneste på 15% udmønte sig i et direkte tab ved frafald af volumen / kunder.”

Det bemærkes, at TX Logistik ikke har fremsendt datamateriale eller konkrete beregninger for fastsættelse af en rimelig fortjeneste. Den oven for gengivne redegørelse indeholder heller ikke kildehenvisninger til støtte for indstillingen om fastsættelse af et niveau for rimelig fortjeneste på 15-20 pct.

TX Logistik har bl.a. valgt ikke at beregne en egenkapital for kombiterminalen med henblik på at lade egenkapitalens forrentning indgå i grundlaget for fastlæggelse af niveauet for rimelig fortjeneste.

Internationale erfaringer med estimering af en rimelig fortjeneste

Til brug for behandlingen af nærværende sag har sekretariatet også indhentet oplysninger om, hvorledes andre europæiske jernbaneregulatorer har fastsat niveauet for rimelig fortjeneste for serviceydelser ved tilsyn med kombiterminaltakster.

Regulatorerne i Holland og Tyskland oplyser, at en rimelig fortjeneste på kombiterminaler bliver fastsat med udgangspunkt i den såkaldte CAPM-model (Ca-

pital Asset Price Model), hvor der bliver beregnet et krav til afkast til egenkapitalen i procent. Ifølge CAPM-modellen er ejernes afkastkrav til egenkapitalen en funktion af dels den risikofrie rente, dels en markedsrisikopræmie samt endelig egenkapital beta.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

I Holland blev det maksimale afkastkrav beregnet på grundlag af estimater for de enkelte værdier i CAPM-modellen til 4,9 pct. I Tyskland er det maksimale afkastkrav efter CAPM-modellen beregnet til 7,9 pct. efter skat⁵. CAPM-metoden er ikke en eksakt videnskab, idet der kan anvendes forskellige metoder til estimering af de enkelte parametre i modellen.

Den engelske jernbaneregulator oplyser⁶, at de ikke har en vejledning om, hvad et rimeligt niveau er for en fortjeneste af serviceydelser indenfor jernbanevirksomhed. Den engelske regulator foretager en konkret vurdering fra sag til sag.

Kombiterminalbekendtgørelsen⁷ indeholder blandt andet følgende bestemmelser om rimelig fortjeneste:

”§ 7. ... En rimelig fortjeneste svarer til en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og under hensyntagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan, som terminalforvalteren pådrager sig.

...

Stk. 3. Jernbanenævnet kan træffe afgørelse vedrørende forrentningen som nævnt i stk. 1.”

Kombiterminalbekendtgørelsen beskriver alene de overordnede rammer for at fastsætte en rimelig fortjeneste. Det fremgår dernæst af kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 3, at Jernbanenævnet har hjemmel at bestemme en konkret forrentning, som kan indgå i fastsættelsen af en rimelig fortjeneste.

Nedenfor vil metoden for fastlæggelse af niveauet for terminaloperatørernes rimelige fortjeneste på terminalernes serviceydelser blive gennemgået.

Stykomkostningerne er beregnet på grundlag af de samlede omkostninger for kombiterminalen. Kombiterminalens samlede omkostninger er således fordelt ud på de enkelte serviceydelser. En rimelig fortjeneste skal i denne sammenhæng derfor ikke tage udgangspunkt i en bruttofortjeneste, men beregnes som et nettooverskud.

⁵ Med udgangspunkt i en skattesats på 29,7 pct. bliver afkastkravet før skat 11,3 pct.

⁶ Oplyst i e-mail af 24. april 2017 til Jernbanenævnet.

⁷ Bekendtgørelse nr. 1047 af 2. september 2015 om modtagepligt på kombiterminaler.

Egenkapitalens forrentning

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kombiterminalbekendtgørelsen nævner, at en rimelig fortjeneste skal svare til en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor. Egenkapitalens samlede forrentning (sum) er givet opstillet i boks 2:

Boks 2. Rimelig fortjeneste beregnet ved egenkapitalens forrentning og omsætning

Rimelig fortjeneste (sum) = forrentning af egenkapitalen i pct. x egenkapitalen (opgjort alene for kombiterminalen)

Fastsættelse af en rimelig fortjeneste på baggrund af egenkapitalens forrentning forudsætter, at de interne regnskaber indeholder en balance med opgørelser af aktiver og passiver, herunder med opgørelser af egenkapital for den enkelte kombiterminal.

De interne regnskaber for driften af kombiterminalen indeholder imidlertid ikke beregninger af egenkapital, men alene en resultatopgørelse. Det er derfor ikke umiddelbart muligt at beregne en forrentning af egenkapitalen i procent.

I nedenstående skema er sammenfattet oplysninger fra Danmarks statistik om egenkapitalens forrentning i transportbranchen generelt for perioden 2012-2016. Det har ikke været muligt i Danmarks Statistiks regnskabsstatistik at finde data, som er mere branchespecifikke og som alene vedrører jernbanebranchen⁸.

Tabel 10. Regnskabsstatistik. Egenkapitalens forrentning i transportbranchen

	2012	2013	2014	2015	2016
Egenkapitalens Forrentning (pct.).	-2,5	1,1	27,5	16,9	2,0

Kilde: Danmarks Statistik, REGN5A.

Note 1: 2016 er det seneste publicerede regnskabsår.

Note 2: Danmarks Statistik har i en korrespondance med Jernbanenævnets sekretariat oplyst, at forklaringen på den relativt høje forrentning af egenkapitalen i 2014 skyldtes et væsentligt højere resultat efter skat end i 2013.

Det fremgår af tabel 10, at egenkapitalens forrentning har vist relativt store udsving mellem de enkelte år. Et simpelt gennemsnit over perioden 2012-2016 giver 9,0 pct. pr. år.

⁸ Fra og med år 2014 er branchedækningen for REGN5A udvidet til at omfatte regional- og fjerntog.

Bekendtgørelsens § 7, stk. 1, nævner, at forrentningen skal ligge på linje med "de seneste års" gennemsnitlige afkast. Det er vurderingen, at der med udtrykket "seneste år" menes mindst tre år og højst fem år. Ved at basere en beregning af forrentning på de seneste fem år fås et mere gennemsnitligt estimat, som må forventes at være mindre følsomt over for store udsving mellem de enkelte år fremfor, hvis beregningen tog udgangspunkt i færre år end de seneste fem år. Fastsættelsen af en rimelig fortjeneste vil derfor tage udgangspunkt i data for de seneste fem år.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Ved at beregne forrentningen af egenkapitalen i procent for de seneste fem år ved brug af data fra Danmarks Statistiks regnskabsstatistik fås en positiv forrentning på 9,0 pct., jf. tabel 10.

Taksterne for kombiterminaler bliver som nævnt fastsat for en kommende periode på grundlag af historiske omkostninger, dvs. oplysninger vedrørende seneste afsluttede regnskabsår. Fastsættelsen af en rimelig fortjeneste må ligeledes ske på grundlag af historiske data.

Ulemper ved anvendelse af egenkapitalens forrentning som udtryk for en rimelig fortjeneste

Der er flere uhensigtsmæssigheder forbundet med at estimere en rimelig fortjeneste ved brug af egenkapitalens forrentning. Som nævnt indeholder det interne regnskab for kombiterminalen ikke en opgørelse af egenkapital og balance. TX Logistik har heller ikke på anden vis opgjort en egenkapital for kombiterminalen, hvilket kombiterminalbekendtgørelsen heller ikke indeholder krav om.

Egenkapitalens forrentning i procent bliver påvirket af virksomhedens kapitalstruktur, dvs. forholdet mellem egen- og fremmedkapital. En virksomhed med en relativ høj andel af egenkapital må forventes at have en lavere forrentning i forhold til en virksomhed med en relativ lav andel af egenkapital. Kapitalstrukturen vil således påvirke beregningen af en rimelig fortjeneste.

Egenkapitalen bliver opgjort på et givent tidspunkt og overskud bliver opgjort for en given periode, i dette tilfælde et regnskabsår. Hvis der i beregningen af en egenkapital blev taget udgangspunkt i egenkapitalen opgjort ultimo regnskabsåret vil egenkapitalen blive overvurderet i beregningen. Hvis der i beregningen af egenkapital blev taget udgangspunkt i egenkapitalen opgjort primo regnskabsåret ville egenkapitalen blive undervurderet.

For at kunne beregne en forrentning i procent skal der findes et gennemsnitligt mål for en egenkapital i løbet af året. Dette kræver, at der opgøres en ultimo egenkapital for hvert år⁹.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Egenkapitalen bliver i sagens natur påvirket af årets resultat. Egenkapitalen indeholder en slags historik, idet tidligere års resultater er blevet akkumuleret i egenkapitalen. Egenkapitalens forrentning i procent bliver derved indirekte påvirket af tidligere års resultater, når årets overskud bliver målt i forhold til egenkapitalen. Dette kan skabe en ulighed i opgørelsen af egenkapital og derved i beregning af egenkapitalens forrentning og endelig den rimelige fortjeneste mellem kombiterminaler med forskelle i levetid og dermed forskellig akkumulering af overskud. Hensigten med bekendtgørelsens bestemmelse om fastsættelse af en rimelig fortjeneste må tolkes således, at der skal fastsættes et ensartet mål for en rimelig fortjeneste for serviceydelser, som er uafhængig af historik og kapitalstruktur, men retvisende for det enkelte takstår.

Overskudsgrad til beregning af rimelig fortjeneste

På grund af de oven for nævnte u hensigtsmæssigheder, der er forbundet med at estimere en rimelig fortjeneste på grundlag af egenkapitalens forrentning, og eftersom TX Logistik som nævnt ikke har leveret beregninger af kombiterminalens egenkapital eller fremsendt øvrige data til en beregning af en rimelig fortjeneste, må der tages udgangspunkt i data om overskudsgrad i transportbranchen som grundlag for fastsættelsen af niveauet for rimelig fortjeneste.

Der er flere gode grunde til i stedet at opgøre en rimelig fortjeneste baseret på data om overskudsgrad.

En rimelig fortjeneste skal opgøres for en periode, dvs. for det regnskabsår, som udgør grundlaget for produktkalkulerne og dermed fastsættelsen af taksterne. Grundlaget for fastsættelsen af 2018 takster er som nævnt regnskabstal for 2016. For at fastsætte og vurdere en rimelig fortjeneste vil det være mere retvisende at tage udgangspunkt i en overskudsgrad, som er bestemt af overskuddet målt i forhold til omsætningen for det pågældende regnskabsår, som danner grundlag for fastsættelsen af takster.

En overskudsgrad udtrykker en fortjeneste i procent af omsætningen, som en kombiterminal generer i løbet af et regnskabsår. En sådan fortjeneste må forventes at være mere uafhængig af kombiterminalens kapitalstruktur i forhold til egenkapitalens forrentning.

⁹ For flere end et år bliver egenkapitalens primo saldo for året (t+1) sat lig ultimo saldo for året (t).

I forhold til egenkapitalen, som indeholder en "historik" i form af bogførte overskud gennem tiden, er overskudsgraden for så vidt uafhængig af tidligere års regnskabsregnskabsstal og bliver fastsat for et år ad gangen¹⁰.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

En overskudsgrad kan udledes fra det interne regnskab for kombiterminalen. Således er det ikke nødvendigt at indhente yderligere oplysninger udover de oplysninger, som allerede fremgår af de interne regnskaber.

En rimelig fortjeneste beregnet på grundlag af overskudsgrad er vist i boks 3.

Boks 3. Rimelig fortjeneste beregnet ved overskudsgrad og omsætning

Rimelig fortjeneste (sum) = overskudsgrad x omsætning (opgjort alene for kombiterminalen)

I nedenstående tabel 11 er sammenfattet oplysninger fra Danmarks Statistik om overskudsgrad i transportbranchen generelt. Det har ikke været muligt i Danmarks Statistiks regnskabsstatistik at finde data, som er mere branchespecifikke i forhold til jernbanegodstransport¹¹.

Tabel 11. Regnskabsstatistik. Overskudsgrad i transportbranchen

	2012	2013	2014	2015	2016
Overskudsgrad (pct.). Transport	-0,3	2,2	7,3	5,3	1,5

Kilde: Danmarks Statistik, REGN5A.

Note: 2016 er det seneste publicerede regnskabsår.

Et gennemsnit af overskudsgraden for de seneste fem år giver 3,20 pct. Et gennemsnit for de seneste tre år giver til sammenligning 4,70 pct.

Beregning af en rimelig fortjeneste

De seneste fem års gennemsnitlige overskudsgrader i tabel 11 giver en gennemsnitlig overskudsgrad på 3,20 pct. Denne overskudsgrad kan ganges på omsætningen fra det interne regnskab for kombiterminalen for 2016 i Padborg for at beregne summen for en rimelig fortjeneste.

¹⁰ Imidlertid kan eksempelvis valg af metode for afskrivninger dog påvirke omkostningerne fremadrettet for de enkelte regnskabsår og dermed overskuddet for de kommende regnskabsår.

¹¹ Fra og med år 2014 er branchedækningen for REGN5A udvidet til at omfatte regional- og fjerntog. I regnskabsstatistikken er overskudsgrad defineret som resultat af ordinær drift (overskud før finansielle og ekstraordinære poster og skat) udtrykt i procent af summen af omsætning og andre driftsindtægter

Tabel 12. Fastsættelse af rimelig fortjeneste for kombiterminalen

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Rimelig fortjeneste	DKK
Omsætning (2016)	15.102.834
Gennemsnitlig overskudsgrad, seneste 5-års gennemsnit (pct.)	3,20
Rimelig Fortjeneste. Total	483.291

Kilde: Interne regnskab for 2016 for TX Logistik, Danmarks statistik samt Jernbanelævnets beregninger.

Note: I omsætningen for 2016 er også indregnet andre driftsindtægter fra det interne 2016 regnskab. Disse indtægter udgør DKK 1.044.029.

Vurdering af risiko

Dernæst skal der foretages en vurdering af risiko ved at drive en kombiterminal. Det fremgår det af bekendtgørelsens § 7, stk. 1, at:

"... og under hensyntagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som terminalforvalteren pådrager sig".

Estimation af en rimelig fortjeneste er i denne sammenhæng bagudrettet og sker således på grundlag af historiske tal fra Danmarks Statistik og regnskabstal for kombiterminalen. Risikoen ved at drive en virksomhed indenfor transportsektoren må forventes at blive overvæltet i et selskabs omsætning og komme til udtryk i et selskabs overskud, som indgår i beregningerne af de historiske overskudsgrader. Således er risikoen ved at drive en virksomhed implicit indregnet i de realiserede data, herunder omsætning og overskudsgrad, som danner grundlag for fastlæggelsen af niveauet for den rimelige fortjeneste. De realiserede tal for overskudsgrader indeholder således også implicit et realiseret risikoelement.

Det bemærkes, at regnskabsstatistikens datagrundlag, som dækker transportbranchen, indeholder forskellige typer af transportvirksomheder, fx mindre vognmandsvirksomheder, som må forventes at være mere konkurrenceudsatte på grund af det væsentligt større antal aktører (udbydere) indenfor delbranchen i forhold til kombiterminaler, som har en slags monopolstatus. Ved brug af regnskabsstatistikens data er det vurderingen, at risikoen ved at drive transportvirksomhed, som implicit kommer til udtryk i det realiserede overskud, ikke bliver undervurderet i forbindelse med anvendelse af dette til estimering af en rimelig fortjeneste for kombiterminaler.

I nærværende metode er det således lagt til grund, at risikoen ved at drive en virksomhed indenfor transportsektoren er implicit indregnet i de ovenfor

nævnte realiserede data for overskudsgraden i transportbranchen. Således er det ikke relevant at tilføje et risikotillæg til den rimelige fortjeneste.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Med henblik på at tage højde for usikkerheder ved beregningerne, er der dog ved fastlæggelsen af niveauet for rimelig fortjeneste lagt 10 pct. til den beregnede gennemsnitlige overskudsgrad, jf. afsnit 8, tabel 19, nedenfor.

Fordeling af rimelig fortjeneste på serviceydelser

Den rimelige fortjeneste (summen) skal fordeles ud på de enkelte serviceydelser, således at der kan findes en rimelig fortjeneste for den enkelte serviceydelser, dvs. en rimelig fortjeneste pr. stk. af den enkelte serviceydelse. Derved bliver det muligt at sammenligne den fastsatte takst med en beregnet stykomkostning tillagt en rimelig fortjeneste pr. stk. med henblik på at vurdere, om fastsættelsen af takster opfylder bekendtgørelsens § 7, stk. 1.

I fordelingen af den rimelige fortjeneste bør der tages højde for dels antallet af solgte serviceydelser og dels den beregnede stykomkostning. Derved sikres det, at en serviceydelse, som der er solgt mange af eller en serviceydelse, som er relativ dyr (opgjort i stykomkostninger) får en relativ høj andel af summen af den rimelige fortjeneste i forhold til en anden serviceydelse, hvor salget af denne er lavere og/eller, hvor den beregnede stykomkostning er lavere. Når stykomkostning ganges med antal solgte serviceydelser svarer det til den fordelte omkostningspulje for denne serviceydelse i produktkalkulen. Således følger fordelingen af summen for en rimelig fortjeneste procentfordelingen af de fordelte omkostninger til serviceydelserne. Denne procentfordeling ganges på summen for den rimelige fortjeneste. Herefter kan summen af rimelig fortjeneste for den enkelte type af serviceydelse fordeles ud på antallet af solgte ydelser ved at dividere med antallet af solgte ydelser. Derved haves en rimelig fortjeneste pr. stk. for hver serviceydelse.

Det bemærkes, at det er beregnede stykomkostninger, som indgår i fordelingen af den rimelige fortjeneste og ikke den fastsatte takst. Dette kan begrundes med henvisning til bekendtgørelsen, som nævner at fastsættelsen af takster skal ske med udgangspunkt i omkostninger/produktøkonomiregnskaber. Endvidere vil en fastsættelse af takster, herunder en senere afgjort for høj anmeldt fastsættelse, føre til, at fordelingen af en rimelig fortjeneste ville blive fordelt skævt, hvis de fastsatte takster indgik i fordelingen af summen for den rimelige fortjeneste.

I tabel 13 bliver der beregnet andele i procent for de enkelte serviceydelser til brug for fordelingen af den rimelige fortjeneste.

Tabel 13. Beregning af andele til rimelig fortjeneste

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Serviceydelse	Fordelte omkostninger	Andel i procent
Trailer	5.732.193	37,61
Container	176.717	1,16
Depot	166.589	1,09
Nikrasa	972.543	6,38
Storage	350.690	2,30
Agency service	416.311	2,73
Shunting (Padborg-)	3.683.989	24,17
Shunting (Terminal-)	3.683.989	24,17
Shunting (Walbryzh)	56.677	0,37
Sum	15.239.699	100

Kilde: Produktkalkule for 2016 for TX Logistik samt Jernbanenævnets beregninger.

Den rimelige fortjeneste fra tabel 12 skal fordeles ud på de enkelte serviceydelser efter andelen i procent fra tabel 13. Det gøres ved at gange den enkelte andel for hver serviceydelse med summen for den rimelige fortjeneste, som er DKK 483.291. Herefter kan der blive beregnet en rimelig for tjeneste pr. stk. ved at dividere den fordelte sum til kategorierne af serviceydelser med antallet af solgte stk. af denne serviceydelse.

I tabel 14 bliver der beregnet en rimelig fortjeneste pr. stk. af en solgt serviceydelse i 2016.

Tabel 14. Fordeling af rimelig fortjeneste pr. stk.

Serviceydelse	Fordeling af rimelig fortjeneste. DKK	Rimelig fortjeneste pr. stk. DKK
Trailer	181.783	12,52
Container	5.604	9,94
Depot	5.283	9,37
Nikrasa	30.842	14,61
Storage	11.121	6,09
Agency service	13.202	0,74
Shunting (Padborg-)	116.829	299,56
Shunting (Terminal-)	116.829	299,56

Shunting (Walbryzh)	1.797	299,56
Sum	483.291	-

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: Produktkalkule for 2016 for TX Logistik samt Jernbanenævnets beregninger.

Det kan vises, at den rimelige fortjeneste målt i procent af stykomkostningen svarer til procenten for den anvendte overskudsgrad. Den rimelige fortjeneste pr. stk. målt i procent er således ens for de enkelte serviceydelser.

Der kan nu opstilles en tabel med de beregnede stykomkostninger hentet fra produktkalkulen og en fordelt rimelig fortjeneste pr. stk. for de serviceydelser, hvor der den beregnede stykomkostning er lavere end den fastsatte takst. Summen af stykomkostning og rimelig fortjeneste kan sammenlignes med den fastsatte takst for at vurdere, om fastsættelsen af takster for serviceydelser opfylder bekendtgørelsens krav til, at den fastsatte takst ikke må overstige de fulde omkostninger tillagt en rimelig fortjeneste, jf. boks 1.

Overdækning fremkommer i de tilfælde, hvor den beregnede stykomkostning tillagt en rimelig fortjeneste overstiger den fastsatte takst. Det betyder, at terminaloperatøren har fastsat en takst, som giver en højere fortjeneste i forhold til den beregnede stykomkostning med tillæg af en rimelig fortjeneste. Det er alene nødvendigt at undersøge en evt. overdækning efter tillæg af rimelig fortjeneste for de serviceydelser, hvor stykomkostningen var lavere end den fastsatte takst. Således er det alene nødvendigt at undersøge dette for tre serviceydelser. Det gælder de tre serviceydelser i tabel 15.

Tabel 15. Beregning af overdækning efter tillæg af rimelig fortjeneste

Service-ydelse	Beregnet stykomkostning. DKK	Rimelig fortjeneste pr. stk. DKK	Samlet stykomkostning incl. fortjeneste. DKK	Fastsat takst. DKK	Overdækning. DKK	Overdækning. Pct.
Trailer	394,86	12,52	407,38	447,00	39,62	9,73
Nikrasa	460,70	14,61	475,31	521,50	46,19	9,72
Agency services	23,45	0,74	24,19	37,25	13,06	53,99

Kilde: Produktkalkule for 2016 for TX Logistik samt Jernbanenævnets beregninger.

Note: Overdækningen målt i procent er opgjort i forhold til stykomkostningen tillagt en rimelig fortjeneste, dvs. den samlede stykomkostning incl. fortjeneste.

Det fremgår af tabel 15, at overdækningen for de tre serviceydelser stadig er positiv efter tillæg af en rimelig fortjeneste, dvs. den fastsatte takst er højere end den beregnede stykomkostning tillagt en rimelig fortjeneste. Dette er i modstrid med bekendtgørelsens § 7, stk. 1.

6. Konsekvensberegninger

Produktkalkulen for kombiterminalen er baseret på omkostningsposter og øvrige oplysninger fra TX Logistik. I nærværende afsnit undersøges det, hvorledes beregningerne af stykomkostninger bliver påvirket af ændringer i forudsætningerne for kalkulen. Med udgangspunkt i produktkalkulen følger nedenfor forskellige konsekvensberegninger.

Reduktion af løftetider for løft af trailer og container

Tidsforbruget til de enkelte serviceydelser er oplyst i fuldtidsækvivalenter (FTE) samt i minutter for de enkelte typer af løft. I denne konsekvensberegning undersøges alene effekten af en reduktion af løftetider for løft af trailer og container. Formålet er at undersøge, hvorledes de beregnede stykomkostninger bliver påvirket, hvis løftetiden kan blive reduceret ved mere effektive arbejdsprocesser eller teknologi. Fuldtidsækvivalenter (FTE) alene angivet på aktivitetsniveau, dvs. fuldtidsækvivalenterne er ikke fordelt på de enkelte serviceydelser under aktiviteten, i dette tilfælde aktiviteten lifting.

Konsekvensberegningen tager udgangspunkt i en antagelse om, at løftetiderne for både løft af trailer og container kan blive reduceret med 15 pct. Antallet af fuldtidsækvivalenter til aktiviteten holdes uændret i denne konsekvensberegning. I tabel 16 bliver de oprindelige stykomkostninger sammenlignet med konsekvensberegningens stykomkostninger.

Tabel 16. Reducerede løftetider

Serviceydelse	Oprindelige stykomkostning. DKK	Ny stykomkostning. DKK	Difference. DKK
Trailer	394,86	391,14	-3,72
Container	313,33	311,68	-1,65
Depot	295,37	299,86	4,49
Nikrasa	460,70	485,53	24,83
Storage	192,16	192,16	-
Ekstra services	23,45	23,45	-
Shunting. Padborg st. - terminal	9.446,13	9.446,13	-
Shunting. Terminal – Padborg st.	9.446,13	9.446,13	-

Shunting. Walbrzchy	9.446,13	9.446,13	-
---------------------	----------	----------	---

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: TX Logistik's produktkalkule samt Jernbanenævnets beregninger.

Det fremgår af tabel 16, at alene serviceydelserne indenfor aktiviteten lifting bliver påvirket af en reduktion af løftetiderne for løft af trailer og container. I produktkalkulen indgår løftetider i den fordelingsnøgle, som finder anvendelse i step II til fordeling af lifting omkostninger ud på de enkelte serviceydelser under lifting. Fordelingsnøglen i step II, hvor løftetider indgår, vedrører alene de lønomkostninger, som var fordelt til lifting fra step I. Stykomkostningerne til løft af trailer og container bliver reduceret, mens stykomkostninger til depotløft og nikrasa løft bliver forøget. Det skyldes at fordelingen af volumenvægtede løftetid bliver relativt forøget for depot løft og nikrasa løft, når den volumenvægtede tid for løft af trailer og container falder. Det forhold, at en reduktion af løftetider alene påvirker serviceydelserne under aktiviteten lifting skyldes, at løftetider først indgår i en fordelingsnøgle i step II i produktkalkulen. Endvidere skyldes den relativt beskedne ændring i stykomkostninger at fordelingsnøglen, hvor løftetid indgår, alene anvendes til fordeling af en enkelt omkostningspulje i step II.

Forøgelse af antallet af løft

Denne konsekvensberegning tager udgangspunkt i en antagelse om, at antallet af løft af både trailer og container bliver øget med 20 pct. pr. år. Dvs. antallet af løft af trailer stiger fra 14.517 løft årligt til 17.420 løft og antallet af løft af container stiger fra 564 årligt til 677 løft. For at denne antagelse kan betragtes som realistisk vil det imidlertid kræve, at kombiterminalen vil modtage en ordrefremgang, således at det vil resultere i en efterspørgsel efter 20 pct. flere løft af trailer og container pr. år.

Formålet med denne konsekvensberegning er at undersøge, hvorledes de beregnede stykomkostninger bliver påvirket, hvis antallet af løft af container og trailer bliver forøget ved mere effektive arbejdsprocesser eller teknologi.

I tabel 17 bliver de oprindelige stykomkostninger sammenlignet med konsekvensberegningens stykomkostninger.

Tabel 17. Forøgelse af antallet af løft

Serviceydelse	Oprindelige stykomkostning. DKK	Ny stykomkostning. DKK	Difference. DKK
Trailer	394,86	338,14	-56,72
Container	313,33	268,13	-45,20
Depot	295,37	252,68	-42,70

Nikrasa	460,70	394,82	-65,88
Storage	192,16	192,16	-
Ekstra services	23,45	20,04	-3,40
Shunting. Padborg st. - terminal	9.446,13	9.446,13	-
Shunting. Terminal – Padborg st.	9.446,13	9.446,13	-
Shunting. Walbrzych	9.446,13	9.446,13	-

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: TX Logistik's produktkalkule samt Jernbanenævnets beregninger.

Antallet af løft indgår som fordelingsnøgle i step II i fordelingen af omkostninger til de enkelte serviceydelser under aktiviteten lifting. Antallet af løft indgår også i beregningen af den tidsmæssige fordelingsnøgle, hvor løftetiderne bliver vægtet med antallet af løft (volumenvægtet). Begge fordelingsnøgler, som finder anvendelse under aktiviteten lifting, dvs. fordelingen efter antal løft alene og det volumenvægtede tidsforbrug, bliver påvirket, når antallet af løft øges. Det betyder, at der fordeles en større andel af omkostninger over på serviceydelserne trailer løft og container løft i forhold til depot løft og nikrasa løft. Det reducerer stykomkostningen for disse to serviceydelser. På trods af den øgede andel fordelte omkostninger på løft af trailer og container resulterer det ligeledes i et fald af stykomkostningerne for disse to serviceydelser, idet de fordelte omkostninger skal fordeles ud på et øget antal løft, når stykomkostningen beregnes.

Forklaringen på, at stykomkostningen for agency services ligeledes bliver reduceret, skyldes at den fordelte pulje af omkostninger er uændret, men bliver fordelt ud på et øget antal bestillinger, når antallet af løft af trailer og container bliver forøget, da antallet af agency services svarer til summen af løft. Dvs. antallet af agency services stiger.

Reduktion af personaleudgifter

Det kan undersøges, hvorledes stykomkostningerne bliver påvirket af en direkte ændring af omkostningsposter i det interne regnskab for kombiterminalen. Med udgangspunkt i personaleudgifter kan effekten af en reduktion af personaleudgifter undersøges. Denne konsekvensberegning tager udgangspunkt i en reduktion af personaleudgifterne med 15 pct.

I tabel 18 bliver de oprindelige stykomkostninger sammenlignet med konsekvensberegningens stykomkostninger.

Tabel 18. Reduktion af personaleudgifter

Serviceydelse	Oprindelige stykomkostning. DKK	Ny stykomkostning. DKK	Difference. DKK
Trailer	394,86	370,88	-23,98
Container	313,33	298,88	-14,45
Depot	295,37	283,61	-11,76
Nikrasa	460,70	426,84	-33,86
Storage	192,16	186,91	-5,25
Ekstra services	23,45	19,93	-3,52
Shunting. Padborg st. - terminal	9.446,13	9.358,47	-87,66
Shunting. Terminal – Padborg st.	9.446,13	9.358,47	-87,66
Shunting. Walbrzych	9.446,13	9.358,47	-87,66

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Kilde: TX Logistik's produktkalkule samt Jernbanenævnets beregninger.

Personaleudgifterne i det interne regnskab er kategoriseret som type II omkostninger. En reduktion af personaleudgifterne medfører, at en mindre omkostningspulje skal fordeles ud på først aktiviteter og derefter serviceydelser. Det resulterer i, at stykomkostningen falder for samtlige serviceydelser.

7. Takster på andre kombiterminaler i Europa

Blot som en form for indikation på, hvorvidt taksterne på kombiterminalen i Padborg er for høje, kan taksterne sammenholdes med takstniveauet på andre kombiterminaler i Europa.

Jernbanenævnet har undersøgt takster på kombiterminaler i de øvrige lande langs Godskorridor 3¹², dvs. landene Norge, Sverige, Tyskland, Østrig og Italien.

Imidlertid har stort set alle operatører af kombiterminaler i landene langs Godskorridor 3 ikke offentliggjort deres takstblade med angivelse af eksakte

¹² Scandinavian Mediterranean Rail Freight Corridor, jf. www.scandmedfreight.eu

takster på hjemmesiderne¹³. Det har således ikke været muligt at indsamle samtlige takster for kombiterminaler i de lande, som Godskorridor 3 løber igennem, men kun takster fra en kombiterminal. Den ene terminal er TSSU Container Terminal Halle in Tirol i Østrig. Det fremgår af deres hjemmeside, at der tilbydes både løft af container og trailer, men der er alene angivet en takst for løft af container på ca. 220 DKK¹⁴.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

Herudover har Jernbanenævnet indhentet oplysninger om priserne for trailerløft på en række øvrige europæiske terminaler, jf. det såkaldte "Swiftly Green" projekt¹⁵. Heri er blandt andet oplyst om priserne for trailerløft på 6 øvrige europæiske kombiterminaler, hvoraf gennemsnittet af de oplyste priser ligger på ca. DKK 207,50 (27,80 Euro) pr. trailerløft. Disse takster skal dog ses i sammenhæng med, at Swiftly Green rapporten er udgivet i december 2014. Rapporten findes ikke i en opdateret version.

8. Regulering af takster for serviceydelser med overdækning

Da 2018 taksterne for serviceydelserne, trailer løft, nikrasa løft og agency services er fastsat for højt i forhold til stykomkostninger tillagt en rimelig for-tjeneste, er udgangspunktet, at disse takster skal nedreguleres.

I afsnit 5 ovenfor er niveauet for rimelig fortjeneste beregnet til 3,2 pct.

Ved nedregulering af takster bør der dog også tages hensyn til usikkerheder ved beregningerne.

Det vurderes, at dette kan ske ved at tillægge 10 pct. til de rimelige bereg-nede rimelige fortjenester i tabel 15.

Tabel 19 viser beregningerne af rimelig fortjeneste efter førnævnte tillæg på 10 pct., som dernæst lægges til de beregnede stykomkostninger.

Tabel 19. Beregning af overdækning

Service-ydelse	Bereg-net styk-	Rimelig fortje-neste pr. stk.	Samlet stykom-kostning	Fastsat takst. DKK	Over-dæk-ning. DKK	Over-dæk-ning. Pct.
----------------	-----------------	-------------------------------	------------------------	--------------------	--------------------	---------------------

¹³ Direktiv 2012/34/EU nævner i Bilag VI (Netvejledningens indhold), at oplysninger om afgifter (takster) skal anføres i netvejledningen eller med henvisning til hjemmeside, hvor disse oplysninger vil være tilgængelige.

¹⁴ Kilde: <http://www.tssu.at/en/services/> Taksten for løft af container er 29,50 euro. Takstbladet er for 2016, men der findes intet takstblad på hjemmesiden med nyere priser.

¹⁵ <http://www.swiftlygreen.eu>.

8. oktober 2018
j.nr. JN36-00037

	omkostning. DKK	DKK	incl. fortjeneste. DKK			
Trailer	394,86	13,77	408,63	447,00	38,37	9,39
Nikrasa	460,70	16,07	476,77	521,50	44,73	9,38
Agency services	23,45	0,81	24,26	37,25	12,99	53,52

Kilde: Produktkalkule for 2016 for TX Logistik samt Jernbanenævnets beregninger.

Note 1: Overdækningen målt i procent er opgjort i forhold til stykomkostningen tillagt en rimelig fortjeneste.

Note 2: Der er ved den endelige beregning af niveauet for rimelig fortjeneste lagt 10 pct. til den ovenfor beregnede gennemsnitlige overskudsgrad med henblik på at tage højde for usikkerheder ved opgørelserne af overskudsgrad.

Det fremgår af tabel 19, at de anmeldte og fastsatte takster stadig overstiger de beregnede stykomkostninger tillagt en rimelig fortjeneste.

Kombiterminalbekendtgørelsens § 5, stk. 2, nævner, at Jernbanenævnet kan nedsætte taksterne. Nedsættelse af taksterne kan blive relevant, hvis bekendtgørelsens bestemmelser ikke er opfyldt. I denne sammenhæng er der tale om, at kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, ikke er opfyldt for de enkelte serviceydelser i tabel 19.

Tabel 19 viser, at 2018 taksterne for løft af trailer, nikrasa løft og agency services er for høje – også efter at niveauet for rimelig fortjeneste er forhøjet med det ovenfor nævnte tillæg for at tage højde for usikkerheder. Dette støttes af de ovenfor nævnte oplysninger om takstniveauet på andre kombiterminaler i Europa, som viser et generelt lavere takstniveau.

Udgangspunktet er herefter, at TX Logistik's 2018 takster for løft af trailer, nikrasa løft og agency services skal nedreguleres til beløb, som svarer til summen af den beregnede stykomkostning tillagt en rimelig fortjeneste i tabel 19.