



Årsrapport 2012

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



DSB

Årsrapport

2012



Indhold

Forord	6
Den store sammenhæng	8
Produktivitet	9
Rettidighed	10
Kunder	10
Omdømme	12
Trafikkontrakter	12
Materielsituation	12
Udland	13
Ny DSB-lov	14
Beretning og Årsregnskab	16
Hoved- og nøgletal	17
Beretning	18
Forventninger til fremtiden	24
Sikkerhed	25
Risikostyring	25
God selskabsledelse	26
Begivenheder indtruffet efter 31. december 2012	28
Meddelelser til Erhvervsstyrelsen	28
Påtegninger	29
Anvendt regnskabspraksis	34
Resultatopgørelse	42
Balance	43
Egenkapitalopgørelse	45
Pengestrømsopgørelse	46
Noter til årsregnskabet	47
Andre hovedtal	73
Nøgletalsdefinitioner	76
Samfundsansvar	77
Samfundsansvar	78
Miljø og klima	82
Kultur	84
Om DSB	86
Bestyrelse	87
Direktion og ledelse	89
Organisation	91
Finanskalender 2013	92
Publikationer	92
Virksomhedsoplysninger	92

I 2012 bremsede DSB den negative udvikling

- Resultat før skat på 115 mio. kr.
- Forbedring på mere end 500 mio. kr. (korrigeret for engangsposter) i den danske forretning
- Togkilometerprisen faldet 5 procent til 146 kr.
- Rettidigheden forbedret til det bedste niveau, siden målingerne blev indført
- Kundevækst i Danmark på 2 procent
- Omdømme og kundetilfredshed stadig lav

*"Vi er ikke i mål, men vi har bremset den negative udvikling",
Jesper Lok, administrerende direktør*

Med "Sundt DSB" satte vi os i begyndelsen af 2012 tre overordnede mål inden udgangen af 2014:

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

Ved udgangen af det første år, er vi cirka halvvejs med milliarden samtidig med, at rettidigheden er forbedret markant.

Strategiske nøgletal				
	2012	2011	Ændring	
			Abs.	Pct.
Finansielle				
Indtægter i alt - DSB-koncernen (mio. kr.)	12.120	12.085	35	0
Resultat før skat - DSB-koncernen (mio. kr.)	115	-862	977	-
Produktivitet				
Passager- og trafikkontraktindtægter pr. togkilometer - (danske aktiviteter) (kr./km)	157	155	2	1
Omkostninger pr. togkilometer - (danske aktiviteter) (kr./km)	146	154	8	5
Rettidighed				
Rettidighed - Fjern- og Regionaltog (Pct.) (maksimalt 5,59 minutters forsinkelse)	94,3	90,6	3,7	4
Rettidighed - S-tog (Pct.) (maksimalt 2,29 minutters forsinkelse)	96,1	94,8	1,3	1
Rettidighed - Øresund (Pct.) (maksimalt 4,59 minutters forsinkelse)	90,2	83,1	7,1	9
Kunder				
Kunder i Danmark i alt (mio. kunder)	182,0	177,6	4,4	2
Kundetilfredshed (Fjern- og Regionaltog)	6,9	6,7	0,2	3
Kundetilfredshed (S-tog)	7,3	7,2	0,1	1
Omdømme				
Brugere af Fjern- og Regionaltog	52,1	52,6	-0,5	-1
Ikke-brugere af Fjern- og Regionaltog	43,5	48,2	-4,7	-10
Brugere af S-tog	57,9	59,8	-1,9	-3

Vi fortsætter fokuset på økonomien og rettidigheden samt kampen for en sundere kultur i DSB. Vi ønsker en forbedrings- og resultatorienteret kultur præget af kundefokus, åbenhed og transparens.

*"Insisterer vi ikke på at drive DSB som en virksomhed,
så er der på sigt slet ikke noget DSB at drive.", Jesper Lok, administrerende direktør*

IC4 og IC2

Med aftalen, der blev underskrevet ultimo 2012 om slutleverancerne, har vi sikret større klarhed og uafhængighed. Men det ændrer ikke ved, at IC4 er et ulykkeligt kapitel i DSB's historie.

Vores fokus er nu på idriftsættelse. Det bliver en både frustrerende og langvarig proces præget af unødvendigt komplicerede og "skræddersyede" tog. Det kan lyde lavpraktisk, men skydetrin og klimaanlæg bliver begge store udfordringer de kommende år og videreudviklingen af togcomputeren ligeså.

Rejsekort

DSB har samlet investeret godt en mia. kr. i rejsekortet. DSB ejer 50,5 procent af aktierne i Rejsekort A/S, men kontrollerer kun 12,5 procent af stemmerne. Kortet er en fælles platform for den kollektive trafik, og DSB er derfor ikke det naturlige valg til at sidde for bordenden. Men det er vigtigt for Rejsekort A/S, at én gør det, ligesom det er vigtigt, at takst- og rabatstrukturen simplificeres, og at kortet fremadrettet betales af de kollektive trafikselskaber på transaktionsbasis.

Sårbar infrastruktur

Vi har fem afgørende jernbanebroer i Danmark. Alene de seneste to år har to af dem været lukket i længere perioder. Kunderne har været de store tabere, og samtidigt har DSB tabt næsten 75 mio. kr. på de to lukninger. Dette viser (eller understreger) behovet for, at øge opmærksomheden på beredskab og plan B-løsninger for sammenbrud på de mest centrale infrastrukturelementer - den kollektive trafik har mange gange så mange rejsende over bælterne og gennem "røret" (mellem Vesterport og Østerport) som på Storstrøms- og Limfjordsbroerne tilsammen.

Store investeringer forude

Med de vedtagne anlægsprojekter og den foreslåede togfond forventes der at blive investeret mere end 70 mia. kr. i jernbanen i perioden frem til 2025. Dette hilser DSB meget velkomment. Det beløb omfatter ikke indkøb af togmateriel. I takt med at "Sundt DSB" retter op på indtjeningen, så den står i mål med det nuværende gælds niveau, bliver soliditeten den største udfordring for fremtidige investeringer.

"DSB skal ikke bare være sundt. DSB skal være solidt.", Peter Schütze, formand

DSB's bestyrelse har fra 2013 besluttet ikke at indstille udlodning af udbytte, før soliditetsgraden er kommet over 30 procent.

Fokus

Det er vigtigt, at vi anerkender, at DSB i bund og grund drejer sig om at optimere togdriften i Danmark. Alle øvrige aktiviteter bliver vi nødt til at sætte spørgsmålstejn ved - varetages de bedre af andre? Med flere og flere elektroniske billetprodukter kommer økonomien for kioskerne under pres, og stationerne er allerede en økonomisk byrde for DSB. Der er på mange måder mere historik end fremtidig logik i den nuværende struktur.

Vi er åbne overfor forandringer. Vores fokus er at skabe et solidt og konkurrencedygtigt DSB, som kan være med til at gøre den kollektive trafik i Danmark effektiv, sammenhængende og pålidelig.

Fornyelsen og forandringen vil bygge videre på den engagerede indsats, som DSB's medarbejdere har ydet i 2012.

København, den 22. marts 2013

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Jesper Lok
Administrerende direktør

DEN STORE SAMMENHÆNG



Den store sammenhæng



Vi skal lykkes på mange parametre, men vores strategiske program "SUNDT DSB" har særligt fokus på rettidigheden og økonomien

Produktivitet

Det økonomiske mål i SUNDT DSB er at forbedre DSB's økonomi med 1 mia. kroner inden udgangen af 2014. Programmet omfatter en række projekter, der skal resultere i lavere eksterne omkostninger og lavere lønomkostninger. De lavere lønomkostninger opnås gennem en kombination af naturlig afgang, frivillige fratrædelsesordninger, afskedigelser samt en restriktiv ansættelsespolitik.

Tabel 1: Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede				
	2012	2011	Vækst	
			Abs.	Pct.
Danske aktiviteter ¹	7.985	8.483	-498	-6
Svenske aktiviteter	654	1.379	-725	-53
Øvrige udland	179	178	1	1
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	8.818	10.040	-1.222	-12
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	8.379	9.615	-1.236	-13

¹ Inklusive Øresund.

Antal fuldtidsbeskæftigede var 8.379 ultimo 2012, hvilket er et fald på 1.236 medarbejdere i forhold til ultimo 2011. Udviklingen er en konsekvens af de gennemførte dele af SUNDT DSB og medførte 635 færre medarbejdere i de danske aktiviteter ultimo 2012. Hertil kommer 618 færre medarbejdere i de svenske aktiviteter som følge af over

dragelsen af såvel den svenske del af Øresunds- trafikken ved udgangen af 2011 som trafikken i DSB Väst i maj 2012. Udviklingen modvirkes marginalt af 17 flere medarbejdere i Tyskland.

Endvidere er der i SUNDT DSB fokus på alle eksterne omkostninger, hvilket i 2012 har medført en reduktion på 100 mio. kr.

Herudover er det som en del af SUNDT DSB besluttet at lukke DSB Rejsebureau samt at sælge hovedsædet i Sølvgade og samle al administration i København i ét domicil i Høje-Taastrup.

DSB har i 2012 outsourcet hovedparten af sin it-drift. Outsourcingen omfatter it-service og support til slutbrugere samt drift af netværk, telefoni, datacentre og DSB's systemer. Formålet med outsourcingen er et kvalitetsløft og en omkostningsreduktion. Kvalitetsløftet vil udmønte sig gradvist, hvor de første skridt er taget, men især i 2013 vil der ske kvalitetsforbedringer, idet alle systemer flytter til driftsleverandørens datacentre, og en stor del af infrastrukturen fornyes i den forbindelse.

På de danske strækninger har der været en positiv udvikling i antallet af togkilometer pr. medarbejder på 7 procent og i antallet af togrejser pr. medarbejder på 11 procent. På trods af omkostninger til fratrædelsesordninger samt færre togkilometer på grund af sporarbejder (primært Kyst-

banen og Nordvestbanen) og lukningen af Limfjordsbroen faldt omkostninger pr. togkilometer med 5 procent til 146 kr. i 2012 (154 kr.).

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter*

	2012	2011	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkm pr. medarbejder	10.110	9.473	637	7
Antal togrejser pr. medarbejder	32.037	28.925	3.112	11
Omkostninger pr. togkilometer	146	154	8	5

* Antal medarbejdere i Fjern- og Regionaltog, S-tog og Øresund.

Foruden at reducere omkostningerne har DSB fokus på at hæve omsætningen dels på grundlag af flere kunder og dels via en ændret produkt-sammensætning.

Det er vurderingen, at DSB med udgangen af 2012 har nået ca. 50 procent af det økonomiske mål sat i SUNDT DSB.

Rettidighed

I 2012 har DSB's store fokus på rettidigheden i samarbejde med Banedanmark bragt afgørende forbedringer.

Tabel 3: Rettidighed og pålidelighed

Procent	2012	2011	Vækst	
			Abs.	Pct.
Rettidighed ¹				
Fjern- og Regionaltog	94,3	90,6	3,7	4
S-tog	96,1	94,8	1,3	1
Øresund	90,2	83,1	7,1	9
Pålidelighed ²				
Fjern- og Regionaltog	99,1	97,5	1,6	2
S-tog	97,2	96,6	0,6	1
Øresund	99,5	99,7	-0,2	-

¹ Rettidigheden er defineret som det relative antal tog, der er ankommet til perron inden for de krav, der fremgår af aftalen med Transportministeriet på maksimalt 5,59 minutters forsinkelse for Fjern- og Regionaltog og 2,29 minutters forsinkelse for S-tog.

² Pålideligheden er defineret som hvor stor en del af de planlagte afgang, der er blevet afviklet.

De væsentligste årsager til forbedringerne er:

- en mere robust køre- og materielplan
- et stort fokus på afgangsprocedurer
- hurtigere og mere effektiv genopretning ved uregelmæssigheder i trafikken
- øget fokus på rettidighed på tværs af driftsorganisationen.

Tabel 4: Ansvar for forsinkelser - fordeling

Procent	2012	2011	Vækst	
			Abs.	Pct.
Fjern- og Regionaltog - forsinkelser	5,7	9,4	-3,7	-39
DSB	1,8	3,4	-1,6	-47
Banedanmark	2,4	3,4	-1,0	-29
Sund & Bælt	0,1	0,2	-0,1	-50
Andre operatører	0,2	0,4	-0,2	-50
Eksterne forhold	1,2	2,0	-0,8	-40
S-tog - forsinkelser	3,9	5,2	-1,3	-25
S-tog / DSB	1,3	2,2	-0,9	-41
Banedanmark	1,9	2,3	-0,4	-17
Eksterne forhold	0,7	0,7	-0,0	-0
Øresund - forsinkelser	9,8	16,9	-7,1	-42
DSB Øresund	1,7	1,3	0,4	31
Banedanmark	3,7	5,1	-1,4	-27
Andre operatører	0,8	1,9	-1,1	-58
Afvikling - Sverige	2,3	5,8	-3,5	-60
Eksterne forhold	1,3	2,8	-1,5	-54

Kunder

I 2012 blev der foretaget 182 mio. rejser med DSB i Danmark, sammenlignet med 178 mio. rejser i 2011. Det er en vækst på 2 procent. En gennemsnitlig togtur med DSB var i 2012 på 35 kilometer.

DSB overdrog den svenske del af Øresundstrafikken ved udgangen af 2011 samt trafikken drevet af DSB Väst AB i maj 2012. Dette har medført en reduktion i det samlede antal kunder, som DSB har haft.



I 2012 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 200.000 rejser sammenlignet med 2011. Stigningen skyldes bil- og togtrafikken, mens fly- og bustrafikken faldt. DSB's markedsandel over Storebælt var på 26,7 procent i 2012, hvilket er en stigning på 1 procentpoint i forhold til 2011.

Fjern- og Regionaltog havde 49,9 mio. kunder i 2012, hvilket er en stigning på 2 procent. I 2012 var der en kundevækst på 4 procent over Storebælt og 2 procent for Jylland og Fyn. På Sjælland er kundeudviklingen stagneret sammenlignet med 2011 med en mindre fremgang på 53.000 rejser. Dette skyldes det omfattende sporarbejde i 2012 på Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk.

Tabel 5: Antal kunder

1.000 kunder	Vækst			
	2012	2011 ³	Abs.	Pct.
Fjern- og Regionaltog	49.941	49.168	773	2
Øst (Sjælland) ¹	24.557	24.504	53	0
Vest (Jylland og Fyn)	15.543	15.207	336	2
Øst/Vest (over Storebælt)	9.027	8.652	375	4
Øvrige	814	805	9	1
Øresund (Kystbanen/ Kastrupbanen)	24.419	24.632	-213	-1
S-tog	107.644	103.771	3.873	4
Danmark i alt	182.004	177.571	4.433	2
Sverige i alt ²	21.093	50.229	-29.136	-58
Tyskland i alt	4.120	4.000	120	3
Eliminering ²	-	-10.267	10.267	-
Antal kunder i alt	207.217	221.533	-14.316	-6

¹ Rejsetallene er tilrettet ny opgørelsesmetode indført i 2. kvartal 2012, jf. nedenfor.

² Kunder, som kører på tværs af landegrænser, indgår i antal kunder i hvert land. I den samlede opgørelse for DSB-koncernen elimineres for det antal kunder, som ingen på- og afstigning har under rejsen.

³ Antal togrejser i 2011 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal forøget med 3,2 mio. rejser i S-tog (som resultat af ændret opgørelsesmetode samt endelig rejseopgørelse vedrørende 2011) og reduceret med 470.000 rejser i Fjern- og Regionaltog (som følge af ny opgørelsesmetode i 2012 og af endelig rejseopgørelse vedrørende 2011).

Den generelt positive udvikling i Fjern- og Regionaltogstrafikken skyldes – udover den generelle trafikudvikling – målrettede kampagner gennem loyalitetsprogrammer. Hertil kommer særlige Uddannelseskort og Ungdomstilbud samt billetkøb gennem elektroniske medier, herunder mobilapplikationer. Udviklingen er dertil positivt understøttet af den forbedrede togrettidighed.

S-tog har i 2012 haft 107,6 mio. kunder svarende til en vækst på 4 procent. Den positive udvikling kan – udover den generelle trafikudvikling –

blandt andet henføres til en robust produktion med en generel høj togrettidighed, samt en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. DSB har for 2012 opgjort, at 9 mio. rejser er foretaget sammen med en cykel i S-tog, hvilket er en fremgang på hele 22 procent i forhold til 2011. Hertil kommer nye billettyper som eksempelvis mobilapplikationer.



I 2012 havde Øresund 24,4 mio. kunder, hvilket var 1 procent færre end i 2011. Faldet i antal kunder skyldes primært sporarbejder på strækningen – herunder den månedlange sporspærring mellem Østerport og Hellerup.

Kundetilfredshed

I 2012 var den gennemsnitlige kundetilfredshed med Fjern- og Regionaltog og S-tog 7,5. Kundetilfredsheden steg for Fjern- og Regionaltog til 6,9, og for S-tog til 7,3.

**Tabel 6: Kundetilfredshed
Fjern- og Regionaltog og S-tog**

Score	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- og Regionaltog)	7,9	7,8	0,1	1
Tilfredshed med Fjern- og Regionaltog generelt	6,9	6,7	0,2	3
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	7,9	7,8	0,1	1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,3	7,2	0,1	1
Kundetilfredshed (gennemsnit)	7,5	7,4	0,1	1

Antallet af "meget tilfredse kunder" er steget med 5 procentpoint i Fjern- og Regionaltog og med 4 procentpoint i S-tog.

Da Øresund er reguleret efter en anden kontrakt opgøres kundetilfredshed efter en metode, der ikke er sammenlignelig med Fjern- og Regionaltog og S-tog.

Den gennemsnitlige kundetilfredshed for Øresund steg i 2012 til 6,7, svarende til 3 procent.

**Tabel 7: Kundetilfredshed
Øresund**

Score	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Kundetilfredshed - gennemsnit af forår og efterår	6,7	6,5	0,2	3

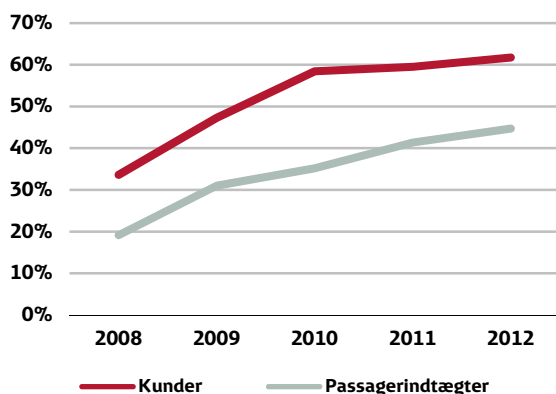
Øget fokus på digital trafikinformation i form af personlig trafikinformation gennem DSB's kunde-program, lancering af trafikinformationsapplikationer til mobilen samt forbedret trafikinformation på skærmene i S-tog har medvirket til den positive udvikling. Ved samling af DSB's kunde-programmer i DSB Plus i 2012 havde DSB mere end 800.000 medlemmer i alt.

Selvbetjening

DSB's kunder blev mere og mere selvbetjente i 2012. Ved udgangen af 2012 udgjorde salget via selvbetjening 45 procent af den samlede omsætning. Mere end 60 procent af alle solgte billetter blev solgt via selvbetjente kanaler. Siden 2009 er der solgt mere end 20 millioner SMS-billetter og 750.000 gange hver eneste dag søger danskerne efter rejser på rejseplanen.dk. DSB's mobilapplikationer blev downloadet mere end 300.000 gange i 2012.

Fig. 1 Selvbetjening

Andel i procent



Med indgåelsen af den politiske aftale den 12. juni 2012 om bedre og billigere kollektiv trafik, lagde transportministeren op til en række fremadrettede initiativer – herunder rabat udenfor myldretiden og gratis oprettelse af personligt rejsekort mod tidligere 50 kr. Disse initiativer forventes at øge kundetilstrømningen til rejsekortet. Samlet set

nåede antallet af udstedte rejsekort ved udgangen af 2012 op på næsten 200.000.

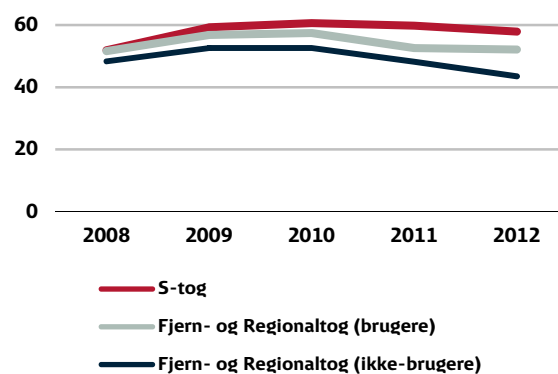
Den juridiske konstruktion omkring Rejsekort A/S er udfordret. Der er således ikke sammenhæng mellem ejerandele og indflydelse i bestyrelsen. Hertil kommer, at leverancen fra Rejsekort A/S' underleverandører ikke er endeligt på plads.

Omdømme

Blandt brugerne af S-tog var omdømmet i 2012 på niveau med de sidste fire års målinger, mens resultatet af målingen blandt brugerne af Fjern- og Regionaltog var næsten 9 point bedre end blandt ikke-brugerne, men fortsat lidt under de seneste års målinger.

Fig. 2 Omdømme

Indeks



Trafikkontrakter

DSB's nuværende trafikkontrakter med Transportministeriet om Fjern- og Regionaltogs- samt S-togstrafikken udløber ved udgangen af 2014. DSB er i dialog med Transportministeriet og Finansministeriet om nye trafikkontrakter.

Materielsituation

IC4 og IC2 idriftsættelse

Ved indgangen til 2012 holdt IC4-togene stille og havde gjort det siden november 2011 på grund af en signalforbikørsel ved Marslev på Fyn.

DSB bad i den forbindelse DTU om at foretage en gennemgang af sikkerheden omkring IC4's bremseevne – herunder togcomputeren.

I juni 2012 fremlagde DTU resultaterne af sine første undersøgelser. DTU kom frem til, at bremsesystemet på IC4 virker, som det skal, og at det overholder de internationale normer på området. DTU foreslog justeringer, blandt andet af rørføringen. Samtidig gennemførte DSB en række sikkerhedsforøgende tiltag, blandt andet ved at gøre det obligatorisk at køre med magnetskinnebremsen slået til.

DSB afventer fortsat den endelige rapport fra Havarikommissionen om hændelsen ved Marslev.

I februar 2012 fik DSB Trafikstyrelsens tilladelse til at køre driftssimulering med IC4 uden passagerer, og efter at DTU offentliggjorde sine resultater udstedte Trafikstyrelsen den 2. juli tilladelse til, at IC4-togene igen kunne køre med passagerer, og IC4 blev indsat i regionaltrafikken i Jylland. I løvfaldsperioden pålagde Trafikstyrelsen DSB særlige hastighedsrestriktioner for IC4 og IC2.

IC2 kørte første gang med kunder den 12. november 2012 på strækningen mellem Vejle og Kolding.



Fra køreplansskiftet den 9. december 2012 introducerede DSB X-lyn mellem Aarhus og København. Disse afgangene køres med IC4.

Der er desværre ingen tvivl om, at idriftsættelsen af IC4 og IC2 kommer til at blive gradvis og tage tid.

Forlig med AnsaldoBreda

Efter langvarige forhandlinger indgik AnsaldoBreda og DSB i december 2012 aftale om slutleverancerne. Aftalen ændrer ikke ved, at IC4 er et ulykkeligt kapitel i DSB's historie, men giver mere klarhed og uafhængighed.

Forliget indebærer således:

- en klar slutdato i 2013 for leverancen af IC4- og IC2-togsæt

- AnsaldoBredas accept af en forsinkelseskompensation til DSB på 550 mio. kr.
- tilkøb af et togcomputermanagementsystem (TCMS) mv., der vil øge togenes funktionalitet yderligere
- retten til, at DSB selv kan bestemme, hvem der skal forestå videreudvikling og vedligeholdelse af TCMS og tilhørende værktøjer.

DSB har pr. 31. december 2012 overtaget 70 af 83 IC4-togsæt og 9 af 23 IC2-togsæt fra AnsaldoBreda.



Fremtidens tog

Der blev med aftalen om "Bedre og billigere kollektiv trafik", truffet beslutning om anskaffelse af yderligere el-togsæt for at kunne betjene flere af de elektrificerede strækninger med moderne togmateriel indenfor en kortere årrække. DSB undersøger derfor mulighederne for nyt togmateriel, der hensigtsmæssigt vil kunne indgå i den eksisterende materielflåde.

På længere sigt er der behov for en større omlægning af DSB's togflåde i retning af flere el-drevne togsæt og en større samlet pladskapacitet. DSB har derfor igangsat det forberedende arbejde for Fremtidens tog.

Udland

DSB har siden december 2011 reduceret aktiviteterne i udlandet væsentligt. Således er DSB ikke længere operatør på den svenske del af Øresundsstrækningen samt på Västtrafikken (i og omkring Göteborg). Endvidere valgte DSB ikke at byde på en forlængelse af kørslen på Roslagsbanan, hvilket medførte, at DSB ophørte med at være operatør pr. 7. januar 2013.

DSB opererer fortsat Småland og Uppland i Sverige samt VIAS i Tyskland.

DSB vurderer kontinuerligt den forretningsmæssige udvikling i de udenlandske aktiviteter.

Ny DSB-lov

Transportministeren fremsatte den 23. oktober 2012 forslag til ændring af DSB-loven. Lovforslaget blev vedtaget den 19. december 2012, og ændringerne trådte i kraft den 29. december 2012.

Investering

Efter den ny lov skal transportministeren godkende DSB's beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt vedrørende investeringer i rullende materiel. Til brug for ministerens stillingtagen indhenter ministeren en ekstern kvalitetsvurdering.

Investeringer over 100 mio. kr. skal som hidtil godkendes af Finansudvalget, men efter den nye lov reguleres beløbsgrænsen årligt med udviklingen i nettoprisindekset.

Efter den nye lov kan transportministeren efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og dattervirksomheder har overfor tredjemand.

Bestyrelsens sammensætning

For at gøre sammensætningen af bestyrelsen mere fleksibel, fastsætter den ny lov et minimum antal på 5 og et maksimum antal på 8 bestyrelsesmedlemmer, som vælges af transportministeren. Medarbejderrepræsentanter vælges i overensstemmelse med reglerne i selskabsloven.

Ophævelse af bestemmelser om DSB S-tog a/s

Som følge af ophævelsen af bestemmelserne om DSB S-tog a/s er der i den ny lov indsat en forpligtelse for DSB til at sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.

Skattefri fusion med helejede dattervirksomheder

Med loven gøres det muligt for DSB at foretage skattefri fusion med helejede dattervirksomheder.



BERETNING OG ÅRSREGNSKAB

Hoved- og nøgletal

Mio. kr. - koncern	2008	2009	2010	2011	2012	Relative Ændringer 2011-2012
Passagerindtægter	4.541	4.223	4.329	4.469	4.773	6,8%
Trafikkontrakter	4.130	4.453	4.550	5.363	4.956	-7,6%
Danske aktiviteter	3.842	3.601	3.512	3.660	3.737	2,1%
Internationale aktiviteter, inkl. Øresund ¹	288	852	1.038	1.703	1.219	-28,4%
Kioskvarer mv.	808	767	769	816	863	5,8%
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	258	151	137	169	275	62,7%
Udlejning af togmateriel	16	174	187	231	233	0,9%
Nettoomsætning	9.753	9.768	9.972	11.048	11.100	0,5%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	510	521	638	534	508	-4,9%
Andre driftsindtægter	618	790	849	503	512	1,8%
Indtægter i alt	10.881	11.079	11.459	12.085	12.120	0,3%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.550	1.532	1.631	1.738	1.705	1,9%
Andre eksterne omkostninger	2.695	3.040	3.642	3.684	3.449	6,4%
Personaleomkostninger	3.988	4.312	4.648	4.970	4.610	7,2%
Heraf omkostninger til fratrædelser	208	-	140	15	325	-
Omkostninger i alt	8.233	8.884	9.921	10.392	9.764	6,0%
Resultat før af- og nedskrivninger (EBITDA)	2.648	2.195	1.538	1.693	2.356	39,2%
Af- og nedskrivninger	1.366	1.351	1.643	2.014	1.701	15,5%
Resultat af primær drift (EBIT)	1.282	844	-105	-321	655	-
Finansielle poster, netto	-545	-388	-450	-541	-540	0,2%
Resultat før skat	737	456	-555	-862	115	-
Årets resultat	555	338	-577	-698	50	-
Balancesum i alt	24.584	25.692	25.907	24.703	24.500	-0,8%
Egenkapital i alt	7.320	7.322	6.584	5.083	5.050	-0,6%
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.008	1.623	2.341	1.785	1.443	-19,2%
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.185	-1.248	-2.244	-1.790	-1.268	29,2%
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-494	-821	50	-262	-173	34,0%
Investeringer i materielle anlægsaktiver	-1.529	-1.240	-2.442	-2.143	-1.341	37,4%
Rentebærende gæld, netto	11.900	11.873	12.029	12.214	12.029	1,5%
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	27,2	22,5	15,4	15,3	21,2	38,6%
Overskudsgrad (EBIT margin)*	13,1	8,6	-1,1	-2,9	5,9	-
Egenkapitalforrentning (ROE)*	7,3	4,6	-8,3	-12,0	1,0	-
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	5,1	3,3	-1,3	-1,6	2,6	-
Gearing*	4,5	5,4	7,8	7,2	5,1	29,2%
Soliditetsgrad*	29,8	28,5	25,4	20,6	20,6	0,0%
Rentedækning*	2,2	1,8	0,0	-0,5	1,5	-
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.229	9.308	9.449	10.040	8.818	-12,2%
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	9.283	9.318	9.526	9.615	8.379	-12,9%
Antal personkm i Danmark (mio. km)	5.843	5.659	5.798	6.063	6.236	2,9%
Antal togrejser i Danmark (1.000 rejser) ²	164.746	165.413	166.122	177.571	182.004	2,5%
Antal togrejser i udlandet (1.000 rejser)	10.886	25.855	30.059	43.962	25.213	-42,6%
Antal togkm i Danmark (1.000 km)	56.460	56.894	57.294	58.156	57.437	-1,2%
Antal togkm i udlandet (1.000 km)	2.317	13.119	16.846	30.216	16.493	-45,4%

¹ Til forskel fra de danske aktiviteter er de internationale aktiviteter (inklusive Øresund) baseret på bruttokontrakter. Dette indebærer, at trafikudbyderne modtager passagerindtægterne og samtidig afregner en trafikkontraktbetaling for togdriften til togoperatøren.

² Antal togrejser i 2011 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal forøget med 2,7 mio. rejser som følge af endelige rejseopgørelser mv.

*Opgjort i henhold nøgletalsdefinitionerne angivet på side 76.

Beretning



DSB havde et overskud før skat på 115 mio. kr., sammenlignet med et underskud i 2011 på 862 mio. kr. Den rentebærende gæld er reduceret med 185 mio. kr. i forhold til udgangen af 2011, og de økonomiske nøgletal er generelt forbedret.

Finansiel

Der blev ved indgangen til 2012 iværksat en række effektiviseringstiltag samlet i programmet "Sundt DSB". De gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer har påvirket de økonomiske resultater positivt og har i 2012 vendt den negative udvikling i økonomien.

DSB's finansielle situation er imidlertid fortsat præget af arbejdet med at skabe en robust økonomi. Ledelsen arbejder stadig med fuldt fokus på at skabe en robust og bæredygtig økonomi, og målet for genopretningen er fortsat at forbedre DSB's økonomi (Resultat før af- og nedskrivninger) med 1 mia. kr. inden udgangen af 2014.

Overskud i 2012

DSB's resultat før skat udgjorde et overskud på 115 mio. kr. sammenlignet med et underskud på 862 mio. kr. i 2011.

Resultat før skat er negativt påvirket af:

- 325 mio. kr. til fratrædelsesomkostninger
- 40 mio. kr. til øgede pensionsomkostninger vedrørende tjenestemænd, der arbejder med tidligere DSB-aktiviteter

og positivt påvirket af:

- 33 mio. kr. vedrørende regulering af betalte tjenestemandspensioner for medarbejdere, der er pensioneret i 2011

- 60 mio. kr. fra tilbageførsel af en del af hensættelsen vedrørende DSB Väst AB
- 135 mio. kr. i avance ved ejendomssalg
- 33 mio. kr. (netto) til korrektion af tidligere indtægtsførte rabatter fra AnsaldoBreda og korrektion af nedskrivninger af materielle anlægsaktiver samt renter mv. vedrørende aftale indgået med AnsaldoBreda.

Den positive udvikling i resultat før skat skyldes en stigning i passagerindtægter som følge af flere kunder i Fjern- og Regionaltog og i S-tog samt en højere gennemsnitspris, kombineret med de økonomiske resultater af de gennemførte effektiviseringsindsatser.

Udviklingen er omvendt negativt påvirket af såvel øgede driftsomkostninger som øgede af- og nedskrivninger afledt af idriftsættelsen af rejsekortet og IC4-togsæt.

Der er pr. 31. december 2012 anvendt 230 mio. kr. af hensættelsen på 303 mio. kr. vedrørende DSB Väst AB, som blev indregnet i årsregnskabet for 2011. Driften blev overtaget af en ny operatør den 1. maj 2012, og DSB Väst AB indgår således kun i regnskabet for de første fire måneder af 2012. Efterfølgende blev der tilbageført 60 mio. kr. af hensættelsen. Hensættelsen udgjorde herefter 13 mio. kr. pr. 31. december 2012. Den endelige regulering afventer endelig afhændelse af selskabet. Herudover har DSB fortsat hensat 10 mio. kr. vedrørende DSB Sverige.

DSB har i december 2012 indgået en aftale med AnsaldoBreda. Aftalen betyder, at DSB giver afkald på "Liquidated Damages" mod at opnå "Financial Compensation" i form af rabat på et tilsvarende beløb på fremtidige køb hos AnsaldoBreda. Financial Compensation fragår anskaffelsesbeløbet vedrørende IC4- og IC2-togsæt med undtagelse af et beløb svarende til de ekstra finansieringsomkostninger, som DSB har afholdt på grund af forsinkelserne.

Den rentebærende gæld udgjorde 12.029 mio. kr. pr. 31. december 2012, hvilket er 185 mio. kr. mindre end ved udgangen af 2011. Gearingen udgjorde 5,1 (7,2) og udvikler sig således i den rigtige retning. Soliditetsgraden udgjorde 20,6 ved udgangen af 2012 (20,6), hvilket fortsat ikke er på et acceptabelt niveau. DSB har sidst i 2012 optaget 2 obligationslån på markedsvilkår på henholdsvis 200 mio. kr. og 750 mio. SEK.

Transportministeren kan efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere DSB's og DSB's dattervirksomheders forpligtelser, jf. Lov om DSB.

DSB's balancesum udgjorde 24.500 mio. kr. pr. 31. december 2012 i forhold til 24.703 mio. kr. ultimo 2011, hvilket er et fald på 203 mio. kr. Årsagen til udviklingen er en reduktion af aktiverne, herunder ejendomssalg samt generelt færre investeringer end afskrivninger. Passiverne er påvirket af lavere gæld og færre hensatte forpligtelser.

DSB har i 2012 investeret 1.517 mio. kr. (2.437 mio. kr.). Udover en fokuseret prioritering er årets investeringer reduceret med de rabatter fra AnsaldoBreda vedrørende anskaffelsen af IC4- og IC2-togsæt, der i konsekvens af den tidligere regnskabsmæssige behandling blev indtægtsført.

Nettoomsætningen steg med 52 mio. kr.

Nettoomsætningen i DSB-koncernen var 11.100 mio. kr. i 2012 (11.048 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 52 mio. kr.

Passagerindtægterne udgjorde 4.773 mio. kr. (4.469 mio. kr.), en stigning på 7 procent. Udviklingen kan forklares af en samlet kundevækst på 4,6 mio. kunder i Fjern- og Regionaltog og S-tog samt højere gennemsnitspriser.

Indtægter fra trafikkontrakter faldt med 8 procent og udgjorde 4.956 mio. kr. i 2012 (5.363 mio. kr.). Årsagen til faldet er overdragelsen af den svenske

del af Øresundstrafikken i december 2011 og overdragelsen af trafikken drevet af DSB Väst AB i maj 2012. Hertil kommer de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i de danske trafikkontrakter, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Disse forhold modvirkes delvist af stigende trafikkontraktindtægter som følge af ibrugtagning af flere IC4-togsæt.



Salg af kioskvarer mv. er steget med 6 procent i forhold til 2011 og udgjorde 863 mio. kr. (816 mio. kr.). Væksten kan henføres til transformeringen af Kort & Godt-butikker til "7-Eleven-konceptet".

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til eksterne kunder udgjorde 275 mio. kr. i 2012 (169 mio. kr.). Den markante stigning kan primært henføres til overdragelsen af den svenske del af Øresundstrafikken til Øresundstrafiken, der køber vedligeholdelsesydelse hos DSB. Tidligere var betalingen for vedligeholdelsen af de svenske Øresundstog indeholdt i den trafikkontraktbetaling, som DSBFirst Sverige AB modtog.

Udlejning af togmateriel udgjorde 233 mio. kr. (231 mio. kr.). Aktiviteten omfatter udlejning af Øresundstogsæt til Transportministeriet, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver faldt med 26 mio. kr. og udgjorde 508 mio. kr. i 2012.

Andre driftsindtægter udgjorde 512 mio. kr. i 2012 svarende til en stigning på 9 mio. kr. DSB har tidligere vurderet, at DSB ved sit tilsagn i maj 2009 var forpligtet til at anvende den rabat, der opnås på køb hos AnsaldoBreda, til aktiviteter relateret til "Kunder Til Tiden". Transportministeriet har i november 2012 over for DSB tilkendegivet, at DSB ikke har en forpligtelse til sådanne KTT-aktiviteter, og at alle midler fra forliget med

AnsaldoBreda S.p.A. fra maj 2009 skal anvendes til anskaffelse og idriftsættelse af IC4- og IC2-togsæt. Dette betyder, at de tidligere indtægtsførte rabatbeløb på 132 mio. kr. er tilbageført i 2012. Andre driftsindtægter er endvidere i væsentligt omfang påvirket af avancer ved salg af fast ejendom.

Omkostninger påvirket af fratrædelser

Omkostningerne udgjorde i alt 9.764 mio. kr. i 2012 (10.392 mio. kr.).

Andre eksterne omkostninger faldt med 235 mio. kr. og udgjorde 3.449 mio. kr. i 2012 (3.684 mio. kr.).

Faldet skyldes stram omkostningsstyring samt nedgangen i de udenlandske aktiviteter. Disse forhold modvirkes delvist af udfordringerne med leveringen af IC4-togsættene, herunder omkostninger til erstatningsmateriel, og omkostninger til erstatningstransport i forbindelse med lukningen af Limfjordsbroen og øgede omkostninger til konsulenter, advokater mv.



Personaleomkostninger faldt i 2012 med 360 mio. kr. til 4.610 mio. kr. (4.970 mio. kr.). Udviklingen er sammensat af en række modsatrettede forhold, herunder 325 mio. kr. i omkostninger til fratrædelsesordninger og øgede pensionsomkostninger vedrørende udlånte tjenestemænd, der arbejder i virksomheder udenfor DSB, men som DSB afholder dele af pensionsomkostningerne for. Dette forhold har belastet regnskabet for 2012 med 40 mio. kr. Omvendt er regnskabet positivt påvirket af 33 mio. kr. vedrørende tjenestemænd, som er pensioneret i 2011. Endvidere er 2012 påvirket af lavere lønomkostninger i den danske del af DSB, hvilket er afledt af færre ansatte som resultat af de gennemførte effektiviseringsindsatser. Hertil kommer overdragelsen af den svenske del af Øresundstrafikken ved udgangen af 2011 og overdragelsen af trafikken drevet af DSB Väst AB i maj 2012.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er faldet med 313 mio. kr. og udgjorde 1.701 mio. kr. (2.014 mio. kr.). Faldet skal ses i lyset af nedskrivning af IC4-togsæt med 345 mio. kr. i 2011. Hertil kommer, at 105 mio. kr. af denne nedskrivning er tilbageført i 2012 i konsekvens af den ændrede regnskabsmæssige behandling af rabat opnået fra AnsaldoBreda. Korrigeret herfor var der en stigning i afskrivningerne på 137 mio. kr., hvilket skyldes øgede afskrivninger primært vedrørende rejsekontort og flere ibrugtagne IC4-togsæt.

Finansielle poster

I 2012 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 540 mio. kr. (541 mio. kr.). De finansielle poster er positivt påvirket af indregnet rentekompensation på 67 mio. kr. fra AnsaldoBreda (36 mio. kr.).

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der udbetales 56 mio. kr. i udbytte for 2012.

Aflønning i DSB

Vederlagspolitikken skal understøtte DSB's strategi og værdier og har til formål at sikre en passende vederlagsstruktur, der kan tiltrække og fastholde de bedst mulige kompetencer under hensyn til, at selskabet er 100 procent ejet af staten.

Vederlag til direktionen udgjorde i alt 7,3 mio. kr., inklusive resultatløn.

Det gennemsnitlige årsvederlag til den øvrige ledelse udgjorde 2,4 mio. kr., inklusive fratrædelsesomkostninger mv. til direktører, som fratrådte i 2012.

Ingen medarbejdere har i 2012 fået udbetalt mere end det gennemsnitlige årsvederlag for den øvrige ledelse. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,2 mio. kr. årligt.

Af vederlagspolitikken fremgår, at der fremadrettet kun med vederlagsudvalgets godkendelse i ganske særlige tilfælde kan aftales fratrædelsesgodtgørelser, der afviger fra Funktionærlovens bestemmelser. For de nugældende kontrakter for under- og vicedirektører samt direktører, hvori der indgår aftale om fratrædelsesgodtgørelse, svarer godtgørelsen til mellem 6 og 12 måneders løn. Aftalen med den administrerende direktør indeholder ikke aftale om fratrædelsesgodtgørelse.

se, mens opsigelsesvarslet er aftalt til 24 måneder (dog 30 måneder i det første år).

Segmenter

Fjern- og Regionaltog

Fjern- og Regionaltogets resultat før af- og nedskrivninger steg med 412 mio. kr. i 2012. Resultatet var positivt påvirket af flere rejsende, en højere gennemsnitspris samt de økonomiske resultater af de gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer. Omkostningerne pr. togkilometer blev forbedret med 2 procent, på trods af at omkostningerne er negativt påvirket af sporarbejder, lukningen af Limfjordsbroen og omkostninger til fratrædelsesordninger.

Nettoindtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt steg med 110 mio. kr., som følge af ibrugtagning af flere IC4-togsæt¹, delvist modvirket af de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden.

Udlejning af togmateriel udgjorde 233 mio. kr. (231 mio. kr.). Aktiviteten omfatter udlejning af Øresundstogsæt til Transportministeriet, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Resultat af primær drift steg med 679 mio. kr. til et overskud på 60 mio. kr. i 2012. Udviklingen er påvirket af ovenstående positive resultater samt nedskrivning af IC4-togsæt i 2011 på 345 mio. kr. Heraf er 105 mio. kr. tilbageført i 2012. Herudover er resultatet negativt påvirket af de stigende omkostninger som følge af udfordringerne omkring IC4-leverancen, herunder omkostninger til erstatningsmateriel for de manglende IC4-togsæt samt omkostninger til fratrædelsesordninger, omkostninger til sporarbejder (Nordvestbanen) og erstatningstransport i forbindelse med lukningen af Limfjordsbroen.

Den samlede produktion udgjorde 37,6 mio. togkilometer i 2012, hvilket var 2 procent mindre end i 2011. Udviklingen er påvirket af de omfattende

¹ Forsinkelsen af IC4-togsættene har medført mindre afskrivninger mv. i forhold til de forudsætninger, som lå til grund for den trafikkontrakt, der er indgået med staten. De mindre afskrivninger mv. er således blevet modsvaret af en reduktion i de indtægter fra trafikkontrakten, som DSB modtager fra staten. Ved ibrugtagning af et IC4-togsæt forøges indtægterne fra trafikkontrakten tilsvarende.

sporarbejder på Nordvestbanen samt lukningen af Limfjordsbroen.

Tabel 5: Fjern- og Regionaltog

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	6.393	6.035	358	6
Passagerindtægter	3.512	3.263	249	8
Indtægter fra trafikkontrakt	2.523	2.413	110	5
Kioskvarer mv.	39	43	-4	-9
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	86	85	1	1
Udlejning af togmateriel	233	231	2	1
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	800	953	-153	-16
Indtægter i alt	7.193	6.988	205	3
Omkostninger i alt	6.119	6.326	207	3
Resultat før af- og nedskrivninger	1.074	662	412	62
Af- og nedskrivninger	1.014	1.281	267	21
Resultat af primær drift	60	-619	679	-
Indtjeningsgrad	16,8	11,0	5,8	53
Antal togrejser (mio. rejser)	49,9	49,2	0,7	1
Passagerindtægter / togkm (kr.)	93	85	8	9
Trafikkontraktindtægter / togkm (kr.)	67	63	4	6
Omkostninger / togkm (kr.)	163	166	3	2
Antal togkm (mio. km)	37,6	38,2	-0,6	-2

S-tog

S-tog's økonomiske resultater var i 2012 positivt påvirket af en stigning i antal kunder. Passagerindtægter pr. togkilometer er steget, og omkostningerne pr. togkilometer har ligeledes udviklet sig positivt.

S-tog har i 2012 haft det højeste antal rejsende nogensinde, hvilket særligt kan tilskrives en god drift samt muligheden for, at kunderne frit kan medtage cyklen i S-toget.

Udover en stigning i antallet af rejser har kunderne også i gennemsnit rejst længere end tidligere, hvilket har ført til en stigning i gennemsnitsprisen.

Trafikkontraktindtægterne er påvirket af de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Indtæg-

ter fra den med staten indgåede trafikkontrakt blev i 2012 således reduceret med 33 mio. kr. til 1.215 mio. kr. (1.248 mio. kr.).

Omkostninger i alt er reduceret med 71 mio. kr. og udgjorde 1.442 mio. kr. (1.513 mio. kr.). Udviklingen kan henføres til effektiviseringer og fallende omkostninger til trods for en stigning i kørte togkilometer.

Tabel 6: S-tog				
Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.505	2.454	51	2
Passagerindtægter	1.290	1.206	84	7
Indtægter fra trafikkontrakt	1.215	1.248	-33	-3
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	82	102	-20	-20
Indtægter i alt	2.587	2.556	31	1
Omkostninger i alt	1.442	1.513	71	5
Resultat før af- og nedskrivninger	1.145	1.043	102	10
Af- og nedskrivninger	636	638	2	0
Resultat af primær drift	509	405	104	26
Indtjeningsgrad	45,7	42,5	3,2	8
Antal togrejser (mio. rejser)	107,6	103,8	3,8	4
Passagerindtægter / togkm (kr.)	83	79	4	5
Trafikkontraktindtægter / togkm (kr.)	82	78	4	5
Omkostninger / togkm (kr.)	93	100	7	7
Antal togkm (mio. km)	15,5	15,2	0,3	2

Resultat før af- og nedskrivninger steg med 102 mio. kr. og udgjorde 1.145 mio. kr. (1.043 mio. kr.).

Produktionen, opgjort som antal togkilometer, steg med 2 procent i forhold til 2011. Stigningen skyldes primært udvidelse af køreplanen på Ringbanen samt færre sporarbejder og aflysninger end i 2011.

Øresund

For at kunne opretholde en stabil drift af Øresundstrafikken blev DSBFirst rekonstrueret pr. 1. august 2011. Aktiviteterne i DSBFirst Sverige blev afviklet med køreplansskiftet den 11. december 2011, hvor Veolia Transport Sverige overtog den

svenske del af Øresundstrafikken. DSB varetager herefter, under det nye navn DSB Øresund A/S, den danske del af Øresundstrafikken på Kystbanen og Kastrupbanen. Den svenske del af Øresundstrafikken er således ikke indeholdt i 2012, hvilket påvirker udviklingen sammenlignet med 2011.

Tabel 7: Øresund

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	752	980	-228	-23
Indtægter fra trafikkontrakter	479	883	-404	-46
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	273	97	176	181
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	28	145	-117	-81
Indtægter i alt	780	1.125	-345	-31
Omkostninger i alt	773	1.126	353	31
Resultat før af- og nedskrivninger	7	-1	8	-
Af- og nedskrivninger	-	-	-	-
Resultat af primær drift	7	-1	8	-
Indtjeningsgrad	0,9	-0,1	1,0	-

Øresundskontrakten er en bruttokontakt, og dermed tilfalder passagerindtægterne Transportministeriet.

Togene i såvel den danske som i den svenske del af Øresundstrafikken kører i pulje. DSB Øresund varetager, med DSB Vedligehold som underleverandør, vedligeholdelsen af alle togsæt i puljen. Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel steg således med 176 mio. kr. til 273 mio. kr. i 2012 (97 mio. kr.). I 2011 var indtægterne vedrørende reparation og vedligehold af togmateriel indeholdt i betalingerne via trafikkontrakten.

Resultat før af- og nedskrivninger i Øresund udgjorde et overskud på 7 mio. kr. (-1 mio. kr.).

Vedligehold

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 43 mio. kr., hvilket var på niveau med resultatet i 2011. Resultatet er dog påvirket af omstrukturingsomkostninger på 68 mio. kr. i 2012. Når der ses bort fra disse, er udviklingen i resultatet positivt. Årsagen til den positive udvikling er blandt andet, at nedskrivninger på ukurans er reduceret

med ca. 40 mio. kr. Herudover gennemføres vedligeholdelsesopgaverne på de driftsvendte værksteder med færre medarbejdere, hvilket bidrager positivt. Omkostningerne til vedligeholdelsesopgaverne er reduceret med ca. 2,5 procent i perioden 2011 til 2012.

Tabel 8: Vedligehold

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	1.578	1.736	-158	-9
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	134	16	118	-
Indtægter i alt	1.712	1.752	-40	-2
Omkostninger i alt	1.669	1.705	36	2
Resultat før af- og nedskrivninger	43	47	-4	-9
Af- og nedskrivninger	43	44	1	2
Resultat af primær drift	0	3	-3	-
Indtjeningsgrad	2,7	2,7	0	0

Kort & Godt

Den øgede kommerialisering samt overgangen til "7-Eleven-konceptet" har påvirket udviklingen i Kort & Godt positivt. Det øgede salgsfokus har i 2012 medført en stigning på 47 mio. kr. i salg af kioskvarer. Omvendt er resultatet negativt påvirket af omkostninger til fratrædelsesordninger. Resultat før af- og nedskrivninger er forbedret fra et underskud i 2011 på 18 mio. kr. til et overskud i 2012 på 18 mio. kr.

Tabel 9: Kort & Godt

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af kioskvarer mv.	991	944	47	5
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	41	10	31	-
Indtægter i alt	1.032	954	78	8
Omkostninger i alt	1.014	972	-42	-4
Resultat før af- og nedskrivninger	18	-18	36	-
Af- og nedskrivninger	4	10	6	60
Resultat af primær drift	14	-28	42	-
Indtjeningsgrad	1,8	-1,9	3,7	-

Sverige

Ved udgangen af 2012 bestod DSB Sverige af følgende operationer: Roslagsbanan i Stockholmsområdet, Krösatåget i Jönköpingområdet (DSB Småland) samt Upptåget uden for Stockholm (siden juni 2011). Trafikken, som blev drevet af DSB Väst AB, blev den 1. maj 2012 overdraget til SJ. Driften af Roslagbanan i Stockholm er overdraget til Arriva 7. januar 2013.

Overdragelsen af trafikken i DSB Väst i 2012 påvirker udviklingen i indtægter fra trafikkontrakter, der er faldet med 78 mio. kr. i forhold til 2011. Udviklingen er delvist modvirket af den nye operation overtaget i juni 2011, Upptåget.

Tabel 10: Sverige

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	531	609	-78	-13
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	43	56	-13	-23
Indtægter i alt	574	665	-91	-14
Omkostninger i alt	595	772	177	23
Resultat før af- og nedskrivninger	-21	-107	86	80
Af- og nedskrivninger	2	13	11	85
Resultat af primær drift	-23	-120	97	81
Indtjeningsgrad	-4,0	-17,6	13,6	77,3

Resultat før af- og nedskrivninger er forbedret med 86 mio. kr. i forhold til 2011. Resultatet er løbende forbedret i 2012. Der har således samlet set været overskud i både 3. og 4. kvartal 2012, men resultatet er fortsat udfordret af DSB Småland isoleret set.



DSB Sverige har samlet et underskud (resultat af primær drift) på 23 mio. kr., hvilket er en forbedring på 97 mio. kr. i forhold til 2011.

DSB har fortsat hensat 10 mio. kr. vedrørende DSB Sverige, begrundet i DSB Småland.

Tyskland

DSB Tyskland havde i 2012 indtægter i alt på 202 mio. kr. og et resultat før skat på 2 mio. kr.

Tabel 11: Tyskland

Mio. kr.	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	209	211	-2	-1
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver og opført under aktiver	-7	16	-23	-
Indtægter i alt	202	227	-25	-11
Omkostninger i alt	194	221	27	12
Resultat før af- og nedskrivninger	8	6	2	33
Af- og nedskrivninger	6	7	1	14
Resultat af primær drift	2	-1	3	-
Indtjeningsgrad	3,8	2,8	1,0	36

Forventninger til fremtiden

Der har i 2012 været forbedrede resultater målt på antal kunder, rettidighed og økonomi. I 2012 er antallet af medarbejdere i de danske aktiviteter reduceret med 635. Målet er ca. 1.200 stillinger, der samlet set skal nedlægges, inden udgangen af 2014. Herudover er indkøb effektiviseret, og DSB Rejsebureau er lukket. Organisationsstrukturen er tilpasset, og DSB har nu en mere klar og entydig rolle- og ansvarsfordeling. Herudover samles al administration i København i løbet af 2013 i ét domicil i Høje-Taastrup.



Forventningen til resultatet for 2013 er positivt påvirket af de i 2012 gennemførte tiltag samt de i 2013 planlagte effektiviseringer og besparelser. Hertil kommer resultatet af den positive kunde-

udvikling i Danmark, både i S-tog og i Fjern- og Regionaltog. Disse positive forhold modsvarer dog delvist af stigende energiomkostninger, sporarbejder samt omkostninger i forbindelse med indførelsen af rejsekortet.

DSB er således i 2013 på vej mod en bedre økonomisk balance, men vil dog endnu være påvirket af de afledte konsekvenser af genopretningsplanen herunder omkostninger til omstruktureringer og afskedigelser.

Resultat før skat og poster af engangskaraktør forventes i 2013 at vise en forbedring.

Sikkerhed

Tabel 12: Hændelser¹

Antal	Vækst			
	2012	2011	Abs.	Pct.
Væsentlig ulykke i togvejsspor (kollision, afsporing eller brand)	1	1	-	-
Væsentlig ulykke på rangerområde (kollision, afsporing eller brand)	1	1	-	-
Personskade				
- Omkomne	0	0	-	-
- Alvorligt tilskadekomne	1	6	-5	-83
- Lettere tilskadekomne	67	86	-19	-22
Signalforbikørsel				
- Togvejsspor (A-B)	104	138	-34	-25
- Sikret rangerområde (C)	35	37	-2	-5
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	16	30	-14	-47
Knækket hjul eller aksel	0	2	-2	-

¹ Tabellen omfatter ulykker og de væsentligste forløbere, som DSB og S-tog har indflydelse på. Eksklusive: Påkørsel af personer som færdes uretmæssigt i spor, ulykker i overkørsler og selvmord.

Sikkerhedsniveauet i 2012 havde samme høje niveau som i 2011. Med under 0,2 alvorlige personskader pr. million togkilometer overholder DSB's togdrift således den nationale grænse på maksimalt 0,3, som er fastsat af Trafikstyrelsen. Ingen personer omkom eller kom alvorligt til skade som følge af kollision, afsporing, brand eller anden personskade på grund af brist i DSB's sikkerhedsaktiviteter. Én person omkom som følge af et forsøg på at stige på toget efter igangsætning, og yderligere én person kom alvorligt til skade af samme årsag. Én person kom alvorligt til skade ved fald i et opbremsende tog. Derudover er alvorlige personskader sket som følge af per-

sonpåkørsel i overkørsler eller påkørsel af personer, som har befundet sig uautoriseret i eller ved spor. Antallet af lettere tilskadekomne ligger på samme niveau som i 2011.

DSB overvåger sikkerheden hele driftsdøgnet alle årets dage, og opstår der en sikkerhedshændelse bliver den registreret og analyseret. En af de hændelser en jernbanevirksomhed løbende overvåger og søger at reducere er passage af signal i stop. DSB har i 2012 reduceret antallet af disse hændelser med mere end 20 procent og fortsætter indsatsen i 2013.

Risikostyring

For at sikre en robust og sammenhængende styring af risici har DSB igangsat et Enterprise Risk Management-program.

Makrorisici

DSB oplever fortsat fremgang i antal passagerer til trods for den fortsatte lavkonjunktur. Der er således behov for fortsat at sikre kapacitet til såvel eksisterende som nye kunder.

Markedsrisici

De primære konkurrenter er, udover andre togoperatører, transportformer som bil, bus og fly. DSB's fokus på pålidelighed, sammenhæng og rettidighed er med til at underbygge vort kollektive ansvar. DSB vil arbejde for et optimeret samarbejde og en effektiv koordinering af trafikken til kundens bedste.

Politiske risici

Grundlaget for DSB's forretning ligger hovedsageligt i gældende lovgivning og øvrige betingelser udstukket af Transportministeriet. Den fremtidige udvikling er derfor bestemt af ejeren via valgte prioriteringer.

I forhandlingerne om en ny trafikkontrakt efter 2014 spiller strategien Sundt DSB en vigtig rolle. Det er altafgørende, at DSB eksekverer på strategien og derved bliver et konkurrencedygtigt og robust selskab med fokus på grundproduktet.

DSB's omdømme er med til at påvirke den politiske risiko.

Operationelle risici

DSB har gennem mange år arbejdet fokuseret med jernbanesikkerhed og styring af de risici, der er forbundet med at køre tog, jf. afsnit om Sikkerhed.

Tilliden til DSB kommer derudover i høj grad gennem et kontinuerligt velfungerende produkt.

Effektivisering af virksomheden er en nødvendighed for at styrke DSB's konkurrenceevne, og for at DSB fremadrettet kan sikre de ressourcer, der skal til for at holde det store fokus på at styrke kundens positive oplevelse. DSB har gennem 2012 gennemført effektiviseringer i form af omstruktureringer og færre ansatte. Ydermere er det besluttet, at samle al administration i København i ét domicil i Høje-Taastrup. Det er vigtigt, at DSB konstant har fokus på de risici, der er i forbindelse med forandringen af virksomheden, herunder implementering af nye processer. Implementeringen af nye processer kan på kort sigt udgøre en risiko, men det er en risiko, DSB må løbe og styre for at opnå et Sundt DSB.

Finansielle risici

I forbindelse med den løbende drift og finansiering er virksomheden påvirket af udviklingen og pris-sætningen i de finansielle markeder. De finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling er detaljeret beskrevet i årsregnskabet.

Overordnet arbejder DSB ud fra en godkendt finansiel strategi, der afstikker rammerne for den finansielle styring. Generelt har de finansielle markeder været meget uforudsigelige, og DSB foretager løbende tilpasning til de ændrede markedsvilkår. Specifikt ønsker DSB at sikre likviditet til refinansiering, driftens likviditetsbidrag og investeringer ved at fastholde en høj grad af finansielt råderum.

DSB har historisk set ikke været afhængig af enkelte banker og har blandt andet stor spredning i lånoptagelse på forskellige finansielle markeder.

Regnskabsaflæggelse

DSB's risikostyring og interne kontroller vedrørende regnskabsaflæggelsen er tilrettelagt med henblik på:

- aflæggelse af et internt regnskab, der giver mulighed for at måle og følge op på koncernens præstation
- aflæggelse af interne opgørelser, der giver mulighed for at analysere og følge op på økonomien og effektiviteten på togstrækninger
- aflæggelse af et eksternt regnskab, der er i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Kontrolmiljøet udgøres af den organisatoriske struktur og de interne retningslinjer samt interne kontroller i såvel manuelle som systemunderstøttede processer. De interne kontroller er tilrettelagt dels som kontroller, der er integreret i den daglige datastrøm, dels management kontroller integreret i den periodiske afrapportering.

Ledelsen har etableret formelle procedurer for økonomirapportering. Heri indgår interne månedsrapporter og ekstern rapportering kvartalsvis. Bestyrelsen modtager skriftlige og mundtlige redegørelser for den økonomiske udvikling.

Revisionen afrapporterer, som en integreret del af deres rapportering, til bestyrelse og direktion om effektiviteten i regnskabsprocesserne.

God selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsledelse, som fremgår af publikationen "Staten som aktionær". Publikationen indeholder retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Publikationen "Staten som aktionær" findes på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk.

Herudover forholder DSB sig til anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse. DSB bestræber sig på at efterleve anbefalingerne i det omfang, de er relevante for DSB, og på en måde så DSB samtidig opfylder statens anbefalinger og Lov om DSB. Anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse findes på hjemmesiden www.corporategovernance.dk.

Som følge af DSB's status som selvstændig offentlig virksomhed er der 12 ud af de i alt 79 anbefalinger fra selskabskomitéen, som vurderes ikke at være relevante for DSB. Det gælder anbefalinger, som retter sig mod forholdet til investorer, forhold omkring aktiestruktur og aktie- og optionsbaseret aflønning samt anbefalinger om valg og valgbarhed til DSB's bestyrelse.

Åbenhed og transparens

Kommunikation

DSB tilstræber, at dialogen mellem virksomheden og interessenterne (ejer, kunder, medarbejdere og samarbejdspartnere) er så åben og bred som mu-

ligt, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig. DSB har besluttet at udarbejde en interessenthåndteringspolitik i samarbejde med ejeren.

Med henblik på at forbedre kundeservicen og styrke dialogen med kunderne blev der i efteråret 2011 etableret en kundeambassadørfunktion. Kundeambassadøren er en uafhængig klageinstans, der behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren afleverer halvårligt en statusrapport til DSB's direktion.



Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB er forpligtet til hurtigst muligt at give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om alle væsentlige forhold, der vedrører virksomheden, og som kan antages at få betydning for DSB's fremtid, medarbejdere, ejer eller kreditorer. Samtlige meddelelser indsendes elektronisk via hjemmesiden www.offentlige-selskaber.dk.

Års- og delårsrapporter

Som selvstændig offentlig virksomhed aflægger DSB regnskab i henhold til årsregnskabslovens § 102 og er sidestillet med børsnoterede selskaber for så vidt angår regnskabskrav.

DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber mm.

DSB's bestyrelse skal afgive kvartals- og halvårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabslovens kapitel 16. Kvartals-, og halvårsrapporter sendes til transportministeren, og en bekræftet kopi sendes til Erhvervsstyrelsen.

Transportministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til Lov om jernbane § 7, stk. 1. Seneste udgave trådte i kraft den 5. december 2012.

Redegørelse for samfundsansvar

I henhold til årsregnskabslovens § 99 a skal DSB som selvstændig offentlig virksomhed redegøre offentligt for, hvordan virksomheden forholder sig til samfundsansvar. Redegørelsen skal blandt andet indeholde oplysning om DSB's politikker for samfundsansvar, samt hvordan DSB omsætter sine politikker for samfundsansvar til handling.

DSB har siden 2009 årligt udarbejdet en rapport om samfundsansvar. Rapporten er for 2012 indarbejdet i selve årsrapporten. Desuden udarbejder DSB årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på DSB's hjemmeside.

Etik

DSB's ledelse med involvering af de faglige organisationer og en række fagområder er i færd med at udvikle et sæt etiske regler, der skal gælde for alle DSB's medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne partnere, hvordan DSB håndterer forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til velgørenhed samt DSB's forventninger til alle medarbejders integritet og saglighed. DSB planlægger at kommunikere de etiske regler til alle medarbejdere i 2013. DSB har desuden besluttet at etablere en whistleblower-ordning, som implementeres i 2013.

Offentlighed

DSB's virksomhedsmøde, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for pressen.

På DSB's virksomhedsmøde deltager transportministeren, bestyrelsen, direktionen og DSB's revisorer. Virksomhedsmødet ledes af en dirigent, som udpeges af transportministeren. Det ordinære virksomhedsmøde afholdes hvert år inden udgangen af april måned.

Endvidere offentliggør DSB virksomhedens vedtægter og årsrapport på DSB's hjemmeside.

Ifølge DSB-loven gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.

Ledelsesudvalg

DSB har i 2012 nedsat et Revisionsudvalg og et Vederlagsudvalg. Kommissorier for de to udvalg vil blive offentliggjort på DSB's hjemmeside.

Revisionsudvalget består af følgende medlemmer:
Carsten Gerner, formand
Lars Andersen
Andreas Hasle

Vederlagsudvalget består af følgende medlemmer:

Annette Sadolin, formand
Lilian Mogensen
Peter Schütze

DSB's ledelse

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

DSB's bestyrelse består dels af medlemmer valgt af transportministeren på det ordinære virksomhedsmøde, dels af medlemmer valgt af medarbejderne i DSB.

De medlemmer, som ministeren vælger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn og således, at bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale forhold. De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, vælges i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentation og suppleanter for disse, herunder reglerne for koncernrepræsentation og valgbarhed.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en selvevaluering af bestyrelsens arbejde, af de individuelle medlemmer og af de samlede kompetencer i bestyrelsen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse var formålet at identificere mulige forbedringsmuligheder for bestyrelsens arbejde og dermed dens værdiskabelse.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 2 år. Genvalg kan finde sted for en periode på 1 år eller mere. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2012

I 2012 bestod DSB's bestyrelse af ni medlemmer, hvoraf seks var valgt af transportministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over DSB's bestyrelse fremgår af Om DSB.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og fastsætter dennes ansættelsesvilkår. Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i DSB's vedtægter.

Direktionen består af et eller flere medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager DSB's daglige ledelse.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2012

Den 7. januar 2013 er driften af Roslagbanan i Stockholm overdraget til Arriva.

DSB har med virkning fra 1. april 2013 ændret organisationen. Ændringen udover rokeringer i ledelsen har betydet, at kommerciel direktør i DSB Gert Frost og administrerende direktør i DSB Vedligehold A/S Frank Olesen har fratrådt deres stillinger.

DSB og trafikmyndighederne i Sverige er uenige om fortolkningen af den aftale, som er indgået vedrørende DSB's forpligtelser i relation til aktiviteterne i DSB Småland. Parternes uenighed forventes afklaret inden udgangen af 1. halvår 2013.

DSB besluttede i samarbejde med Transportministeriet at igangsætte en ekstern undersøgelse af DSB's samarbejde med PR-Bureauet Waterfront. Undersøgelsen ledes af advokatfirmaet Bruun & Hjejle. Advokatfirmaet forventer at færdiggøre resultatet af undersøgelsen medio april 2013.

Regeringen foreslog i marts 2013 etablering af en fond med det formål at målrette udbygningen af den kollektive trafik i Danmark. Udbygningen betyder, at der skal ske en elektrificering af jernbanenettet. En elektrificering af jernbanenettet forventes at medføre behov for udskiftning af DSB's materiel i løbet af en periode, der er kortere end forudsat ved fastsættelsen af de nuværende afskrivningshorisonter.

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2012, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2012.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

22. marts 2012
Indsendelse af meddelelse om Årsrapport 2011

3. april 2012
Indsendelse af indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde den 24. april 2012

23. maj 2012
Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1. kvartal 2012

23. august 2012
Indsendelse af meddelelse om halvårsrapport 2012

14. november 2012
Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1.-3. kvartal 2012

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2012 for DSB.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2012 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og koncernens og modervirksomhedens finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og modervirksomheden står over for.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

København, den 22. marts 2013

I direktionen

Jesper Lok
Administrerende direktør

Jacob Kjær
Økonomidirektør

I bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Carsten Gerner

Helge Israelsen

Lilian Merete Mogensen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Petersen

Til bestyrelsen

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2012, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og uddøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2012 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2012 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 22. marts 2013

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard
Revisionschef

De uafhængige revisorers erklæringer

Til transportministeren

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2012, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af koncernregnskabet og årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakterne, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning samt god offentlig revisionsskik, jf. rigsrevisorloven. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten samt love og andre forskrifter.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2012 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2012 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten samt love og andre forskrifter.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 22. marts 2013

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor

Torben Bender
Statsaut. revisor

Lone L. Strøm
Rigsrevisor

Tina Møllerup Laigaard
Kontorchef

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Årsrapporten er bortset fra nedenstående forhold aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2011.

Korrektion af dekomponering af levetiden for visse gearsystemer i tidligere år

Der er foretaget korrektion af levetiden for manglende dekomponering i tidligere år af visse gearsystemer monteret i togmateriel, der ikke på anskaffelsestidspunktet blev udskilt som selvstændige komponenter med en kortere levetid end selve togsættet.

Korrektionen af værdien af de materielle anlægsaktiver pr. 1. januar 2011 er indregnet direkte på egenkapitalen med i alt 42 mio. kr. før skat og 32 mio. kr. efter skat. Resultatet for 2011 og 2012 er for begge år reduceret med 4 mio. kr. før skat og 4 mio. kr. efter skat. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal og hoved- og nøgletal.

Præsentation

Præsentation i balancen af den indregnede dagsværdi af afledte finansielle instrumenter er i 2012 ændret således, at præsentationen af dagsværdierne for instrumenter anvendt til regnskabsmæssig sikring af langfristede lån nu følger opdelingen imellem kort- og langfristet del af de sikrede lån.

Dagsværdi af sikringsinstrumenter relateret til langfristede lån er nu præsenteret som Andre tilgodehavender under finansielle anlægsaktiver henholdsvis Øvrige langfristede gældsforpligtelser under langfristede gældsforpligtelser. Tidligere blev dagsværdien af alle sikringsinstrumenter præsenteret som Andre tilgodehavender under omsætningsaktiver henholdsvis Anden gæld under kortfristede forpligtelser.

Ovenstående ændring i præsentation har ingen effekt på Aktiver i alt eller Gældsforpligtelser i alt.

Præsentation af Likvider og Kreditinstitutter i Pengestrømsopgørelse er ændret, således at Kreditinstitutter ikke længere fradrages i Likvider. Ændring i Kreditinstitutter præsenteres under Pengestrømme fra finansieringsaktivitet.

Ovenstående ændringer i præsentation har ingen effekt på Egenkapital eller Årets resultat. Kreditinstitutter, Driftskapital og Finansieringsaktivitet i Pengestrømsopgørelse påvirkes af sidstnævnte

ændring. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal og hoved- og nøgletal.

Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

Som målevaluta benyttes danske kroner. Alle andre valutaer anses som fremmed valuta.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden DSB og tilknyttede virksomheder, hvori DSB-koncernen har bestemmende indflydelse. Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men i hvilke DSB-koncernen besidder 20 procent eller mere af stemmerettighederne og udøver en betydelig indflydelse på den driftsmæssige og finansielle ledelse, betragtes som associerede virksomheder.

Virksomheder, der ejes og drives sammen med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures), konsolideres pro rata.

Koncernregnskabet udarbejdes som et sammenlæg af modervirksomhedens, de tilknyttede virksomheders (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis. Regnskabsposter med ensartet indhold sammenlægges og efterfølgende elimineres koncerninterne indtægter og omkostninger, koncerninterne mellemværender og udbytter samt koncerninterne fortjenester og tab.

Ved erhvervelse af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nyerhvervede virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Der hensættes til dækning af omkostninger ved besluttede og offentliggjorte omstruktureringer i den erhvervede virksomhed i forbindelse med anskaffelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser, inklusive hensatte forpligtelser til omstrukturering, indregnes under immaterielle anlægsaktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid, dog maksimalt 20 år. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill), der modsvarer en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen under hensatte forpligtelser og indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at tabene eller omkost-

ningerne realiseres, eller overføres til Andre hen-satte forpligtelser efterhånden som forpligtelserne bliver aktuelle og kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Goodwill og negativ goodwill fra erhvervede virksomheder kan reguleres indtil udgangen af året efter anskaffelsen.

DSB's kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) udlignes med de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på overtagelsestidspunktet (past-equity-metoden). De årsregnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis. I koncernregnskabet indregnes dattervirksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af dattervirksomhedernes resultat og egenkapital indregnes som særskilte poster under resultatopgørelse og balance. I koncernregnskabet indregnes koncernens andel af joint venture-virksomhedernes indtægter og omkostninger, aktiver og forpligtelser linje for linje. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt.

Kapitalandele i associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode til den forholdsmæssigt ejede andel af virksomhedens egenkapital. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt. Den forholdsmæssigt ejede andel af de associerede virksomheders resultater efter skat medtages i resultatopgørelsen.

Nyerhvervede virksomheder medtages i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet, og solgte eller afviklede virksomheder medtages indtil afhændelses- eller afviklingstidspunktet.

Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte og afviklede virksomheder eller aktiviteter.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgs- eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på salgstidspunktet inklusive ikke afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Valutakursforskelle, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens erhvervelse eller indregning i seneste årsrapport indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Ved indregning af udenlandske tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder i fremmed valuta betragtes disse som selvstændige enheder, hvor resultatopgørelsen omregnes til gennemsnitlige valutakurser, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursforskelle, opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser samt ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative ændringer i dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indregnes som tilgodehavende eller gældsforpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Ved realisation af det sikrede overføres indtægter og omkostninger vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra egenkapitalen og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Passagerindtægter indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet/udløbet

på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salget og udbetalinger vedrørende Rejsetidsgarantiordningerne fratrækkes i nettoomsætningen.

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes over de perioder, de vedrører, når indtægten kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Indtægter vedrørende tjenesteydelser indregnes i takt med, at tjenesteydelserne leveres.

Indregningskriteriet for øvrige varer - herunder provisioner - er, når levering og risikoovergang har fundet sted.

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden, herunder kompensationer og erstatningsbeløb, når de kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Merværdiafgift

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

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i beholdningen af råvarer og hjælpematerialer samt varer til videresalg i kiosker og togservice mv.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger indeholder hovedsagelig omkostninger af primær karakter i forhold til jernbanevirksomheden – eksempelvis Infrastrukturafgifter, Leje af togmateriel mv., Ikke afløftningsberettiget moms og Administrationsomkostninger.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger indeholder lønninger, vederlag, pensionsbidrag og øvrige personaleudgifter til virksomhedens ansatte, herunder direktion og bestyrelse. DSB indbetaler pensionsbidrag for statstjenestemænd til staten, som har pensionsforpligtelsen. Pensionsforpligtelsen for øvrige medarbejdere er afdækket i bidragsbaserede pensionsordninger.

Resultat i tilknyttede og associerede virksomheder

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders (dattervirksomheders og joint ventures) Resultat efter skat med eliminering af

koncerninterne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

I modervirksomheden og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af urealiserede forholdsmæssige interne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

Finansielle poster

Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser.

Skat af årets resultat

DSB er omfattet af de danske regler om tvungen sambeskatning af koncernens danske tilknyttede virksomheder. De tilknyttede virksomheder indgår i sambeskatningen fra det tidspunkt, hvor de indgår i konsolideringen i koncernregnskabet, og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

DSB er administrationsenhed for sambeskatningen og betaler som følge heraf al selskabsskat til skattemyndighederne.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra de virksomheder, der har kunnet anvende disse underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud (fuld fordeling).

Årets skat består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat, herunder forskydninger som følge af ændret skattelovgivning eller -sats. Årets skat indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software.

Erhvervede rettigheder i form af trafikkontrakter måles til amortiseret kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Udviklingsprojekter, der er klart defineret og identificeret, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende projektet, indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække produktions-, salgs- og administrative omkostninger samt selve udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes.

Erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, herunder gager og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til virksomhedens udviklingsaktiviteter.

Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af udviklingsprojekter indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører udviklingsperioden. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Erhvervede rettigheder afskrives lineært over den resterende kontraktperiode.

Færdiggjorte udviklingsprojekter afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

Erhvervede rettigheder	5 - 10 år
Strategiske udviklingsprojekter	5 - 10 år
Øvrige udviklingsprojekter, herunder software	3 - 5 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmetode og brugstider revurderes årligt. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholds-mæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivningerne fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsmkostninger og den regnskabsmæssige

værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger, Transportmateriel samt Driftsmateriel, inventar og andet udstyr måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger måles til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og løn.

Forudbetalinger på endnu ikke leverede materielle anlægsaktiver aktiveres.

Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af materielle anlægsaktiver, herunder forudbetalinger, indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

Grunde	afskrives ikke
Bygninger	30 - 60 år
Installationer	15 år
Transportmateriel	2 - 25 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3 - 40 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmetode og brugstid revurderes årligt. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholds-mæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Ved den oprindelige anskaffelse af det materielle anlægsaktiv tages der hensyn til den kortere brugstid af en del af aktivet, hvorfor denne del allerede på anskaffelsestidspunktet, regnskabsmæssigt behandles som et separat aktiv med en kortere brugstid og derved afskrivningsperiode.

Omkostninger til større vedligeholdelseeftersyn indregnes separat og afskrives over brugstiden, det vil sige perioden frem til næste eftersyn.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller skrotning af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris, med fradrag af nedtagelses-, salgs- og retableringsomkostninger, og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter modervirksomhedens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder overføres under egenkapitalen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr. Tilgodehavender og andre langfristede finansielle aktiver, der anses for at være en del af den samlede investering i virksomheden, nedskrives med eventuel resterende negativ indre værdi. Tilgodehavender nedskrives ved indikation på værdiforringelse. Der indregnes alene en hensat forpligtelse til at dække den resterende negative indre værdi, hvis koncernen har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Lån til associerede virksomheder måles til amortiseret kostpris.

Andre kapitalandele måles til dagsværdi. Kan en dagsværdi ikke måles pålideligt, måles kapitalan-

delen til kostpris. Alle dagsværdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

Nedskrivning af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås på balancedagen for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse udover det, som udtrykkes ved afskrivning. Ved indikation af værdiforringelse gennemføres en nedskrivningstest for det pågældende aktiv eller gruppe af aktiver til afgørelse af om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi. Eventuelle nedskrivinger indregnes i resultatopgørelsen.

Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivinger som følge af ændringer i forudsætningerne for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

Varebeholdninger

Olie til fremføring og Reservedele måles til kostpris opgjort efter gennemsnitsmetoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger og eventuelle forarbejdningsomkostninger samt andre omkostninger, der direkte eller indirekte kan henføres til varebeholdningen.

Kioskvarer mv. måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Ukurante varebeholdninger nedskrives til nettorealiseringsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealiseringsværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget, og fastsættes under hensyntagen til omsættelighed, ukurans og udvikling i forventet salgspris.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på, at et tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet, foretages nedskrivning på individuelt niveau.

Tilgodehavender, hvorpå der ikke foreligger en objektiv indikation på værdiforringelse på individuelt niveau, vurderes på porteføljeniveau for objektiv indikation for værdiforringelse. De objektive indikatorer, som anvendes for porteføljer, er baseret på historiske tabserfaringer.

Nedskrivninger opgøres som forskellen mellem den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender og de forventede pengestrømme, herunder realisationsværdi af eventuelle modtagne sikkerhedsstillelser.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Egenkapital

Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode omfatter nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder i forhold til kostpris.

Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på det ordinære virksomhedsmøde (deklareringstidspunktet). Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Minoritetsinteresser

I Minoritetsinteresser indgår hybridkapital i form af ansvarlige lån til tilknyttede virksomheder indbetalt fra minoritetsaktionærer. Ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lån tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejere i tilknyttede virksomheder.

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes, når DSB som følge af en begivenhed indtruffet senest på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen.

Hensatte forpligtelser indregnes og måles som det bedste skøn over de beløb, hvormed forpligtelserne forventes at kunne indfries. Hensatte forpligtelser med forventet forfaldstid ud over et år fra balancedagen måles til tilbagediskonteret værdi.

Selskabsskat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte acontoskatter.

Skyldige og tilgodehavende sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under mellemværender med tilknyttede virksomheder.

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende skattemæssigt ikke-afskrivningsberettiget goodwill og kontorejendomme samt andre poster, hvor midlertidige forskelle - bortset fra virksomhedsovertagelser - er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. I de tilfælde, hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud og nettofinansieringsomkostninger, indregnes som et aktiv med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed og jurisdiktion.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat.

Efter sambeskatningsreglerne overtager DSB som administrationsenhed hæftelsen for de tilknyttede virksomheders selskabsskatter over for skattemyndighederne i takt med de tilknyttede virksomheders betaling af sambeskatningsbidrag.

Gældsforpligtelser

Gældsforpligtelser indregnes ved låneoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden som en finansiell omkostning ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Andre gældsforpligtelser, som blandt andet omfatter gæld til leverandører samt tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder, måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Leasing

Leasingforpligtelser opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingforpligtelser. DSB har for nærværende ingen finansielle leasingaftaler.

Leasingomkostninger vedrørende operationel leasing indregnes løbende i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under gældsforpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser omfatter forhold eller situationer, der eksisterer på balancetidspunktet, men hvis regnskabsmæssige virkning ikke kan opgøres endeligt, før udfaldet af en eller flere usikre fremtidige begivenheder bliver kendt.

DSB's forpligtelse til regulering af pensionsbidrag for tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår indbetalt til staten er en ydelsesbaseret ordning. Forpligtelsen opgøres til kapitalværdi ved en aktuarmæssig beregning ud fra relevante forudsætninger omkring rente, inflation, forventet pensionsalder, lønudvikling og dødelighed (Projected Unit Credit-metode). Ved den aktuarmæssige opgørelse af kapitalværdien sker periodisering af allerede ydede lønstigninger over den forventede resterende ansættelsesperiode (optjeningsperioden).

Der sker indregning som forpligtelse, såfremt opgørelsen viser, at det er sandsynligt, at der påhviler DSB en forpligtelse, og denne kan opgøres pålideligt. I resultatopgørelsen indregnes årets ændring i den aktuarmæssigt opgjorte forpligtelse til regulering af pensionsbidrag samt de i året optjente a conto pensionsbidrag, der indbetales til staten.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for koncernen præsenteres efter den indirekte metode med udgangspunkt i Resultat af primær drift. Pengestrømsopgørelsen

viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømsopgørelsen indeholder andel i pengestrømme hos pro rata konsoliderede virksomheder (joint ventures).

Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, da denne er indeholdt i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som Resultat af primær drift reguleret for ikke-likvide driftsposter, betalte finansielle poster, betalte selskabsskatter samt ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen udgøres af Omsætningsaktiver fratrukket Kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i det likvide beredskab. Ændringer i driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg mv. af anlægsaktiver.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter provenu ved optagelse af lån, indfrielse og afdrag på gældsforpligtelser samt modtaget og betalt udbytte.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko.

Segmentoplysninger

Der afgives segmentoplysninger for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige geografiske og forretningsmæssige enheder. Segmentoplysningerne følger koncernens regnskabspraksis, risici og interne ledelsesrapportering.



Resultatopgørelse

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern		
2011	2012		2012	2011	
Indtægter					
6.035	6.393	1	Nettoomsætning	11.100	11.048
126	71		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	508	534
827	729	2	Andre driftsindtægter	512	503
6.988	7.193		Indtægter i alt	12.120	12.085
Omkostninger					
526	534	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.705	1.738
3.231	3.062	4,5	Andre eksterne omkostninger	3.449	3.684
2.569	2.523	6	Personaleomkostninger	4.610	4.970
6.326	6.119		Omkostninger i alt	9.764	10.392
662	1.074		Resultat før af- og nedskrivninger	2.356	1.693
1.302	1.014	7	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.701	2.014
-640	60		Resultat af primær drift	655	-321
Finansielle poster					
27	116	8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	9	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-134	-36
67	77	10	Finansielle indtægter	80	63
367	331	11	Finansielle omkostninger	486	568
-273	-138		Finansielle poster i alt	-540	-541
-913	-78		Resultat før skat	115	-862
	12		Skat		
206	120		Skat af årets resultat	-20	150
0	1		Regulering af skat vedrørende tidligere år	-45	14
206	121		Skat i alt	-65	164
-707	43		Årets resultat	50	-698
Årets resultat fordeles således:					
			DSB	43	-707
			Minoritetsinteresser	7	9
			Årets resultat	50	-698
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:					
			Udbytte til Transportministeriet	56	
			Overført til egenkapitalen:		
			Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	46	
			Overført fra egenkapitalen:		
			Overført resultat	-59	
			I alt	43	

Balance – Aktiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012			2012	2011
		13	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Erhvervede rettigheder	41	47
123	118		Strategiske udviklingsprojekter	181	191
193	257		Øvrige udviklingsprojekter	282	226
182	44		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	49	184
498	419		Immaterielle anlægsaktiver i alt	553	648
		14	Materielle anlægsaktiver		
3.660	3.669		Grunde og bygninger	5.441	5.517
5.187	7.120		Transportmateriel	12.787	11.379
1.074	1.109		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.481	1.439
2.704	994		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	1.065	2.767
12.625	12.892		Materielle anlægsaktiver i alt	20.774	21.102
		15	Finansielle anlægsaktiver		
3.526	3.709		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Kapitalandele i associerede virksomheder	114	115
85	103		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	243	237
1	1		Andre kapitalandele	1	1
574	673		Andre tilgodehavender	830	763
4.186	4.486		Finansielle anlægsaktiver i alt	1.188	1.116
17.309	17.797		Anlægsaktiver i alt	22.515	22.866
20	16	16	Varebeholdninger	346	340
			Tilgodehavender		
222	194		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	469	574
221	219		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
-	237		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
231	445	17	Andre tilgodehavender	928	675
203	190	18	Periodeafgrænsningsposter	216	224
877	1.285		Tilgodehavender i alt	1.613	1.473
5	13		Likvide beholdninger	26	24
902	1.314		Omsætningsaktiver i alt	1.985	1.837
18.211	19.111		Aktiver i alt	24.500	24.703

Balance – Passiver

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011
Egenkapital				
4.760	4.760	Ansvarlig kapital	4.760	4.760
570	666	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	0	0
-247	-432	Overført resultat	234	323
-	56	Foreslået udbytte	56	-
5.083	5.050	Egenkapital i alt	5.050	5.083
-	-	19 Minoritetsinteresser	7	-6
5.083	5.050	Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	5.057	5.077
Hensatte forpligtelser				
916	721	20 Andre hensatte forpligtelser	776	877
26	160	21 Udsudte skatteforpligtelser	1.191	1.157
942	881	Hensatte forpligtelser i alt	1.967	2.034
Langfristede gældsforpligtelser				
6.585	5.494	22 Langfristede lån	8.251	9.407
-	-	22 Ansvarlig lånekapital	6	6
870	1.168	Øvrige langfristede gældsforpligtelser	1.553	1.328
7.455	6.662	Langfristede gældsforpligtelser i alt	9.810	10.741
Kortfristede gældsforpligtelser				
709	1.975	22 Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	2.047	1.641
550	1.300	Kortfristede lån	1.800	1.050
476	403	Kreditinstitutter	403	523
690	474	Leverandørgæld	799	1.058
527	628	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
1.362	1.340	23 Anden gæld	2.000	1.985
417	398	24 Periodeafgrænsningsposter	617	594
4.731	6.518	Kortfristede gældsforpligtelser i alt	7.666	6.851
12.186	13.180	Gældsforpligtelser i alt	17.476	17.592
18.211	19.111	Passiver i alt	24.500	24.703

- 14** Sikkerhedsstillelser, pantsætninger og offentlige tilskud
- 25** Finansielle ricisi og finansielle instrumenter
- 26** Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser
- 27** Nærtstående parter
- 28** Regnskabsmæssig behandling af kompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.
- 29** Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende nedskrivninger og hensættelser relateret til DSB Øresund og de svenske aktiviteter
- 30** Segmentoplysninger - primært segment

Egenkapitalopgørelse – Modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode				
	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt	
Egenkapital pr. 1. januar 2011	4.761	789	763	300	6.613
Korrektion af egenkapital pr. 1. januar 2011	-	-32	-	-	-32
Egenkapital pr. 1. januar 2011 - korrigeret	4.761	757	763	300	6.581
Betalt udbytte	-	-	-	-300	-300
Kapitalnedsættelse	-1	-	-166	-	-167
Årets resultat	-	-126	-581	-	-707
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	1	-	-	1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	259	-	259
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-522	-	-522
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder *	-	-62	-	-	-62
Egenkapital pr. 31. december 2011	4.760	570	-247	-	5.083
Årets resultat	-	46	-59	56	43
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-7	7	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	522	-	522
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-618	-	-618
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder *	-	57	-37	-	20
Egenkapital pr. 31. december 2012	4.760	666	-432	56	5.050

* Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder består væsentligst af værdiregulering af sikringsinstrumenter i DSB S-tog a/s.

Egenkapitalopgørelse – Koncern

Beløb i mio. kr.	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode				
	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt	
Egenkapital pr. 1. januar 2011	4.761	0	1.552	300	6.613
Korrektion af egenkapital pr. 1. januar 2011	-	-	-32	-	-32
Egenkapital pr. 1. januar 2011 - korrigeret	4.761	0	1.520	300	6.581
Betalt udbytte	-	-	-	-300	-300
Kapitalnedsættelse	-1	-	-166	-	-167
Årets resultat	-	0	-698	-	-698
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	11	-	11
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	387	-	387
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-731	-	-731
Egenkapital pr. 31. december 2011	4.760	0	323	-	5.083
Årets resultat	-	0	-6	56	50
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	-9	-	-9
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	731	-	731
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-805	-	-805
Egenkapital pr. 31. december 2012	4.760	0	234	56	5.050

Pengestrømsopgørelse - Koncern

Beløb i mio. kr.	2012	2011
Resultat af primær drift	655	-321
Regulering for ikke-likvide driftsposter		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.701	2.014
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-101	-199
Andre reguleringer		
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-120	42
Finansielle poster, betalt	-473	-489
Selskabsskat, betalt	-6	-10
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	1.656	1.037
Ændring i tilgodehavender	47	197
Ændring i varebeholdninger	-6	64
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	-254	487
Ændring i driftskapital i alt	-213	748
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.443	1.785
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-1.378	-2.362
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver mv.	249	478
Køb af finansielle anlægsaktiver	-133	-69
Salg af finansielle anlægsaktiver	-	169
Indskud af ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	-6	-6
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.268	-1.790
Provenu ved optagelse af langfristede lån	853	790
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	1.350	900
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-1.662	-1.176
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-600	-500
Ændring i kreditinstitutter	-120	-11
Indbetalt hybridkapital	7	35
Modtaget udbytte	-	5
Betalt udbytte	-1	-305
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-173	-262
Ændring i likvider i alt	2	-267
Likvider 1. januar	24	291
Likvider 31. december	26	24

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011

		1	Nettoomsætning		
			Passagerindtægter fordelt på forretningsområder:		
3.263	3.512		Fjern- og Regionaltog	3.483	3.263
-	-		S-tog	1.290	1.206
3.263	3.512		Passagerindtægter i alt	4.773	4.469
2.413	2.523		Indtægter fra trafikkontrakter	4.956	5.363
43	39		Kioskvarer mv.	863	816
85	86		Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	275	169
231	233		Udlejning af togmateriel	233	231
6.035	6.393		I alt	11.100	11.048

Passagerindtægterne i modervirksomheden indeholder kontrolafgifter på 7 mio. kr. (2011: 8 mio. kr.). I koncernen udgør beløbet 39 mio. kr. (2011: 35 mio. kr.).

		2	Andre driftsindtægter		
194	212		Udlejning og forpagtning	151	130
2	10		Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	156	81
338	406		Koncerninterne indtægter	-	-
89	64		Kompensation vedr. leje af erstatningsmateriel	64	89
204	37		Øvrige	141	203
827	729		I alt	512	503

Ledelsen har i tidligere regnskabsår anført, at DSB ved sit tilsagn i maj 2009 over for transportministeren var forpligtet til at anvende i alt 500 mio. kr. på forskellige aktiviteter til at sikre en forøget rettidighed over for kunderne - under en samlet betegnelse KTT (Kunder Til Tiden). Forpligtelsen var betinget af realisering af rabat i forbindelse med køb af materiel fra AnsaldoBreda, hvor DSB kunne opnå op til i alt 500 mio. kr. som led i forliget med AnsaldoBreda fra maj 2009 om kompensation. Transportministeriet meddelte i november 2012, at DSB ikke har en forpligtelse til sådanne KTT-aktiviteter, og at alle midler fra forliget med AnsaldoBreda fra maj 2009 skal anvendes til anskaffelse og idriftsættelse af IC4 og IC2. Den hidtidige regnskabsmæssige behandling er som en konsekvens af dette tilbageført som en ændring i regnskabsmæssige skøn, hvilket har medført, at den indtægtsførte rabat på i alt 132 mio. kr. ultimo 2011 er tilbageført i 2012 (reducerer Andre driftsindtægter), og den periodiserede indtægt fra trafikkontrakter på 23 mio. kr. er indtægtsført i 2012 (forøger Nettoomsætning).

		3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer		
468	495		Energiomkostninger	705	672
25	22		Kioskvarer mv.	575	547
33	17		Reservedele mv.	425	519
526	534		I alt	1.705	1.738

		4	Andre eksterne omkostninger		
425	427		Infrastrukturafgifter	675	673
370	446		Ikke afløftningsberettiget moms	541	551
899	817		Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	473	480
305	307		Administrationsomkostninger	535	610
199	183		Konsulenthonorarer mv.	230	185
319	301		Leje af togmateriel mv.	305	357
48	164		Erstatningskørsel mv.	152	96
146	-73		Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	-73	141
120	113		Provisioner trafikelskaber	66	54
60	60		Salg og markedsføring	80	105
109	22		Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	36	123
231	295		Øvrige eksterne omkostninger	429	309
3.231	3.062		I alt	3.449	3.684

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011
5 Revisionshonorar				
Lovpligtig revision:				
1,9	0,9	Deloitte *)	1,3	3,4
1,7	1,6	KPMG	3,6	4,0
1,1	0,4	Rigsrevisionen	0,4	1,1
Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:				
0,2	0,1	Deloitte *)	0,1	0,4
0,5	0,5	KPMG	1,8	0,8
Skatte- og momsmæssig rådgivning:				
1,5	0,3	Deloitte *)	0,4	1,6
1,3	0,8	KPMG	1,1	1,8
Andre ydelser:				
22,7	0,6	Deloitte *)	0,8	23,2
11,2	3,2	KPMG	3,6	13,7
42,1	8,4	I alt	13,1	50,0

Honorarer til eksterne revisorer valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen. Beløb er inklusive den ikke afløftningsberettigede moms.

*) Deloitte er ikke valgt i 2012. Beløbene er derfor reguleringer til 2011.

6 Personaleomkostninger				
2.074	1.940	Lønninger og gager	3.747	4.104
479	545	Pensioner	773	776
16	38	Andre omkostninger til social sikring	90	90
2.569	2.523	I alt	4.610	4.970

Bestyrelseshonorar udgør i alt 1,9 mio. kr. (2011: 1,9 mio. kr.). Heraf til formand 0,5 mio. kr. (2011: 0,5 mio. kr.), næstformand 0,3 mio. kr. (2011: 0,3 mio. kr.) og øvrige medlemmer hver 0,15 mio. kr. (2011: 0,15 mio. kr.). Medlemmer af Revisionsudvalget har endvidere modtaget i alt 0,2 mio. kr. (7 måneder), mens medlemmerne af Vederlagsudvalget endvidere har modtaget i alt 0,1 mio. kr. (8 måneder).

Direktionen omfatter administrerende direktør og økonomidirektør. Det udbetalte vederlag til direktionen udgør i alt 7,3 mio. kr. (2011: 17,4 mio. kr.). Resultatløn kan maksimalt udgøre 25 procent af den faste gage. Vederlag til direktionen var i 2011 belastet af fratrædelsesomkostninger.

Fratrædelsesgodtgørelse for direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra DSB's side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn. Dog gælder et opsigelsesvarsel på 24 måneder efter 1 års ansættelse for den administrerende direktør. For de tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven.

For statstjenestemænd udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget udgør 26 procent af den pensionsgivende løn. Herudover udgiftsføres pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere. Der henvises i øvrigt til note 26.

4.750	4.443	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	8.818	10.040
--------------	--------------	--	--------------	---------------

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011
	7	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver		
-	-	Erhvervede rettigheder	6	7
8	34	Strategiske udviklingsprojekter	47	14
51	83	Øvrige udviklingsprojekter	94	61
-	-	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	-	7
157	159	Grunder og bygninger	238	243
682	668	Transportmateriel	1.153	1.175
180	175	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	268	283
224	-105	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	-105	224
1.302	1.014	I alt	1.701	2.014

Den under note 2 beskrevne ændrede regnskabsmæssige behandling af den modtagne rabat har medført, at i alt 105 mio. kr. i regnskabsmæssige nedskrivninger af afholdte købsomkostninger vedrørende IC4- og IC2-togsæt er tilbageført i 2012. DSB nedskrev i 2011 i alt 345 mio. kr. vedrørende IC4- og IC2-togsæt, hvoraf 105 mio. kr., som nævnt, er tilbageført i 2012, idet de er dækket af den opnåede rabat/kompensation fra AnsaldoBreda.

	8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder		
67	291	Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
3	10	Regulering af resultat vedr. tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
-43	-184	Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-1	Regulering af skat vedr. tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
27	116	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-

	9	Resultat efter skat i associerede virksomheder		
0	0	Resultat før skat i associerede virksomheder	-134	-36
0	0	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-134	-36

	10	Finansielle indtægter		
17	7	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	6	7
36	67	Rentekompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.	67	36
9	3	Renter af bankindeståender, obligationer mv.	7	13
5	-	Udbytte	-	5
0	0	Valutakursgevinster mv.	0	2
67	77	I alt	80	63

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011
11 Finansielle omkostninger				
361	331	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	486	542
6	0	Valutakurstab mv.	0	26
367	331	I alt	486	568
12 Skat				
206	120	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-20	150
206	120	Skat af årets resultat	-20	150
0	1	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-45	14
206	121	Skat i alt	-65	164
Afstemning af skatteprocent				
25%	25%	Skat af årets resultat	25%	25%
-2%	129%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede udgifter	-8%	-9%
0%	0%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	39%	2%
23%	154%	Effektiv skatteprocent for året	56%	18%
1	1	Betalt skat i året	6	10

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

13 Immaterielle anlægsaktiver

Modervirksomhed	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	131	380	182	693
Årets tilgang	-	-	54	54
Overført	29	147	-192	-16
Kostpris pr. 31. december 2012	160	527	44	731
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-8	-187	-	-195
Årets afskrivninger	-15	-75	-	-90
Årets nedskrivninger	-19	-8	-	-27
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2012	-42	-270	-	-312
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	118	257	44	419
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	123	193	182	498

Koncern	Erhvervede rettigheder	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	57	205	434	183	879
Årets tilgang	-	-	8	58	66
Overført	-	37	152	-193	-4
Årets afgang	-	-	-10	-	-10
Kostpris pr. 31. december 2012	57	242	584	48	931
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-10	-14	-208	1	-231
Årets afskrivninger	-6	-23	-86	-	-115
Årets nedskrivninger	-	-24	-8	-	-32
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2012	-16	-61	-302	1	-378
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	41	181	282	49	553
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	47	191	226	184	648

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

14 Materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	5.514	10.419	2.236	2.928	21.097
Årets tilgang	5	301	2	878	1.186
Overført	174	2.383	233	-2.774	16
Årets afgang	-15	-222	-56	-	-293
Kostpris pr. 31. december 2012	5.678	12.881	2.415	1.032	22.006
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-1.854	-5.232	-1.162	-224	-8.472
Reklassifikation	-	-81	-	81	0
Årets afskrivninger	-159	-668	-175	-	-1.002
Årets tilbageførte nedskrivninger	-	-	-	105	105
Årets afgang	4	220	31	-	255
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2012	-2.009	-5.761	-1.306	-38	-9.114
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	3.669	7.120	1.109	994	12.892
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	3.660	5.187	1.074	2.704	12.625
I kostprisen indgår aktiverede renter med	2	60	1	28	91

Der er modtaget 12 mio. kr. (2011: 0 mio. kr.) i tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Trafikstyrelsen, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 76 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 545 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 713 mio. kr. (2011: 1.311 mio. kr.):

Leverandør	Materiel	mio. kr.
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt	435
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt	278
I alt		713

Noter til årsregnskabet

Note - Beløb i mio. kr.

14 Materielle anlægsaktiver

(fortsat)

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	8.186	21.238	3.416	2.991	35.831
Årets tilgang	8	268	28	1.037	1.341
Overført	225	2.395	309	-2.925	4
Årets afgang	-88	-413	-87	-	-588
Kostpris pr. 31. december 2012	8.331	23.488	3.666	1.103	36.588
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-2.669	-9.813	-1.977	-224	-14.683
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-	-46	-	-	-46
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012 - korrigeret	-2.669	-9.859	-1.977	-224	-14.729
Reklassifikation	-	-81	-	81	0
Årets afskrivninger	-238	-1.153	-258	-	-1.649
Årets nedskrivninger	-	-	-10	-	-10
Årets tilbageførte nedskrivninger	-	-	-	105	105
Årets afgang	17	392	60	-	469
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2012	-2.890	-10.701	-2.185	-38	-15.814
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	5.441	12.787	1.481	1.065	20.774
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	5.517	11.379	1.439	2.767	21.102
I kostprisen indgår aktiverede renter med	2	257	3	32	294

Der er modtaget 12 mio. kr. (2011: 0 mio. kr.) i tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Trafikstyrelsen, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 76 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 545 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 713 mio. kr. (2011: 1.311 mio. kr.):

Leverandør	Materiel	mio. kr.
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt	435
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt	278
I alt		713

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre tilgodehaver	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	2.850	0	85	2	574	3.511
Valutakursregulering	7	-	-	-	-	7
Årets tilgang	81	0	18	-	344	443
Årets afgang	-1	-	-	-	-245	-246
Kostpris pr. 31. december 2012	2.937	0	103	2	673	3.715
Værdireguleringer pr. 1. januar 2012	712	0	-	-1	-	711
Korrektion af værdireguleringer pr. 1. januar 2012	-36	-	-	-	-	-36
Værdireguleringer pr. 1. januar 2012 - korri- geret	676	-	-	-1	-	675
Valutakursregulering	-7	-	-	0	-	-7
Årets resultat	107	0	-	-	-	107
Reguleringer vedr. tidligere år	9	-	-	-	-	9
Egenkapitalbevægelser	56	-	-	-	-	56
Modtaget udbytte	-70	-	-	-	-	-70
Ikke-indbetalt kapital til dækning af Underbalance	-5	-	-	-	-	-5
Øvrige reguleringer	6	-	-	-	-	6
Værdireguleringer pr. 31. december 2012	772	0	-	-1	-	771
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	3.709	0	103	1	673	4.486
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	3.526	0	85	1	574	4.186

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:				Andel af indre værdi
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2012
DSB S-tog a/s	Danmark	100%	500 mio. DKK	1.989
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	1.128
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	20
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	382
DSB Rejsekort A/S ¹	Danmark	50%	37 mio. DKK	61
DSB Øresund A/S ²	Danmark	75%	668.092 DKK	0
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	2
- DSB Øresund A/S ²	Danmark	25%	668.092 DKK	-
- DSBFirst Sverige AB ³	Sverige	100%	1 mio. SEK	-
CENTOUR A/S i likvidation ⁴	Danmark	51%	500.000 DKK	0
Aktieselskabet af 26. oktober 2010 i likvidation ⁴	Danmark	100%	500.000 DKK	0
DSB Århus Nærbane A/S i likvidation ⁴	Danmark	100%	500.000 DKK	0
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	53
- Roslagståg AB ⁵	Sverige	60%	12,5 mio. SEK	-
- DSB Uppland AB	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
- DSB Småland AB	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
- DSB Väst AB ⁶	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
DSB UK Ltd. i likvidation	England	100%	40.000 GBP	1
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	73
- VIAS GmbH ⁷	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS Logistik GmbH ⁷	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				3.709

¹ Den tilknyttede virksomhed DSB S-tog a/s ejer de resterende 50 procent af selskabskapitalen i DSB Rejsekort A/S.

² DSB ejer direkte 75 procent og indirekte 17,5 procent svarende til en samlet ejerandel på 92,5 procent. Den direkte ejerandel på 75 procent giver ikke ret til udbytte eller likvidationsprovenu, hvorfor DSB regnskabsmæssigt vurderes at have en ejerandel på 70 procent.

³ Selskabet er uden driftsaktivitet pr. 31. december 2012, og en likvidation af selskabet forventes påbegyndt i løbet af 2013.

⁴ Selskabet er opløst pr. 29. januar 2013.

⁵ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 7. januar 2013.

⁶ Selskabet er uden driftsaktivitet pr. 1. maj 2012.

⁷ Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2012	Koncern 2012
Rejsekort A/S *	Danmark	50,5%	76.111,1 t.DKK	-	114
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1.032,8 t.DKK	0	0
Cykel DK A/S **	Danmark	48,0%	500 t.DKK	0	0
I alt				0	114

* DSB har ikke bestemmende indflydelse i Rejsekort A/S uanset sin ejerandel via DSB Rejsekort A/S.

** Cykel DK A/S er afhændet i januar 2013. Afhændelsen har ikke haft driftsmæssig effekt.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre kapital- andele	Andre til- godeha- vender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	167	237	2	763	1.169
Årets tilgang	133	6	-	441	580
Årets afgang	-	-	-	-374	-374
Kostpris pr. 31. december 2012	300	243	2	830	1.375
Værdireguleringer pr. 1. januar 2012	-52	-	-1	-	-53
Valutakursregulering	-	-	0	-	0
Årets resultat	-134	-	-	-	-134
Værdireguleringer pr. 31. december 2012	-186	-	-1	-	-187
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	114	243	1	830	1.188
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	115	237	1	763	1.116

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012		2012	2011
16 Varebeholdninger				
16	13	Olie til fremføring	13	16
1	1	Reservedele	260	253
3	2	Kioskvarer mv.	73	71
20	16	I alt	346	340
17 Andre tilgodehavender				
62	5	Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	254	167
49	52	Tilgodehavender vedrørende passagerindtægter og kontrakt-betaling	119	144
31	188	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	194	6
89	200	Øvrige tilgodehavender	361	358
231	445	I alt	928	675
18 Periodeafgrænsningsposter				
72	63	Forudbetalte omkostninger mv.	84	87
12	12	Finansielle instrumenter	17	18
119	115	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	115	119
203	190	I alt	216	224
19 Minoritetsinteresser				
-	-	Minoritetsinteresser pr. 1. januar	-6	1
-	-	Valutakursreguleringer	0	1
-	-	Indbetalt hybridkapital	7	35
-	-	Andel af årets resultat	7	9
-	-	Ændring i minoritetsinteressers ejerandel	-	-47
-	-	Udbytte til minoritetsinteresser	-1	-5
-	-	Minoritetsinteresser pr. 31. december	7	-6

I Minoritetsinteresser indgår indbetalt hybridkapital med 42 mio. kr. (2011: 35 mio. kr.) i form af ansvarlige lån til DSB Øresund Holding ApS. De ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale de ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lånene tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejerne i DSB Øresund Holding ApS.

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

20 Andre hensatte forpligtelser

Modervirksomhed	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2012	111	406	303	96	916
Hensat	-	156	-	103	259
Anvendt	-5	-104	-230	-15	-354
Tilbageført	-	-8	-73	-19	-100
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2012	106	450	0	165	721

Koncern	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2012	440	303	134	877
Hensat	248	-	113	361
Anvendt	-114	-230	-17	-361
Tilbageført	-9	-73	-19	-101
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2012	565	0	211	776

Kapitaltab i tilknyttede virksomheder omfatter modervirksomhedens forpligtelse til at dække underbalance i tilknyttede virksomheder som følge af garantistillelse. Forpligtelsen forventes realiseret i løbet af de næste fem år.

Omstrukturering vedrører primært forpligtelser vedrørende fratrådte tjenestemænd. Forpligtelsen forventes væsentligst realiseret over de næste 10 år.

Tabsgivende kontrakter vedrørte hensættelser til tab på trafikkontrakter i tilknyttede virksomheder.

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser mv. og forventes indfriet inden for de næste 15 år.

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012			2012	2011
21 Udskudte skatteforpligtelser					
370	26	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar		1.157	1.423
-	-	Korrektion af udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar		-	-10
370	26	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar - korrigeret		1.157	1.413
-50	50	Regulering primo		-7	32
0	-1	Regulering vedrørende tidligere år		45	-14
-	237	Ændring i udskudt skat vedrørende sambeskatning		-	-
-206	-120	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat		20	-150
-88	-32	Ændring vedrørende sikringsinstrumenter		-24	-124
26	160	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december		1.191	1.157
Udskudt skat vedrører:					
73	93	Immaterielle anlægsaktiver		86	60
804	734	Materielle anlægsaktiver		1.914	2.031
-5	-7	Omsætningsaktiver		-11	-5
-207	-148	Andre hensatte forpligtelser		-210	-230
-19	13	Kortfristede gældsforpligtelser		12	39
-287	-209	Skattemæssigt underskud		-284	-259
-333	-316	Fremførbare nettofinansieringsomkostninger		-316	-479
26	160	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december		1.191	1.157
22 Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital					
Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.					
I koncernen er 4.027 mio. kr. af gældsporteføljen (omlagt til DKK) optaget uden statsgaranti (2011: 3.600 mio. kr.). I modervirksomheden er 3.527 mio. kr. af gældsporteføljen (omlagt til DKK) optaget uden statsgaranti (2011: 3.100 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.					
Den samlede hovedstol efter omlægning til DKK forfalder i følgende perioder:					
709	1.815	Indenfor 1 år		1.896	1.661
4.478	3.566	År 1-5		6.304	6.662
1.703	1.646	Efter 5 år		1.652	2.342
6.890	7.027	Hovedstol efter omlægning til DKK		9.852	10.665
7.291	7.469	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december		10.304	11.051
23 Anden gæld					
588	458	Skyldige lønrelaterede poster mm.		763	942
27	78	Dagsværdi af sikringsinstrumenter		97	30
747	804	Øvrig gæld		1.140	1.013
1.362	1.340	I alt		2.000	1.985
24 Periodeafgrænsningsposter					
132	145	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel		274	236
74	61	Finansielle instrumenter		95	135
211	192	Øvrige		248	223
417	398	I alt		617	594

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle risici og finansielle instrumenter

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, råvare- og valutakursrisici. Den finansielle styring retter sig mod de hertil knyttede finansielle risici. De overordnede rammer er fastlagt i den finansielle strategi, som er godkendt af bestyrelsen. De finansielle risici styres centralt, og strategien omfatter likviditets-, finansierings-, rente-, råvarepris-, valutakurs- og kreditrisici i relation til finansielle modparter samt en beskrivelse af godkendte finansielle instrumenter og risikorammer. DSB Finans skal i overensstemmelse med strategien overvåge, opføre, disponere og styre DSB's risici. Ledelsen overvåger løbende DSB's risikoeksponering og likviditetsberedskab.

Formålet med finansiell afdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i DSB's risikoeksponering eller risikostyring sammenholdt med 2011.

Likviditetsrisici

Det er DSB's strategi til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvare udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr., dog minimum 1,0 mia. kr. Likviditetsreserven består af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter. DSB har pr. 31. december 2012 indgået aftaler om bekræftede bankfaciliteter på 5.372 mio. kr. med udløb i perioden 2013-2017 (2011: 5.372 mio. kr. med udløb i perioden 2012-2016). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 3.073 mio. kr. (2011: 3.822 mio. kr.).

DSB's indgåede finansielle forpligtelser forfalder som følger:

Koncern – Beløb i mio. kr.	Regnskabsmæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Inden for 1 år	År 1 – 5	Efter 5 år
Pr. 31. december 2012					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	8.251	9.809	-	6.953	2.856
Ansvarlig lånekapital	6	7	-	-	7
Kortfristet del af langfristede lån	2.047	2.325	2.325	-	-
Kortfristede lån	1.800	1.802	1.802	-	-
Kreditinstitutter	403	403	403	-	-
Leverandørgæld	799	799	799	-	-
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	13.306	15.145	5.329	6.953	2.863
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	598	440	-24	14	450
Andre finansielle instrumenter	22	26	12	14	-
Afledte finansielle instrumenter i alt	620	466	-12	28	450
Finansielle instrumenter i alt	13.926	15.611	5.317	6.981	3.313
Pr. 31. december 2011					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	9.407	11.258	-	7.721	3.537
Ansvarlig lånekapital	6	8	-	-	8
Kortfristet del af langfristede lån	1.638	1.945	1.945	-	-
Kortfristede lån	1.050	1.052	1.052	-	-
Kreditinstitutter	523	523	523	-	-
Leverandørgæld	1.058	1.058	1.058	-	-
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	13.682	15.844	4.578	7.721	3.545
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	587	581	181	91	309
Andre finansielle instrumenter	5	9	-2	11	0
Afledte finansielle instrumenter i alt	592	590	179	102	309
Finansielle instrumenter i alt	14.274	16.434	4.757	7.823	3.854

Forudsætninger for forfaldsanalyse:

- Alle aftaler vedrørende finansielle instrumenter, der er indgået pr. 31. december 2012 (2011), er medtaget i analysen.
- Alle pengestrømme er udiskonterede, men inklusive estimerede rentebetalinger baseret på de nuværende markedsforhold.
- Pengestrømme fra afledte finansielle instrumenter præsenteres brutto, medmindre modparten har ret eller forpligtelse til at afregne netto.
- Udenlandsk valuta er konverteret til DKK ved benyttelse af Danmarks Nationalbanks valutakurser pr. 31. december 2012 (2011). Kontraktlige pengestrømme inkluderer fremtidige rentebetalinger og er opgjort til nominelle værdier.

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

Markedsrisici

Renterisici

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Den primære renteeksponering i forbindelse hermed er relateret til udsving i CIBOR, LIBOR, NIBOR, EURIBOR og STIBOR. Strategien er at omlægge alle lån, således at renterisici kun foreligger i CIBOR og EURIBOR. Renterisici afdækkes normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

Rentefølsomhed må indenfor en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved en et procentpoints ændring i renten), gældsporteføljen skal have en varighed mellem to og syv år og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente.

I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på nettogælden 4,4 år (2011: 4,3 år) og 59 procent af de netto finansielle forpligtelser var omlagt til fast rente (2011: 73 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Ændring i dagsværdier

En stigning i renteniveauet på et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau ville have haft en samlet positiv hypotetisk indvirkning på Resultat før skat på 0 mio. kr. (2011: 0 mio. kr.) og på Egenkapital før skat på 201 mio. kr. (2011: 212 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende negativ indvirkning.

Variabelt forrentede aktiver og forpligtelser

For variabelt forrentede likvider, gæld og finansielle instrumenter ville en stigning i renteniveauet på et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau have haft en hypotetisk negativ indvirkning på Resultat før skat og Egenkapital før skat på 28 mio. kr. (2011: 33 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende positiv indvirkning.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Baseret på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2012 (2011).
- Den forventede følsomhed er beregnet efter en parallelforskydning i renteniveauet på balancedagen med et procentpoint.

Råvarepriserisici

DSB anvender i driften olie og el, som udsætter DSB for prisisici. Minimum 50 procent af eksponeringen skal være risikoafdækket for budgetåret. 100 procent af energiprisirisikoen kan afdækkes 24 måneder frem og 50 procent op til fem år. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

Pr. 31. december 2012 er der foretaget følgende afdækninger af elforbruget: 55 procent for 2013, 33 procent for 2014, 4 procent for 2015 og 2 procent for 2016 (2011: 50 procent for 2012, 35 procent for 2013, 11 procent for 2014 og 2 procent for 2015). Tilsvarende er der afdækket 89 procent af olieforbruget for 2013 og 45 procent for 2014 (2011: 72 procent for 2012 og 31 procent for 2013).

De afledte finansielle instrumenters indvirkning på Resultatopgørelse og Egenkapital ved sandsynlige udsving i råvarepriserne:

Beløb i mio. kr.	Nominel		Følsomhed		Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Sandsynlig ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	
Pr. 31. december 2012					
Råvare – olie	56.331 tons	75.600 tons	10%	0	40
Råvare – el	331.885 mWh	246.936 mWh	10%	0	8
Pr. 31. december 2011					
Råvare – olie	58.088 tons	60.000 tons	10%	0	26
Råvare – el	339.252 mWh	260.880 mWh	10%	0	10

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter, som er indregnet pr. 31. december 2012 (2011).
- Baseret på alle indgåede trafikkontrakter pr. 31. december 2012 (2011).

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Markedsrisici

Valutakursrisici

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at mindst 75 procent af risikoen er i DKK. Herudover må der kun være risici i EUR samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder.

Den væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til låneoptagelser i GBP, EUR, USD, NOK, JPY og SEK, der afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutaswaps. Efter afdækning er DSB ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici fra finansieringsaktivitet.

Øvrige bogførte positioner udgør en uvæsentlig del af DSB's valutaeksponering, og fremtidigt cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 4-8 måneder opgjort for en løbende 12 måneders periode.

Valutakursrisici i forbindelse med driften relaterer sig primært til DSB's olieforbrug. Andre valutakursrisici i forbindelse med samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK jævnfør nedenfor.

DSB har valutakursrisici over for svenske kroner som følge af sine svenske tilknyttede virksomheder, der opererer under trafikkontrakter i Sverige og en indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt.

DSB har egenkapital-investeringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko afdækkes ikke.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Den hypotetiske indvirkning på årets resultat og egenkapital på grund af følsomhed ved ændringer i valutakurser er følgende:

	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.		
	Likvider og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valuta-kurs	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2012							
NOK	-1	-2.150	2.150	-1	10,0%	0	34
USD	0	-331	324	-7	10,0%	-4	151
SEK	17	-3.990	3.868	-105	10,0%	-9	1
GBP	0	-24	24	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	3
EUR	-11	-66	68	-9	0,5%	0	0
Pr. 31. december 2011							
NOK	2	-3.051	3.050	1	10,0%	0	32
USD	0	-367	367	0	10,0%	0	196
SEK	-26	-3.248	3.200	-74	10,0%	-6	13
GBP	0	-32	32	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	4
EUR	3	-130	0	-127	0,5%	-5	0

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet pr. 31. december 2012 (2011).

Kreditrisici

Kreditrisici knytter sig dels til tilgodehavender og likvide beholdninger dels til afledte finansielle instrumenter med positiv dagsværdi indregnet under Andre tilgodehavender.

Alle større kunder og andre samarbejdspartnere kreditvurderes løbende. Kreditrammerne fastsættes på baggrund af kundernes og modparternes kreditværdighed.

DSB har ikke væsentlige risici vedrørende enkelte private kunder eller samarbejdspartnere. Der har historisk set været relativt små tab som følge af manglende betalinger fra kunder eller modparter. DSB har visse mellemværender med AnsaldoBreda som leverandør af IC4- og IC2-togsæt mv. Der er modtaget en bankgaranti eller moderselskabsgaranti til afdækning af den forventede kreditrisiko.

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

Aldersopdeling af tilgodehavender:

Beløb i mio. kr.	Værdi pr. 31.12.2012	Modtagne sikker- heder	Ned- skriv- ning	Forfaldstidspunkt		
				Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser ekskl. kontrolafgifter	263	-	42	263	-	-
Tilgodehavender vedr. afledte finansielle kontrakter	1.024	241	-	182	831	11
Likviditetsoverskud	26	-	-	26	-	-
Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	243	-	-	-	259	-
Andre tilgodehavender	480	-	-	480	-	-
Tilgodehavender vedr. salg af ejendomme	254	209	-	254	-	-

Forudsætninger for forfaldsanalysen:

- Alle pengestrømme er baseret på de nuværende markedsforhold.

Der er ingen forfaldne tilgodehavender vedrørende afledte finansielle kontrakter pr. 31. december 2012.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter er fordelt på syv modparter, hvoraf det største tilgodehavende udgør 151 mio. kr. Alle DSB's finansielle modparter har kreditbetegnelsen "Investment Grade".

DSB har i henhold til kontrakter med finansielle modparter modregningsadgang vedrørende finansielle aftaler med samme modpart. I tabellen fremgår bruttotilgodehavender. Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2012 i alt 1.259 mio. kr. (2011: 883 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2012 i stedet 304 mio. kr. (2011: 159 mio. kr.).

DSB har ikke modtaget sikkerhed vedrørende Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser.

Metoder og forudsætninger for opgørelsen af dagsværdier

Afledte finansielle instrumenter

Råvare-, rente- og valutaswaps værdiansættes efter nutidsværdiberegning ved tilbagediskonteret cash flow baseret på relevante observerbare markedsrenter, priser og valutakurser.

Alle finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi i balancen klassificeres efter et dagsværdihierarki med tre niveauer. I dette klassificeres finansielle instrumenter efter den anvendte metode til beregning af dagsværdi. Dagsværdien kan således være opgjort på baggrund af noterede priser på aktive markeder (niveau 1), observerbare input (niveau 2) og ikke observerbare input (niveau 3). Alle DSB's finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi i balancen er beregnet efter observerbare input, svarende til niveau 2 i dagsværdihierarkiet.

Øvrige finansielle instrumenter

Finansielle instrumenter vedrørende salg og køb af varer mv. med kort kredittid vurderes at have en dagsværdi svarende til den regnskabsmæssige værdi.

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Regnskabsmæssig sikring

DSB anvender alene afledte finansielle instrumenter til dækning af finansielle risici fra finansielle instrumenter og driftsaktivitet. Den finansielle styring retter sig således alene mod styring og reduktion af de finansielle risici, der er en direkte følge af drift, investeringer og finansiering.

Sikring af pengestrømme

Rente- og valutaswaps bliver anvendt for at afdække risici relateret til variabiliteten i pengestrømme som følge af udsving i renteniveau og valutakurser.

Til afdækning af variabiliteten af pengestrømme forårsaget af udsving i råvarepriser anvender DSB råvareprisswapaftaler.

Den effektive del af de udestående råvarepris-, valuta- og renteswapaftalers dagsværdi pr. 31. december 2012, som bliver anvendt til og opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring af fremtidige pengestrømme, bliver indregnet direkte på egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme realiseres og dermed indregnes i resultatopgørelsen.

Regnskabsmæssig sikring:

Beløb i mio. kr.	Beregnings- mæssig hovedstol	Værdiregule- ring indregnet på egenkapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2012				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.438	-168	-276	0-6 år
GBP	218	-9	-33	0-3 år
EUR	506	-106	-104	0-28 år
Valutakurs- og renterisici i alt	2.162	-283	-413	
Valutakursrisici				
SEK	3.371	-137	158	0-3 år
JPY	1.512	-480	-497	0-28 år
CHF	309	-7	49	0-3 år
NOK	2.186	-106	142	0-4 år
Valutakursrisici i alt	7.378	-730	-148	
Renterisici				
Variabel rente	1.200	-37	-37	0-4 år
Renterisici i alt	1.200	-37	-37	
Råvareprisrisici				
Elpris	278	-19	-19	0-4 år
Oliepris	70	-2	-2	0-1 år
Råvareprisrisici i alt	348	-21	-21	

Noter til årsregnskabet

Note

25 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

Regnskabsmæssig sikring (fortsat):

Beløb i mio. kr.	Beregnings- mæssig hovedstol	Værdiregule- ring indregnet på egenkapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2011				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.747	-204	-306	0-7 år
GBP	283	-18	-57	0-4 år
NOK	575	-7	0	0-1 år
EUR	849	-83	-83	0-29 år
Valutakurs- og renterisici i alt	3.454	-312	-446	
Valutakursrisici				
SEK	2.669	-173	-4	0-3 år
JPY	1.706	-289	-114	0-29 år
CHF	306	-8	45	0-4 år
NOK	2.349	-161	-36	0-5 år
Valutakursrisici i alt	7.030	-631	-109	
Renterisici				
Variabel rente	500	-31	-31	0-5 år
Renterisici i alt	500	-31	-31	
Råvareprisrisici				
Elpris	102	-16	-16	0-4 år
Oliepris	57	16	16	0-1 år
Råvareprisrisici i alt	159	0	0	

Alle finansielle instrumenter, der indgår i pengestrømssikringer, effektivitetstestes.

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for rente- og valutaswaps indregnet i resultatopgørelsen for 2012 udgør 0 mio. kr. (2011: 0 mio. kr.).

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for råvareprisswapaftaler indregnet i resultatopgørelsen for 2012 er på 0 mio. kr. (2011: 0 mio. kr.).

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2011	2012			2012	2011
26 Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser					
368	395	Eventualaktiver		395	374
8.191	7.886	Eventualforpligtelser		7.983	8.300
2.115	2.158	Andre økonomiske forpligtelser		2.181	2.129

Eventualaktiver vedrører den rabat, som DSB indtil udgangen af 3. kvartal 2013 kan opnå ved køb af reservedele mv. fra AnsaldoBreda i henhold til aftale indgået i maj 2009. DSB forventer dog maksimalt at kunne udnytte i størrelsesordenen 25 mio. kr. ved placering af ordrer i 2013. DSB indregner rabatbeløbet ved levering.

I eventualforpligtelser indgår væsentligst omkostninger i forbindelse med forpligtelser efter tjenestemandsløvens § 32 om rådighedsløn, som påhviler DSB jf. lov om DSB. Den maksimale forpligtelse hertil udgør 7.204 mio. kr. (2011: 7.506 mio. kr.) for statstjenestemænd ansat i DSB.

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår til staten, opgjort som en procentdel af den pensionsgivende løn til dækning af statens pensionsforpligtelse overfor tjenestemænd. Ved pensionering overtager staten endeligt pensionsforpligtelsen. Bidragsprocenten for de løbende pensionsbidrag er baseret på forudsætninger om rente, forventet pensjonsalder, lønudvikling og dødelighed mm. Afvigelser fra disse forudsætninger kan under visse omstændigheder medføre en efterregulering af bidragene i form af en yderligere betaling til eller fra staten på pensioneringstidspunktet.

Moderniseringsstyrelsen (tidligere Personalestyrelsen), der varetager tjenestemandsskemaerne for staten, har i 2011 meddelt DSB, at bidragsprocenten øges til 26 procent af tjenestemændenes pensionsgivende løn med effekt for 2010 og fremadrettet. De regulerede bidrag fremgår af Finansloven for 2012. Konsekvensen af reguleringen blev indregnet i DSB's årsrapport i 2011. Det er DSB's vurdering, at der herefter ikke bagudrettet påhviler DSB nogen reguleringsforpligtelser over for såvel allerede pensionerede som aktive tjenestemænd.

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 422 mio. kr. (2011: 434 mio. kr.) for DSB's tilknyttede virksomheder. Disse består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

Den samlede forpligtelse vedrørende leje af togmateriel udgør 708 mio. kr. (2011: 857 mio. kr.), hvoraf 256 mio. kr. forfalder i 2013 og 452 mio. kr. i årene 2014-2017.

DSB har i 2012 outsourcet hovedparten af sin it-drift omfattende it-service og support til slutbrugerne samt drift af netværk, telefoni, datacentre og DSB's systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 528 mio. kr., hvoraf 125 mio. kr. forfalder i 2013 og 403 mio. kr. forfalder i 2014-2018.

DSB har i 2012 indgået aftale om leje af Telegade 2 i Høje-Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2021 for dele af lejemålet og 2026 for andre dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 329 mio. kr., hvoraf 21 mio. kr. forfalder i 2013 og 125 mio. kr. i perioden 2014-2017.

DSB har service- og vedligeholdelsesforpligtelser samt købs- og salgsforpligtelser som led i den normale virksomhedsdrift.

Andre økonomiske forpligtelser består herudover af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Den resterende købsforpligtelse på IC2- og IC4-togsæt er pr. 31. december 2012 opgjort til i alt 344 mio. kr. (2011: 701 mio. kr.) før rabatter.

DSB's danske virksomheder hæfter solidarisk for skat af DSB's sambeskattede indkomst til og med 2004. Når DSB som administrationselskab modtager betaling fra sambeskattede virksomheder, overtager DSB hæftelsen herfor.

DSB, DSB S-tog a/s, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og DSB Vedligehold A/S er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift, og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvær.

Der foreligger mellem DSB og minoritetsanpartshaveren i DSB Øresund Holding ApS en aftale om, at DSB er forpligtet til at erhverve minoritetsanpartshaverens anparter, såfremt minoritetsanpartshaveren ønsker at sælge sine anparter frem til medio 2013. Der er usikkerhed forbundet med forpligtelsens karakter og værdien af optionen ved en eventuel udnyttelse.

DSB er part i et mindre antal verserende sager. Udfaldet af disse sager forventes ikke hverken enkeltvis eller samlet at have væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

DSB har i 2009 via tillægsaftale over for Transportministeriet forpligtet sig til at investere op til 1.000 mio. kr. i parkeringsfaciliteter mv. med henblik på at sikre effektiv adgang til og fra banetrafikken for at øge antallet af passagerer over perioden 2009 til 2020. Investeringer og den hermed forbundne drift finansieres gennem salg af ledige arealer og kommercielle ejendomme og via eventuel offentlig eller privat medfinansiering. DSB har givet tilsagn om finansiering af 720 mio. kr. DSB har pr. 31. december 2012 solgt ledige arealer og ejendomme med en avance på 323 mio. kr. (2011: 189 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 159 mio. kr. (2011: 73 mio. kr.).

Noter til årsregnskabet

Note – Beløb i mio. kr.

	2012	2011
--	------	------

27 Nærtstående parter

Transportministeriet
Bestyrelse og direktion

Grundlag

100 pct. ejer
Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen og Banedanmark) består af:

Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter	4.203	4.114
Bonus vedrørende trafikkontrakter	13	14
Trafikindtægter	7	7
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	209	236
Omkostninger mv.		
Infrastruktur- og kapacitetsafgifter	684	688
Rettidighedsbonus til Banedanmark	0	0
Garantiprovision til den danske stat	9	11

De ovenfor angivne indkøb af ydelser er inklusive den ikke afløftningsberettigede del af købsmomsen.

Transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår, herunder på basis af omkostningsfordeling. Transaktionerne er oplyst som følge af deres særlige karakter.

Noter til årsregnskabet

Note

28 Regnskabsmæssig behandling af kompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.

Aftale indgået i maj 2009:

DSB indgik i 2009 en aftale med AnsaldoBreda vedrørende kompensation i forbindelse med aftale om leverance af IC4- og IC2-togsæt. Den samlede kompensation udgør i alt 2.250 mio. kr. Heraf er 1.750 mio. kr. modtaget kontant i perioden 2005 til 2010. De resterende 500 mio. kr. modtages som rabat ved fremtidige køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda. DSB forventer at kunne udnytte 25 mio. kr. af den resterende rabat.

Ultimo 2012 indgår periodisering vedrørende meromkostninger i perioden frem til endelig levering med i alt 84 mio. kr. (2011: 147 mio. kr.). Der indgår endvidere kompensation for færdiggørelsesomkostninger, som er modregnet i kostprisen for aktiverne. Den samlede positive driftspåvirkning i form af renter og anden kompensation udgør i 2012 i alt 76 mio. kr. (2011: 125 mio. kr.).

Aftale indgået i december 2012:

DSB indgik i december 2012 aftale med AnsaldoBreda vedrørende yderligere kompensation i forbindelse med aftale om leverance af IC4- og IC2-togsæt. Aftalen betyder, at DSB opgiver muligheden for at opkræve den i 2009-aftalen aftalte "Liquidated Damages Compensation". DSB opnår til gengæld en kompensation i form af rabat fra AnsaldoBreda på fremtidige betalinger for ydelser aftalt i december 2012. Hertil kommer, at DSB har aftalt en endelig leveringsdato for såvel IC4- som IC2-togsæt. Hvis AnsaldoBreda ikke leverer inden for den aftalte frist, kan DSB beslutte at afvise leverancen. I sådanne tilfælde skal AnsaldoBreda refundere DSB forudbetalingerne vedrørende de konkrete togsæt samt yde kompensation for omkostningerne til erstatningskøb.

Den i 2012 opnåede rabat har reduceret anskaffelsessummen for IC4- og IC2-togsæt, bortset fra en andel svarende til de afholdte finansieringsomkostninger, og som er indregnet under renteindtægter med i alt 67 mio. kr.

Aftalen betyder endvidere, at modervirksomheden DSB indtræder i AnsaldoBredas aftale med DSB Vedligehold A/S om færdiggørelse af 11 NT-togsæt.

Noter til årsregnskabet

Note

29 Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende nedskrivninger og hensættelser relateret til DSB Øresund og de svenske aktiviteter

DSB Øresund/DSBFirst Sverige:

Trafikkontrakten ophørte i Sverige i december 2011. DSBFirst Sverige AB påtænkes afviklet i løbet af 2013.

Som nævnt i årsrapporten for 2011 har der i 2010 og tidligere været visse potentielle statsstøtteproblemstillinger for DSB Øresund A/S. Det er fortsat ledelsens opfattelse, at de potentielle statsstøtteproblemstillinger er passende håndteret, således at DSB Øresund ikke forventes yderligere negativt påvirket heraf. Kammeradvokaten har været i dialog med EU-Kommisionen herom.

Øvrige svenske aktiviteter:

DSB havde i 2011 en ikke tilfredsstillende økonomisk udvikling i DSB Väst AB, DSB Småland AB og DSB Uppland AB, der alle gav betydelige driftsunderskud. Selskaberne påbegyndte deres operatøraktiviteter i december 2010 eller senere. DSB foretog i konsekvens heraf i 2011 samlede hensættelser vedrørende DSB Väst AB på 303 mio. kr. baseret på en vurdering af risici og DSB's nuværende økonomiske involvering.

DSB Väst afviklede pr. 1. maj 2012 sine driftsaktiviteter. I konsekvens af afviklingen er der i 2012 tilbageført 60 mio. kr. af de i 2011 samlede hensættelser til tab, mens 230 mio. kr. af den hensatte forpligtelse er anvendt i 2012.

For DSB Småland AB og DSB Uppland AB var der ligeledes i 2011 usikkerhed om den fremtidige økonomiske udvikling, men selskabernes trafikkontrakter vurderedes pr. 31. december 2011 ikke at være tabsgivende. Denne vurdering er fortsat gældende pr. 31. december 2012. Den økonomiske situation i disse aktiviteter er fortsat under pres, primært begrundet i DSB Småland.

Noter til årsregnskabet

Note

30 Segmentoplysninger - primært segment

Segmentoplysninger afgives for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige geografiske og forretningsmæssige enheder. Segmentoplysningerne følger DSB's regnskabspraksis, risici og interne ledelsesrapportering.

I DSB-koncernen er der foretaget eliminering for interne transaktioner.

Mio. kr.	Fjern- og Regio- naltog	S-tog	Øresund	Vedlige- hold	Kort & Godt	Øvrige inkl. elimine- ringer	Udland ¹	DSB- koncernen
2012								
Passagerindtægter	3.512	1.290	-	-	-	-29	-	4.773
Indtægter fra trafikkontrakter	2.523	1.215	479	-	-	-1	740	4.956
Kioskvarer mv.	39	-	-	-	991	-167	-	863
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	86	-	273	1.578	-	-1.662	-	275
Udlejning af togmateriel	233	-	-	-	-	-	-	233
Nettoomsætning	6.393	2.505	752	1.578	991	-1.859	740	11.100
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	800	82	28	134	41	-101	36	1.020
Indtægter i alt	7.193	2.587	780	1.712	1.032	-1.960	776	12.120
Omkostninger i alt	6.119	1.442	773	1.669	1.014	-2.042	789	9.764
Resultat før af- og nedskrivninger	1.074	1.145	7	43	18	82	-13	2.356
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.014	636	0	43	4	-4	8	1.701
Resultat af primær drift	60	509	7	0	14	86	-21	655
Finansielle poster, netto	-145	-143	-2	-4	-6	-241	1	-540
Resultat før skat	-85	366	5	-4	8	-155	-20	115

¹ Omfatter aktiviteter i Sverige og Tyskland.

Noter til årsregnskabet

Note

30 Segmentoplysninger - primært segment (fortsat)

Mio. kr.	Fjern- og Regio- naltog ¹	S-tog	Øresund	Vedlige- hold	Kort & Godt	Øvrige inkl. elimine- ringer	Udland ²	DSB- koncernen
2011								
Passagerindtægter	3.263	1.206	-	-	-	-	-	4.469
Indtægter fra trafikkontrakter	2.413	1.248	883	-	-	-1	820	5.363
Kioskvarer mv.	43	-	-	-	944	-171	-	816
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	85	-	97	1.736	-	-1.749	-	169
Udlejning af togmateriel	231	-	-	-	-	-	-	231
Nettoomsætning	6.035	2.454	980	1.736	944	-1.921	820	11.048
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	953	102	145	16	10	-261	72	1.037
Indtægter i alt	6.988	2.556	1.125	1.752	954	-2.182	892	12.085
Omkostninger i alt	6.326	1.513	1.126	1.705	972	-2.243	993	10.392
Resultat før af- og nedskrivninger	662	1.043	-1	47	-18	61	-101	1.693
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.281	638	0	44	10	21	20	2.014
Resultat af primær drift	-619	405	-1	3	-28	40	-121	-321
Finansielle poster, netto	-335	-204	15	-3	-7	16	-23	-541
Resultat før skat	-954	201	14	0	-35	56	-144	-862

¹ Segmentet Fjern- og Regionaltog er ændret i forhold til tidligere rapportering.

² Omfatter aktiviteter i Sverige og Tyskland.

Andre hovedtal

Antal rejser (tus.)	2008	2009	2010	2011	2012
Øst	24.839	24.469	24.168	24.504	24.557
Vest	14.008	13.941	14.425	15.207	15.543
Øst - Vest	8.293	8.175	8.370	8.652	9.027
Øvrige ¹⁾	1.016	917	879	805	814
Fjern- og regionaltogstrafik	48.156	47.502	47.842	49.168	49.941
S-tog	90.943	92.035	92.995	103.771	107.644
DSB Øresund	25.647	25.876	25.285	24.632	24.419
DSBFirst Sverige ²⁾	-	25.895	28.145	24.864	-
Elimineringer	-	-11.112	-10.429	-10.267	-
Roslagsbanan	10.886	11.072	10.038	9.859	11.000
Krösatåg ³⁾	-	-	70	828	1.094
Västtrafik ³⁾	-	-	635	12.403	4.199
Upptåget ⁴⁾	-	-	-	2.275	4.800
VIAS ⁵⁾	-	-	1.600	4.000	4.120
Togrejser i alt	175.632	191.268	196.181	221.533	207.217

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

²⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

³⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁴⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁵⁾ Fra 1. april 2010.

Personkm (mio.)	2008	2009	2010	2011	2012
Øst	997	1.088	1.051	1.125	1.145
Vest	835	827	923	938	963
Øst - Vest	1.974	1.944	2.039	2.122	2.197
Øvrige ¹⁾	203	172	171	144	158
Fjern- og regionaltogstrafik	4.009	4.031	4.184	4.329	4.463
S-tog	1.084	1.097	1.108	1.241	1.284
DSB Øresund	750	531	506	493	489
DSBFirst Sverige ²⁾	-	1.393	1.329	1.174	-
Roslagsbanan	131	132	127	125	129
Krösatåg ³⁾	-	-	3	39	49
Västtrafik ³⁾	-	-	19	2.347	794
Upptåget ⁴⁾	-	-	-	148	312
VIAS ⁵⁾	-	-	34	124	124
Personkm i alt	5.974	7.184	7.310	10.020	7.644

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

²⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

³⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁴⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁵⁾ Fra 1. april 2010.

Andre hovedtal

Antal togkm i alt (1.000 km)	2008	2009	2010	2011	2012
Regionaltrafik - øst	7.897	7.685	8.132	8.029	7.889
Regionaltrafik - vest	9.505	9.058	9.214	8.909	9.222
Fjerntrafik ¹⁾	18.153	18.857	19.251	19.931	19.102
Internationale tog ²⁾	1.257	1.316	1.328	1.325	1.369
Fjern- og regionaltogstrafik	36.812	36.916	37.925	38.194	37.582
S-tog	15.286	15.471	14.661	15.180	15.521
DSB Øresund	4.362	4.507	4.708	4.782	4.334
DSBFirst Sverige ³⁾	-	10.719	11.608	10.483	-
Roslagsbanan	2.317	2.400	2.824	3.034	3.100
Krösatåg ⁴⁾	-	-	120	2.200	2.460
Västtrafik ⁴⁾	-	-	524	8.800	3.667
Upptåget ⁵⁾	-	-	-	1.423	2.866
VIAS ⁶⁾	-	-	1.770	4.276	4.400
Togkm i alt	58.777	70.013	74.140	88.372	73.930

¹⁾ Fjerntrafik i Danmark er inkl. IC Bornholm i Danmark.

²⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige og chartertog i udlandet.

³⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

⁴⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁵⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁶⁾ Fra 1. april 2010.

Materiel i drift ^{1,2,3)}	2008	2009	2010	2011	2012
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC4-togsæt ²⁾	8	16	33	55	70
IC2-togsæt ²⁾	-	-	-	-	9
IR4-togsæt	44	24	24	24	24
Øresunds-togsæt	24	1	1	1	1
MR-togsæt	65	65	65	65	65
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	-	-	-	8	8
Leasede ICE-TD	10	13	13	13	13
DSB Øresund - Øresundstogsæt ³⁾	-	84	91	97	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	-	20	20	20	20
Diesellokomotiver - ME	35	35	36	36	36
Ellokomotiver (EA)	6	6	6	6	6
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Roslagståg - Eltogsæt	33	33	33	30	30
Krösatåg - Dieseltogsæt	-	-	15	16	13
Krösatåg - Eltogsæt	-	-	-	-	4
Västtrafik - Eltogsæt	-	-	60	63	-
Upptåget - Eltogsæt	-	-	-	11	11
VIAS - Eltogsæt	-	-	43	43	45
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	16	16	16
Lejede dobbeltdekkervogne	67	112	112	112	112
Personvogne	127	60	-	-	-
Liggevogne	8	-	-	-	-

¹⁾ Materielbeholdning, som indgår i DSB-koncernens løbende drift ultimo året.

²⁾ Antal togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

³⁾ De 111 togsæt består af 34 togsæt anvendt i Danmark og 77 togsæt i en fælles pulje, som deles af Veolia og DSB. Driften er delt ved landegrænsen.

Andre hovedtal

Antal betjente jernbanestationer	2008	2009	2010	2011	2012
Antal betjente jernbanestationer i alt	287	310	520	494	401
Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	160	155	155	155	155
Fjerntogsstationer i Danmark med sæsonstop	4	-	-	-	-
Stationer i udlandet med sæsonstop	9	-	-	-	-
S-tog inkl. fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med fjern- og regionaltog	-10	-9	-9	-9	-9
S-tog ekskl. fællesstationer	75	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	39	38	38	38	38
Stationer i Sverige betjent af DSBFirst	-	41	42	-	-
Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	-	-	48	48	50
Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	-	-	98	98	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget	-	-	-	16	19
Stationer i Tyskland betjent af VIAS	-	-	63	63	63
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.711	1.668	1.668	1.668	1.668
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	141	792	2.301	1.787	750
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland	-	-	979	979	979
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2008	2009	2010	2011	2012
DSB	6.434	5.974	5.881	4.750	4.443
-heraf sociale kapitel ¹⁾	149	129	117	131	151
DSB S-tog a/s	1.335	1.367	1.339	1.105	1.003
-heraf sociale kapitel ¹⁾	15	19	15	13	13
Kort & Godt A/S	934	839	738	770	736
-heraf sociale kapitel ¹⁾	29	32	16	12	10
DSB Vedligehold A/S	-	-	-	1.372	1.448
-heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	26	34
DSB Sverige AB	195	9	49	69	15
Roslagståg AB	234	241	261	278	288
DSB Øresund A/S og DSBFirst Sverige AB ²⁾	97	878	1.036	920	355
-heraf sociale kapitel ¹⁾	-	3	3	1	1
Krösatåg ³⁾	-	-	4	94	101
Västtrafik ³⁾	-	-	14	379	174
Upptåget ⁴⁾	-	-	-	40	76
VIAS ⁵⁾	-	-	61	178	179
Øvrige	-	-	66	85	-
DSB-koncernen i alt	9.229	9.308	9.449	10.040	8.818

¹⁾ Det sociale kapitel omfatter ordninger såsom fleksjob, skånejob, revalidering, delpension og -efterløn, som blev indført i 1996 med henblik på at fremme beskæftigelsen på det statslige arbejdsmarked for personer med nedsat arbejdsevne i Danmark.

²⁾ Den svenske del af Øresundstrafikken blev overtaget af Veolia pr. 11. december 2011. Den danske del af Øresundstrafikken opereres herefter af DSB Øresund.

³⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁴⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁵⁾ Fra 1. april 2010.

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med 'Anbefalinger & Nøgletal 2010' fra Den Danske Finansanalytikerforening.

Indtjeningsgrad (EBITDA margin) = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / nettoomsætning

Overskudsgrad (EBIT margin) = resultat af primær drift x 100 / nettoomsætning

Egenkapitalforrentning (ROE) = (årets resultat x 100 / gennemsnitlig egenkapital)

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig egenkapital + gennemsnitlig netto rentebærende gæld)

Gearing = netto rentebærende gæld / resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (resultat af primær drift + finansielle indtægter) / finansielle omkostninger

SAMFUNDSANSVAR

Samfundsansvar



"Vores formål er at skabe sammenhæng. Sammenhæng mellem A og B. Mellem arbejde og hjem. Mellem Mormor og Viktor. Men også sammenhæng mellem udgifter og indtægter, løfter og leverancer, fortid og fremtid. Mellem sorte og grønne tal, samarbejdspartnere og forskellige transportformer. Sikker, effektivt og nemt."

Samfundsansvar

Sådan lyder DSB's grundfortælling om DSB's formål. DSB's aktiviteter på området for samfundsansvar understøtter DSB's formål ved at bidrage til at skabe sammenhæng og sikre, at DSB er en miljøvenlig og pålidelig virksomhed. Med det fokus er DSB's aktiviteter på samfundsansvarsområdet blevet revurderet i løbet af 2012.

Samfundsmæssige opgaver

DSB's samfundsansvarsaktiviteter skal som udgangspunkt adressere en eller flere af følgende samfundsmæssige opgaver:

- at skabe trafikal sammenhæng for at understøtte samfundets mobilitet og vækst
- at DSB er for alle
- at det er trygt og sikkert at rejse med DSB og færdes på stationer og i tog
- at forbedre og udnytte togets miljømæssige potentiale.

I det følgende gennemgås de væsentligste aktiviteter, som DSB har haft på samfundsansvarsområdet i 2012.

Medlemskaber og samarbejder

DSB modtager et stort antal henvendelser fra organisationer, virksomheder og enkeltpersoner, der gerne vil indgå samarbejde. DSB er bevidst om

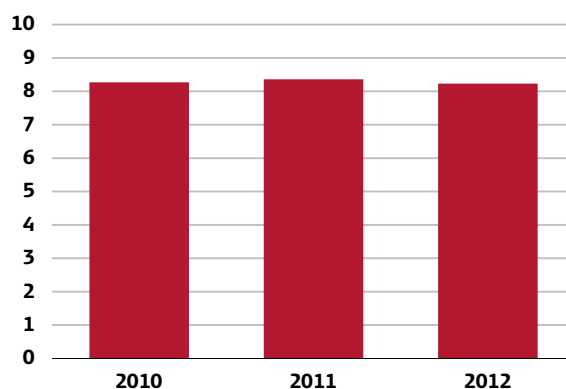
den fremtrædende rolle, virksomheden spiller i samfundet, og der er mange gode sager, hvor DSB ville kunne gøre en positiv forskel, men desværre kan DSB ikke bidrage til alle.

DSB har tilsluttet sig FN's Global Compact's ti principper, for god adfærd. DSB rapporterer løbende om fremskridt til Global Compact.

Tryghed

Fig. 1: Tilfredshed med tryghed i toget

Skala 0-10

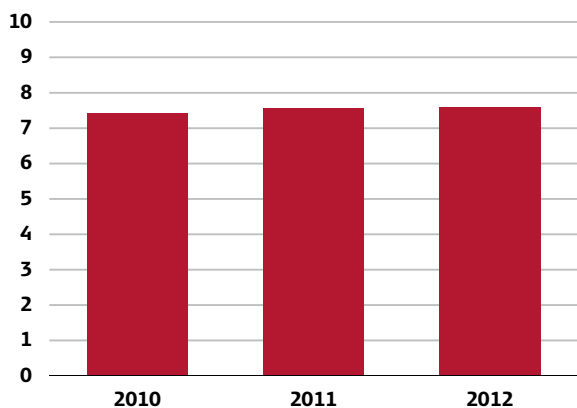


Tryghed er en vigtig parameter, når folk til- eller fravælger toget. En høj tryghed er væsentlig for

DSB og kommer både kunder, personale og DSB's økonomi til gode. Tilfredsheden med trygheden er generelt høj, men faldt i andet halvår 2012.

Fig. 2: Tilfredshed med tryghed på stationen

Skala 0-10



For at forbedre trygheden i aften- og nattetimerne har DSB igennem flere år haft et tæt samarbejde med Natteravnene. Natteravnene består af frivillige voksne, der blandt andet færdes i nattelivet. De bærer karakteristiske gule jakker og bidrager positivt til trygheden ved en meget synlig tilstedeværelse og god dialog med rejsende både på stationer og i tog.

Natteravnene kan køre gratis med alle DSB's tog, når de bærer jakkerne. DSB hjælper med at hverve nye Natteravne. Som led i dette har DSB i 2012 folieret et IC3-tog med logoet fra Natteravnene. Der kører nu både et folieret S-tog og et IC3-tog med Natteravnenes logo.



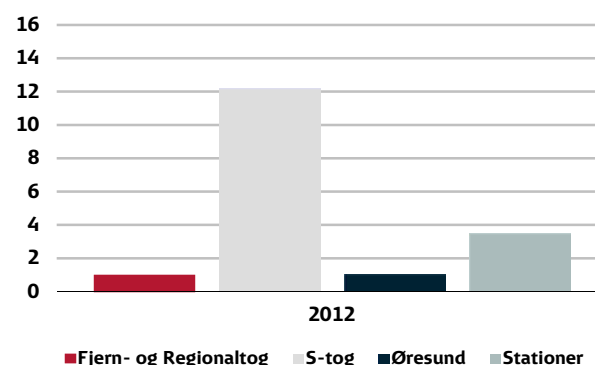
På årets første store julefrokostdag, den 7. december 2012, gennemførte DSB og Natteravnene en tryghedsevent i Københavnsområdet, hvor der var ekstra mange synlige Natteravne med togene. Tilstedeværelsen af de gule jakker i aften- og nattetimerne skaber tryghed i det offentlige rum. Den øgede tryghed tiltrækker kunder og forbedrer

arbejdsmiljøet for DSB's personale ved at mindske konflikterne i togene.

DSB's overvågningscentral bidrager også til at øge trygheden for kunder og medarbejdere på DSB's stationer, hvor der er opsat i alt ca. 1.700 kameraer. Fra centralen kan der kaldes direkte op til S-togs-revisorer, lokomotivførere og vagter, der er placeret på udvalgte stationer. Overvågningscentralen kan også alarmere og assistere politiet ved eksempelvis hærværk og røverier.

Fig. 3: Omkostninger til graffiti-frensning

Mio. kr.



I 2012 er al videoudstyret på de mest belastede stationer på S-banen udbygget til højopløselig kvalitet med henblik på at øge politiets mulighed for efterforskning. Endvidere er udstyret tilkoblet en central med fast overvågning. I 2012 kunne DSB's overvågningscentral bistå politiets arbejde i 589 tilfælde. Ligeledes har overvågningen i 2.201 tilfælde skabt større tryghed i form af her og nu handlinger ude på stationerne, som for eksempel at tænde mere lys på stationerne.

DSB er for alle, men nogle grupper og enkeltpersoners adfærd kan genere andre. Især ved Københavns Hovedbanegård opholder en del socialt belastede personer sig på stationsområdet. For at gøre Hovedbanegården til et tryggere sted at færdes, og en bedre arbejdsplads for de ansatte, har DSB et samarbejde med en række organisationer, der blandt andet tager sig af hjemløse. Medarbejderne kan dermed henvise de hjemløse til ét af de nærliggende væresteder. Det har reduceret antallet af konflikter på Hovedbanegården, og DSB har oplevet en reduktion i antallet af arbejds-skader på Hovedbanegården.

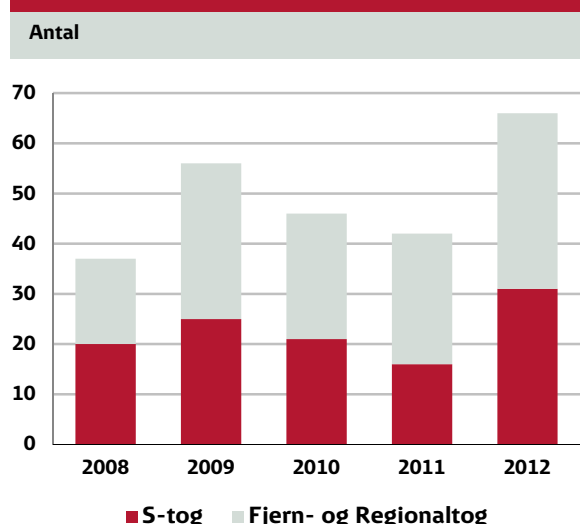
DSB samlede i 2012 ansvaret for alle DSB's stationer og øgede samarbejdet med Banedanmark om øget tryghed og vedligeholdelse af stationsmiljøet.

Der er igangsat et pilotprojekt omkring nul-tolerance over for graffiti i tunneller på stationerne Aalborg, Kolding, Middelfart, Padborg og Odense. Det har allerede betydet, at kunderne oplever renere tunneller og hermed en større trykthed ved at færdes her. Graffiti-projektet er et eksempel på det forbedrede samarbejde med Banedanmark.

Personpåkørsler

DSB oplevede i 2012 en stigning i antallet af personpåkørsler. Det er et alvorligt samfundsproblem, som også udgør et problem for kunder og medarbejdere. Internationalt er der registreret en tilsvarende udvikling. DSB indgik i 2012 et samarbejde med blandt andre politiet for at forebygge og sikre en effektiv håndtering ved de konkrete personpåkørsler.

Fig. 4: Personpåkørsler



Vold og trusler

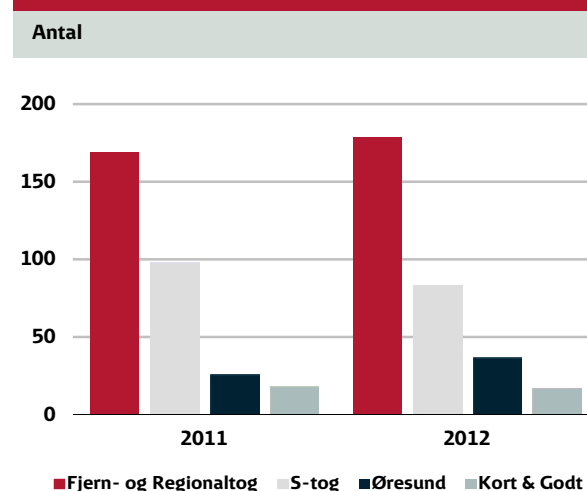
DSB gør en stor indsats for at få samværet mellem mange mennesker til at foregå på så behagelig en måde som mulig. Derfor er DSB's personale uddannet i konflikthåndtering. Uddannelsen skal sikre en god håndtering af de situationer, hvor der kan opstå konflikter.

Antallet af indberettede hændelser, der endte med vold eller trusler, var i 2012 på 316, mens der i 2011 blev indberettet 311 hændelser om vold og trusler.

En anden gruppe, hvis adfærd har udfordret DSB, er større grupper af fodboldfans, som rejser med toget til fodboldkampe. Det har igennem nogle år medført vandaliserede tog med materielle skader i millionklassen samt mange sygedage hos personalet på grund af stress, vold og trusler. Ved en

måltrettet indsats baseret på dialog og specialuddannet personale, er det lykkedes DSB at få et godt samarbejde med fodboldfans. DSB har indsat særtog til fodboldfans, og DSB har i dag 35 uddannede fodboldguider, der kører med i disse tog. Fodboldguiderne er frivillige togførere med et særligt kursus i konflikthåndtering og fankultur. 2012 har vist sig at være det bedste år hidtil. Der har intet hærværk været, ligesom der ingen arbejdsskader har været blandt togpersonalet, som kører i disse fodboldtog. I 2012 har DSB i alt kørt 57 fodboldtog, 21 i foråret og 36 i efteråret.

Fig. 5: Vold og trusler mod DSB's personale



Børneguider

DSB skaber også sammenhæng for børn med familie bosiddende i hver sin del af landet. DSB Børneguide er et tilbud til børn i alderen 4-15 år, der skal rejse alene i weekenden. Børneguiden er en afdeling i en togvogn, hvor der ikke kommer andre passagerer end de børn, der har pladsbillet hertil. Desuden findes her uddannede børneguider, der ledsager børnene på hele rejsen. De passer på børnene og sørger for, at de kommer sikkert og godt frem til deres bestemmelsessted.



DSB har 41 uddannede børneguider, som kører med Intercity og Intercity Lyn mellem København og Esbjerg, Aalborg og Frederikshavn hver fredag

og søndag samt op til helligdagene. I 2012 blev der ugentligt kørt 12 afgang med 40-45 børn pr. afgang.

Tilgængelighed

I 2012 reviderede DSB sin tilgængelighedspolitik, hvori der sættes fokus på, at kunder løbende skal opleve en forbedring af tilgængeligheden til stationer og tog.

DSB har dagligt mange henvendelser vedrørende handicapassistanter, og i 2012 var der i alt ca. 19.000 udførte handicapassistanter, hvilket er en stigning i forhold til 2011, hvor der blev udført ca. 18.000. Solgte ledsagerbilletter viser også en stigning i brugen af toget som transportmiddel for ældre samt personer med nedsat mobilitet. I 2012 solgte DSB næsten 47.000 ledsagerbilletter/10-turskort.

DSB modtog i november 2012 Bevica Fondens Tilgængelighedspris for aktivt at bidrage til, at tilgængeligheden forbedres for mennesker med nedsat mobilitet.

Mangfoldighed

Det gælder også internt i DSB, at DSB er for alle. I 2012 udarbejdede DSB en ny mangfoldighedspolitik, der betoner vigtigheden af, at DSB:

- afspejler befolkningssammensætningen
- anerkender mangfoldighed som en ressource
- anvender mangfoldigheden til innovation og forretningsudvikling.

DSB ønsker at gå fra 7 procent nydanskere i 2012 til 10 procent nydanske medarbejdere i 2015. I 2012 gennemførte DSB et før-lederforløb for nydanske medarbejdere og igangsatte mentorprogrammer for nydanske ledere. Samtidig anerkender DSB mangfoldighed ved at have bederum, deltage i Copenhagen Gay Parade og ved at have et uniforms- og kantinesortiment, som tilgodeser både kulturelle og religiøse ønsker.

Digitaliseringen

DSB har en forretningsmæssig strategi om, at en stadig større del af salget skal ske elektronisk, da det er økonomisk fornuftigt. Samtidig afspejler det den generelle samfundsmæssige tendens, hvor en meget stor del af danskerne benytter deres computere og telefoner til blandt andet billetkøb. I 2012 blev mere end 60 procent af alle DSB's billetter købt via de elektroniske kanaler. Færre vælger personlig betjening, uanset om det handler om søgning før rejsen, køb af billetter til

rejsen eller konkret viden om rejsen. Der er siden 2009 solgt mere end 20 millioner SMS-billetter via mobilen, og 750.000 gange hver eneste dag i 2012 søgte danskerne efter rejser på rejseplanen.dk, som DSB er medejer af. DSB's applikationer blev downloadet mere end 300.000 gange i 2012.

DSB er bevidst om, at ikke alle danskere er fortrolige med den nye teknik. Derfor har DSB i samarbejde med Ældresagens lokale afdelinger, biblioteker og pensionistforeninger afholdt kurser i, hvordan en billet kan købes i en automat eller via en computer, samt hvordan Rejsekortet fungerer. Der blev i 2012 afholdt 25 kurser i forskellige dele af landet.

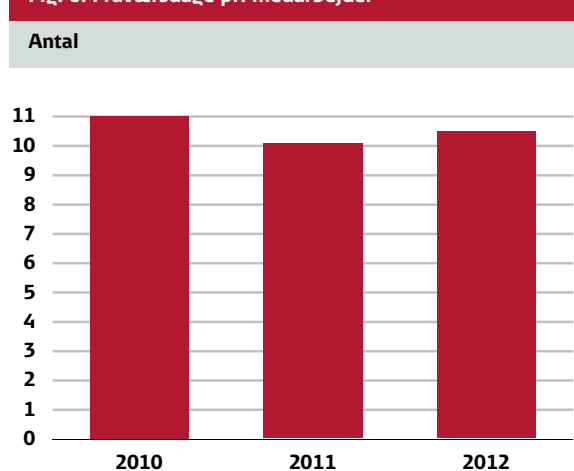
Kvinder i ledelse

I 2012 modtog DSB en stor smiley som evaluering for deltagelse i Charter for "Flere Kvinder i Ledelse". DSB havde nået alle fastsatte mål, blandt andet øget andelen af kvindelige chefer (mercerbånd B-F) til 33 procent mod 26 procent ved 0-punkts målingen. For at holde fast i den gode udvikling, igangsatte DSB i 2012 et mentorprogram for DSB's ledere. Blandt de 14 mentorpar var halvdelen af mentees kvinder.

Arbejdsmiljø

DSB er en arbejdsmiljøcertificeret virksomhed. For at efterleve standarden, skal DSB være lovmedholdelig og sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø gennem løbende forbedringer.

Fig. 6: Fraværsdage pr. medarbejder

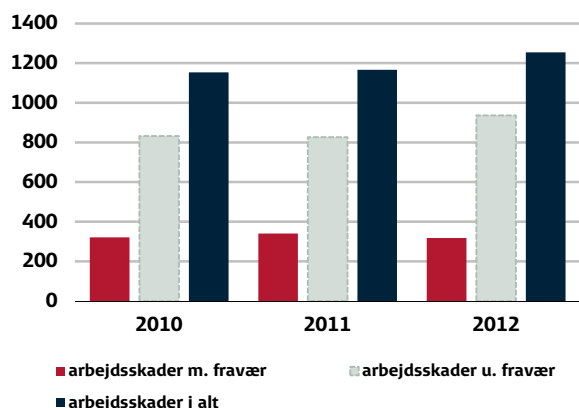


Gennem de seneste år har DSB arbejdet målrettet med at indføre et ambitiøst ledelsessystem for arbejdsmiljø i alle DSB's enheder. I 2012 blev Fjern- og Regionaltog en del af det fælles certifikat. I 2013 forventes alle 100 procent ejede tilknyttede virksomheder at være certificeret efter

det internationalt anerkendte certifikat for arbejdsmiljøledelse, OHSAS 18001:2008. Det betyder, at alle DSB's medarbejdere er omfattet af et ledelsessystem, der systematisk følger op på alle arbejdsmiljøforhold – fysiske såvel som psykiske.

Fig. 7: Anmeldte arbejdsskader

Antal dage (gennemsnit)



DSB fortsætter arbejdet med at forbedre arbejdsmiljøet med henblik på fortsat nedbringelse af antallet af sygedage og antallet af anmeldte arbejdsskader.

Kolleganetværk

DSB's kolleganetværk består af frivillige DSB medarbejdere, der er valgt af kollegaer og trænet i at yde hjælp og støtte til kriseramte kollegaer, hvad end krisen skyldes arbejdsrelaterede eller private årsager. De har naturligvis tavshedspligt og hjælper med at søge professionel hjælp, hvis der også er behov for det.

Miljø og klima

DSB beskæftiger sig med togdrift. Dermed er DSB pr. definition en ganske miljøvenlig transportform. At værne om togets miljømæssige fordele gør energiforbrug til DSB's væsentligste miljøpåvirkende fokusområde. DSB er også bevidst om, at toget i tæt bebyggede områder kan give nogle gener i form af støj- og røgpåvirkning.

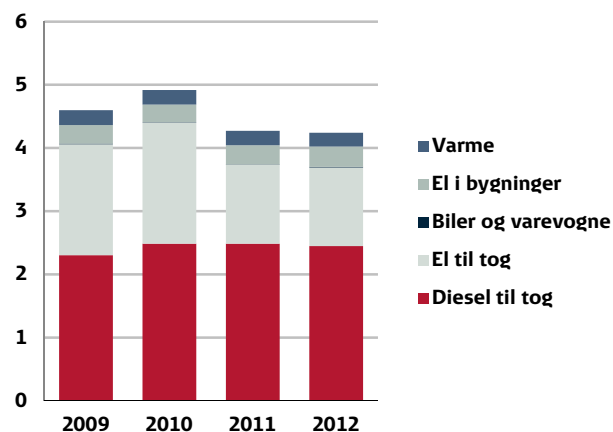
På kort sigt satser DSB på en reduktion af energiforbruget, og på længere sigt vil DSB arbejde for, at togene kører på vedvarende energi.

DSB's samlede energiforbrug til tog er i 2012 faldet med ca. 4 procent i forhold til 2011. Det skyldes blandt andet, at togene har kørt med en høj rettidighed, hvilket giver en mere glidende kørsel, men også at påsejlingen af Limfjordsbroen har

betydet, at der ikke har kørt tog mellem Aalborg og Frederikshavn i en længere periode.

Fig. 8: Direkte og indirekte energiforbrug

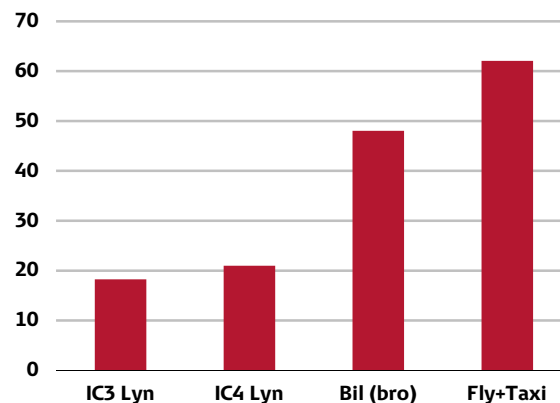
GJ (mio.)



DSB's samlede CO₂-udledning er steget med ca. 10 procent i 2012 i forhold til 2011. Det skyldes primært, at DSB i 2012 ikke har købt RECS-beviser for elforbruget i vores bygninger, og derfor er der fra 2012 igen opgjort CO₂-udledning fra elforbruget i bygninger.

Fig. 9: CO₂-udledning (Aalborg-København)

Kg pr. person

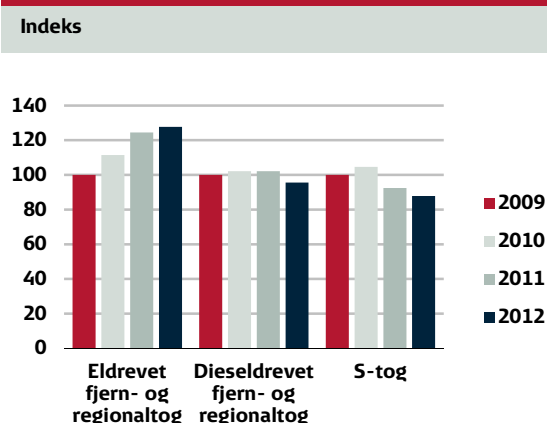


Dieseltoget har et lavere energiforbrug pr. pladskilometer end i 2011, mens eltoget ligger på samme niveau som i 2011.

Årsagen til faldet for dieseltoget er dels den høje rettidighed dels effekten af projekt GreenSpeed.

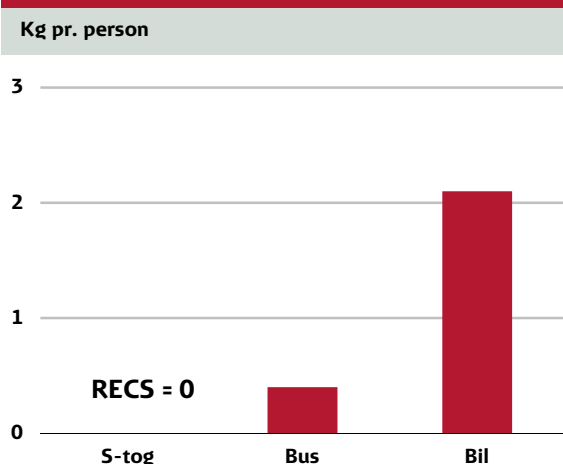
Eltoget kører nu oftere som regionaltoget, hvor de tidligere kørte som fjerntog. Da der typisk er færre rejsende på en regionaltogetsafgang end en fjerntogetsafgang er det relative energiforbrug pr. personkilometer i eltoget steget.

Fig. 10: El- og dieselforbrug pr. personkm

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. person-kilometer	CO ₂ -udledning pr. person-kilometer
Fjern- og Regionaltoget			
- Dieseltog	-4%	-4%	-4%
- Eltog	0%	3%	0%
S-tog	2%	-3%	0%

S-tog har i 2012 kørt med 2 procent højere energiforbrug pr. pladskilometer end i 2011. Det skyldes bl.a. en kold vinter med 7 procent flere grad-dage i Storkøbenhavn end i 2011. På kolde dage bruger S-tog mere energi, da opvarmning af toget udgør et væsentligt energiforbrug.

Fig. 11: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

Bygninger og faste anlæg

DSB har også fokus på besparelser i bygningerne. Fokusområder er blandt andet:

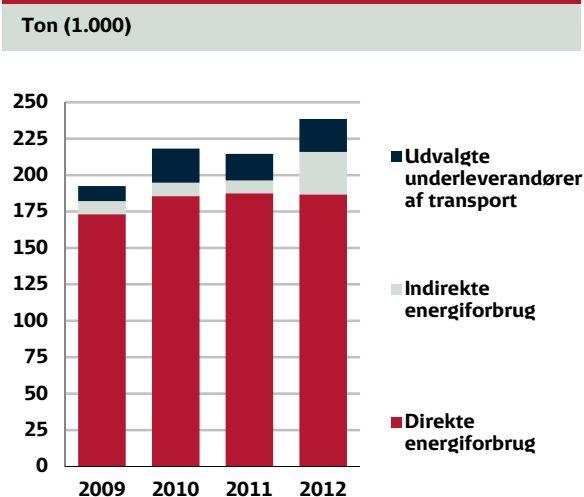
- udskiftning af cirkulationspumper til "energisparepumper"
- nye rulletrapper med frekvensregulering og LED-belysning

- udskiftning af ældre gasfyr
- opsætning af nye vinduer med et lavere varmetab
- energibesparende styring af ventilationsanlæg (frekvensomformere).

Ændret software i S-togene

For at spare energi til kørestrøm har DSB udviklet nyt software til S-togene, som kræver mindre energi til ventilation samt et mindre tab af energi i køreledninger og belysning.

Den nye software forventes at medføre en årlig besparelse på ca. 3,7 GWh. Det svarer til ca. 3 procent af det samlede energiforbrug til kørestrøm til S-tog.

Fig. 12: CO₂-udledning fordelt på kilde

CO₂-udledningen fra udvalgte underleverandører af transport er steget med 24 procent. Det skyldes, at der i 2012 har været mange sporarbejder i forhold til 2011, og dermed er der indsat flere erstatningsbusser. Desuden har påsejlingen af Limfjordsbroen betydet, at kunderne mellem Aalborg og Frederikshavn i en lang periode er blevet kørt i busser i stedet for tog. Rejsemønstret for Skolerejser er anderledes i 2012 end i 2011, idet der har været både færre skoleelever på lejrskole totalt, og færre har valgt en destination, der medfører rejse med færge, som typisk har en højere udledning af CO₂.

GreenSpeed

DSB har i flere år arbejdet på en GPS-baseret applikation kaldet GreenSpeed, der gør det muligt at føre togene med lavest muligt energiforbrug, samtidig med at køreplanen overholdes. Systemet blev installeret i 2011 i IC3-tog, IR4-tog, Øresundstog, Desiro-tog og ME-lokomotiver og taget i brug primo 2012.

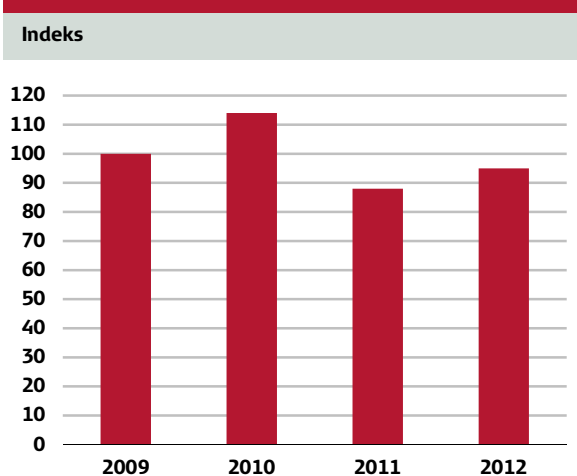
De første erfaringer med systemet har vist, at det har været medvirkende til en forbedring af rettidigheden gennem en reduktion af de mindre forsinkelser på 1-2 minutter. GreenSpeed har også haft en positiv effekt på energiforbruget på ca. 3 procent.

Reduktion af lokale gener

Toget giver anledning til gener for naboer tæt på jernbanen i form af støj og røg.

Udledning af partikler fra dieseltog er steget med 6 procent i forhold til 2011. Det skyldes en større produktion, samt at MR-tog har en højere udledning af partikler end IC3-tog og IC4-tog.

Fig. 13: Partikeludledning



Antallet af støjklager til DSB er i 2012 på niveau med året før. I 2012 har DSB modtaget 33 mod 36 i 2011.

Flere af klagerne om S-tog drejer sig om højtalerstøj fra stationerne. Information til kunderne er en nødvendighed, men DSB tjekker løbende lydniveauet for at undgå unødvendige gener.

For Fjern- og Regionaltog er de fleste klager relateret til tog, der holder i tomgang tæt på bebyggelse. DSB følger løbende op på overholdelse af interne regler.

Klager over røg ligger ligeledes på niveau med sidste år, idet DSB i 2012 har modtaget 8 klager mod 6 i 2011. Røgen stammer fra det ældre dieselmateriel.

I 2011 monterede DSB katalysatorer på 6 MR togsæt. Katalysatorerne mindsker udledningen af HC, partikler og opacitet (uigennemskinnelighed), hvilket betyder mindre sort røg. I 2010 monterede DSB ligeledes emissionskit på 20 ME-lokomotiver.

Emissionskittet sænker lokomotivernes udledning af kvælstof og sod. Emissionskittet giver en reduktion på udledningen af NO_x på 34 procent, og på udledningen af partikler med 37 procent.

Ved udgangen af 2012 besluttede DSB at sætte emissionskit på yderligere 13 ME-lokomotiver. Dette skyldes blandt andet beslutningen om, at ME'erne skal bruges til at trække dobbeltdækker-vogne. Montering forventes at være afsluttet inden udgangen af 2013.

Kultur

Whistleblower og etiske regler

DSB annoncerede i 2011 i rapporten Samfundsansvar i DSB, at der i 2012 ville blive offentliggjort et sæt etiske regler samt etableret en whistleblower-ordning. Begge dele lanceres i 2013.

Ansvarlige leverandører

DSB arbejder for en ansvarlig leverandørsamhandel.

DSB's Code of Conduct beskriver hvilke forventninger, DSB har til leverandørers adfærd i forhold til miljø, arbejdsmiljø, børnearbejde, korruption m.m., og alle leverandører bliver gjort bekendt med disse krav ved indgåelse af aftaler med DSB.

DSB gennemførte i 2011 en analyse af leverandørernes etiske adfærd med henblik på at vurdere, om leverandørerne lever op til DSB's Code of Conduct.

Undersøgelsen blev gennemført blandt leverandører, der har rammeaftaler med DSB. DSB fandt 13 leverandører, der ikke havde svaret tilfredsstillende. I 2012 er antallet reduceret til 3, der fortsat mangler en blåstempling. DSB følger op på disse leverandører.

I efteråret 2011 indførte DSB et nyt prækvalificeringssystem (TransQ), der medførte en forenkling af udbudsprocessen, samtidigt med, at DSB får sat fokus på arbejdsforhold, miljø og samfundsforhold tidligt i processen forud for indgåelse af aftaler. Alle nuværende store og strategiske leverandører prækvalificeres, ligesom der fremadrettet bliver stillet tilsvarende krav til potentielle udbydere.

Ved at benytte TransQ, sikrer DSB, at virksomhedens leverandører årligt besvarer en række spørgsmål vedrørende arbejdsforhold, miljø og samfundsansvar. Dette sikrer, at leverandørerne

aktivt forholder sig til essensen i DSB's Code of Conduct.

OM DSB



Bestyrelse

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Peter Schütze, Formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 1. juni 2011 ved ekstraordinært virksomhedsmøde

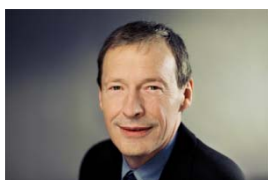
Formand for bestyrelsen for Copenhagen Business School
Næstformand i bestyrelsen for Nordea-Fonden
Næstformand i bestyrelsen for Simcorp A/S
Medlem af bestyrelsen for Axcel
Medlem af bestyrelsen for Generalkonsul Gösta Enboms Fond



Annette Sadolin, Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009
Valgt som formand den 27. april 2010 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Formand for bestyrelsen for Østre Gasværk Teater
Næstformand i bestyrelsen for Dansk Standard
Medlem af bestyrelsen for DSV A/S
Medlem af bestyrelsen for Topdanmark Forsikring A/S
Medlem af bestyrelsen for Skodsborg Kurhotel og Spa A/S
Medlem af bestyrelsen for Ratos AB, Sverige
Medlem af bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.
Medlem af bestyrelsen for Ny Carlsberg Glyptotek



Lars Andersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 25. juni 1999
Genvalgt den 28. maj 2001 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 27. maj 2003 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 27. april 2005 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 25. april 2007 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 24. april 2008 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 28. april 2009 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Medlem af bestyrelsen for IndustriPension Holding A/S
Medlem af bestyrelsen for Industriens Pensionsforsikring A/S
Medlem af bestyrelsen for Arbejdernes Landsbank A/S



Lilian Mogensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009
Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Koncerndirektør i ATP (Kunder og HR)
Medlem af bestyrelsen i Summit Consulting



Helge Israelsen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 24. april 2012 (ordinært virksomhedsmøde)

Formand for bestyrelsen for Højgaard Holding A/S
Formand for bestyrelsen for MT Højgaard A/S



Carsten Gerner

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 24. april 2012 (ordinært virksomhedsmøde)

Administrerende direktør i Carger Invest ApS
Medlem af bestyrelsen for Hempel Fonden
Medlem af bestyrelsen for Hempel Holding A/S
Medlem af bestyrelsen for Kresko A/S



Andreas Hasle

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 25. juni 1999 (medarbejdervalg)
Genvalgt den 8. maj 2003 (medarbejdervalg)
Genvalgt den 29. marts 2007 (medarbejdervalg)
Genvalgt den 18. marts 2011 (medarbejdervalg)

Trafikinspektør
Formand for HK Trafik & Jernbane
Formand for bestyrelsen for TS Asia Holding Ltd.
Medlem af bestyrelsen for Energi og Sol A/S
Medlem af bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
Medlem af bestyrelsen for Danske Virksomheder A/S



Hans Christian Kirketerp-Møller

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 27. april 2011 (medarbejdervalg)

Chefkonsulent
Formand for bestyrelsen for Akademikernes A-Kasse
Ordførende medlem af Fusionsbestyrelsen for Akademikernes og Ingeniørernes A-kasse
Medlem af bestyrelsen for BAR-FOKA
Medlem af bestyrelsen for LBR Gladsaxe
Medlem af bestyrelsen for AOF Gladsaxe



Preben Steenholdt Pedersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 27. april 2011 (medarbejdervalg)

Lokomotivinstruktør
Næstformand for Dansk Jernbaneforbund
Medlem af bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
Medlem af bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1

Direktion

Direktionens og ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Jesper T. Lok, administrerende direktør

Formand for bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum



Jacob Kjær, økonomidirektør

Formand for bestyrelsen for DSB S-tog a/s

Formand for bestyrelsen for DSB Ejendomsudvikling A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Øresund A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS

Formand for bestyrelsen for DSB Sverige AB

Formand for bestyrelsen for DSBFirst Sverige AB

Formand for bestyrelsen for DSB Småland AB

Formand for bestyrelsen for DSB Väst AB

Medlem af bestyrelsen for DSB Uppland AB

Medlem af bestyrelsen for Roslagståg AB

Ledelse



Susanne Mørch Koch, direktør for Kommerciel

Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S



Anders Egehus, direktør for Operation & Strategi, administrerende direktør i DSB S-tog a/s og DSB Øresund A/S

Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S



Steen Schougaard Christensen, administrerende direktør i DSB Vedligehold A/S og direktør for Personale



Peder Nedergaard Nielsen, underdirektør Sekretariat & Jura

Medlem af bestyrelsen for Kort & Godt A/S

Medlem af bestyrelsen for DSB Øresund A/S

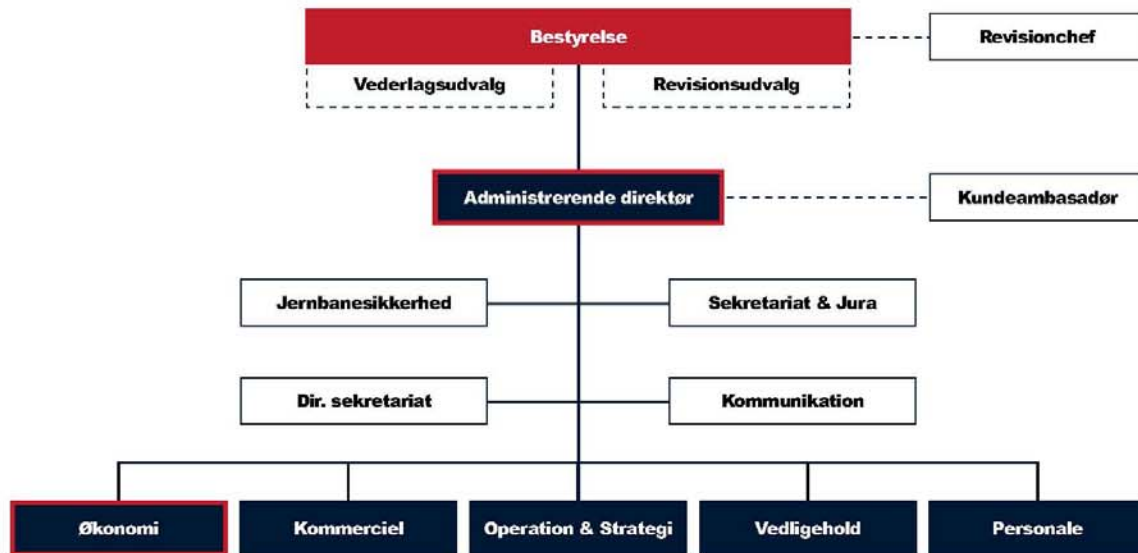
Medlem af bestyrelsen for DSB Øresund Holding A/S

Medlem af bestyrelsen for DSB Ejendomsudvikling A/S



Lars Kaspersen, direktør for Kommunikation

Organisation



Finanskalender 2013

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2013	14. maj 2013
Halvårsrapport 2013	23. august 2013
3. kvartal 2013	21. november 2013

Publikationer

Årsrapport for 2012 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2012 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Sølvgade 40, A-G
1307 København K
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

København

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed
ejet af Transportministeriet

Revision

KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Sølvgade 40, A-G
1307 København K

Redaktionsansvarlige

Jakob Høyer
Marianne Holmbjerg
Morten Hvolbøl Nielsen

Grafisk design

Visuel Kommunikation, DSB Marketing

Foto

DSB's Billedarkiv

