

ÅRS- RAPPORT 2013



ÅRSRAPPORT 2013

Februar 2014



Indhold

Forord	8	Samfundsansvar	91
Den store sammenhæng.....	13	→ Rammer.....	91
→ Kultur & Strategi	13	→ Miljø & klima	95
→ Formålet med DSB.....	13	Om DSB	99
→ Vores løfter.....	13	→ Bestyrelse.....	99
→ Strategisk rejse	13	→ Direktion	102
→ Der skal mere til end en bundlinie	13	→ Ledelse	103
→ Produktivitet.....	13	→ Organisation.....	104
→ Rettidighed	14	→ Finanskalender 2014	105
→ Kunder	15	→ Publikationer	105
→ Omdømme.....	18	→ Virksomhedsoplysninger	105
Beretning & årsregnskab.....	20		
→ Beretning	21		
→ Segmenter.....	24		
→ Forventninger til 2014	28		
→ Sikkerhed.....	28		
→ Risikostyring	30		
→ God selskabsledelse.....	31		
→ Begivenheder indtruffet efter 31. december 2013	34		
→ Øvrige forhold	34		
→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen	34		
→ Påtegninger.....	35		
→ Anvendt regnskabspraksis	41		
→ Resultatopgørelse.....	51		
→ Balance	52		
→ Egenkapitalopgørelse	54		
→ Pengestrømsopgørelse	55		
→ Noter til årsregnskabet	56		
→ Andre hovedtal	84		
→ Nøgletalsdefinitioner	89		

Forord

Et godt stykke videre, men ikke i mål

- Resultat før af- og nedskrivninger på 2.782 mio. kr. - forbedring på 426 mio. kr.
- Resultat før skat på 386 mio. kr. mod 115 mio. kr. året før
- Rettidighed stadig på godt niveau, og yderligere forbedret for S-tog og Øresund
- Fortsat kundevækst, men på niveau af 1 procent
- Omdømme fortsat på et lavt niveau
- Kundetilfredshed stadig lav, men med en stigende tendens.

*"DSB's økonomi forbedredes yderligere i 2013 og rettidigheden fortsatte på et godt niveau",
Peter Schütze, bestyrelsesformand*

Strategiske nøgletal				
	2013	2012	Ændring	
			Abs.	Pct.
Finansielle				
Indtægter i alt - DSB-koncernen (mio. kr.)	12.340	12.120	220	2
Resultat før af- og nedskrivninger - DSB-koncernen (mio. kr.)	2.782	2.356	426	18
Resultat før skat - DSB-koncernen (mio. kr.)	386	115	271	236
Produktivitet - (danske aktiviteter)				
Passager- og trafikkontraktindtægter pr. togkilometer (kr./km)	162	157	5	3
Omkostninger pr. togkilometer (kr./km) ¹⁾	138	137	1	1
Antal togkilometer pr. medarbejder	10.988	10.125	863	9
Antal togrejser pr. medarbejder	34.720	32.187	2.533	8
Rettidighed				
Rettidighed - Fjern- & Regionaltog (pct.) (maksimalt 5,59 minutters forsinkelse)	92,9	94,3	-1,4	-1
Rettidighed - S-tog (pct.) (maksimalt 2,29 minutters forsinkelse)	96,7	96,1	0,6	1
Rettidighed - Øresund (pct.) (maksimalt 4,59 minutters forsinkelse)	90,5	90,3	0,2	0
Kunder				
Kunder i Danmark i alt (mio. kunder)	185,1	182,6	2,5	1
Kundetilfredshed - (danske aktiviteter)	7,5	7,3	0,2	3
Omdømme				
Brugere af Fjern- & Regionaltog	49,1	52,1	-3,0	-6
Brugere af S-tog	55,3	58,2	-2,9	-5
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	39,2	43,5	-4,3	-10

¹⁾ Omkostninger pr. togkilometer er revideret som følge af ændret opgørelse af intern handel.

Underliggende drift forbedret

I 2013 leverede DSB et resultat før af- og nedskrivninger på 2.782 mio. kr. mod 2.356 mio. kr. i 2012, og resultatet før skat blev 386 mio. kr. mod 115 mio. kr. året før på trods af:

- stormene i oktober og december, der kostede omkring 25 mio. kr.
- hensættelser på 68 mio. kr. til forventede tab i 2014-2015 i DSB Øresund (39 mio. kr. på koncernbasis)
- nedskrivning af goodwill på 24 mio. kr. på aktiviteterne i Tyskland
- EU-afgørelsen om rådighedsløn til tjenestemænd, som påvirkede resultatet negativt med 21 mio. kr.
- ejendomssalg forventet i 2013 udskudt til 2014

Korrigeret for poster af engangskaraktér er resultat før skat 466 mio. kr. mod 219 mio. kr. i 2012.

Stort fokus på rettidighed

Rettidigheden lå også i 2013 på et godt niveau, selvom bombetruslen den 22. december og stormene i oktober og december viste, hvor sårbar jernbanen er. På trods heraf forbedrede S-tog og Øresund rettidigheden til henholdsvis 96,7 procent og 90,5 procent, hvorimod Fjern- & Regionaltog faldt fra 94,3 procent til 92,9 procent som følge også af den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse i juni og store sporarbejder henover sommeren.

Historisk har DSB målt togrettidighed og -pålidelighed op imod Trafikkontraktens fastsatte mål. Sammen med Banedanmark arbejder vi på fremadrettet at indføre kunderettidighedsmål. Forskel- len er, at kunderettidighedsmålet vil tage højde for aflysninger og passagerstrømme. Målet kommer dermed tæt på kundernes oplevelse af rettidighed. For Fjern- & Regionaltog betyder det i 2013, at togrettidigheden på 92,9 procent svarer til en kunderettidighed på 80,7 procent, hvor DSB's andel af forsinkelserne er omkring 30 procent, og operatørrettidigheden dermed 93,7 procent. For S-tog er de samme tal en togrettidighed i 2013 på 96,7 procent mod en kunderettidighed på 93,6 procent og operatørrettidighed på 98,4 procent. Vi forventer, at kunderettidigheds- mål vil indgå i de nye kontrakter.

God produktivitetsforbedring

De seneste par års personalereduktioner har bidraget til en væsentlig forbedring af produktivite- ten. Siden 2011 er antal togkilometer pr. medarbejder således forbedret med 16 procent og om- kostningen pr. togkilometer reduceret med 3 procent.

Flere kunder i den kollektive trafik

Antallet af rejsende steg i 2013 med 2,5 mio. til mere end 185 mio. Hvor Fjern- & Regionaltog ikke oplevede yderligere vækst, var der 2 procent flere rejser i både S-tog og Øresund. Samlet set var væksten 1 procent.

Den danske trafikpolitiske ambition er at fordoble den kollektive trafik frem mod 2030. Det kræ- ver, at vi tiltrækker nye kunder, hvilket desværre vanskeliggøres af den måde, vi har indrettet prisstrukturen. Standardpriserne gør det nemlig dyrt at prøve eller benytte den kollektive trafik i ny og næ, også selvom man gør det, når der er ledig kapacitet. Det skal der tages højde for i de kommende års arbejde med taksterne.

IC4-og IC2-togsæt endelig leveret

I henholdsvis september og oktober 2013 tog vi leverance af de sidste IC4- og IC2-togsæt. Det blev til 82 IC4-togsæt og 23 IC2-togsæt, som aftalt med AnsaldoBreda i december 2012. Arbejdet med at få togene sat i drift er i fuld gang. En vanskelig opgave, og som sagt før, er og bliver IC4- og IC2-togene et ulykkeligt kapitel i DSB's historie. Når det er sagt, tyder meget på, at vi får be- hov for togene frem mod elektrificeringen. Det endelige behov kender vi, når Materielplan 2030 er på plads.

"Ét Sundt DSB" - vi skal helt i mål og videre

Tilbage i 2011 havde DSB en række store udfordringer, ikke mindst problemerne med DSBFirst og aktiviteterne i Sverige.

De danske aktiviteter havde i en årrække udviklet sig negativt med omkostningsforøgelser, der oversteg indtægtsstigningerne. Forventningen var, at de ville forværres yderligere med omkring 400 mio. kr. ved udgangen af 2014, medmindre der blev igangsat et markant forbedringsprogram.

Det besluttedes at afvikle alle tabsgivende aktiviteter udenfor Danmark og iværksætte væsentlige effektiviseringer og forbedringer af kerneproduktet og produktiviteten i Danmark.

Målene for de danske aktiviteter var klare:

- Resultat før af- og nedskrivninger på 2,65 mia. kr. i 2014 – en forbedring på 1 mia. kr. i forhold til fremskrivningen fra 2011
- I niveau af 1.000 færre fuldtidsbeskæftigede ved udgangen af 2014.

Ved udgangen af 2013 er status:

- 2,78 mia. kr. og 2,84 mia. kr. i resultat før af- og nedskrivninger henholdsvis før og efter korrektioner.
- 881 færre fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter (7.433 mod 8.314 ultimo 2011).

Det skal dog bemærkes, at vi i forhold til resultat før af- og nedskrivninger starter 2014 omkring 150 mio. kr. "bagud" blandt andet som følge af trafikkontraktbetaling og bortfald af puljemidler samt højere omkostninger til IT og arbejdet med "Fremtidens Tog".

Der skal med andre ord gøres en stor indsats også i 2014 for at komme helt i mål, og selv når vi er det, skal vi sikre os, at vi kommer videre. Bliver man ikke mere effektiv år for år, er man reelt ved at "spare op" til en ny reduktionsrunde.

Store investeringer forude

Med togfonden på plads har vi taget hul på opgaven med at planlægge indkøbet af nye elektriske tog. Det er for tidligt at sige præcist, hvor mange nye tog og typer, der skal indkøbes, men samlet set drejer det sig om flere hundrede togsæt. En vanskelig opgave, som også har voldt mange af vores europæiske kolleger store kvaler de seneste år.

Et udfordrende årti for jernbanen

Derudover vil det kommende årti være præget af omfattende infrastrukturarbejder. Signalprogrammet, nye spor, elektrificering og materielanskaffelser er store opgaver hver især, og samlet en væsentlig udfordring.

Når vi kommer frem til 2025/2030 har vi en jernbane i Danmark, vi alle kan være stolte af, og indtil da vil vi sammen med Banedanmark gøre, hvad vi kan for at sikre, at kunderne i hverdagen mærker mindst muligt til arbejdet.

Forbereder os på øget konkurrence

Konkurrence er som udgangspunkt sundt, så længe den foregår på en velfungerende infrastruktur og på lige og fair betingelser. Sørger man ikke for det, er der alt for stor risiko for, at fordelene går tabt.

Der kan læres meget af de fejl, der blev begået i godssektoren og i England for et par årtier siden, og det er også værd at holde in mente, at konkurrence i jernbanesektoren reelt er mellem statskasser.

Men konkurrencen vil tage til, og også derfor vil vi fortsat have stort fokus på konkurrencedygtighed, også når vi ved indgangen til 2015 er i mål med "Ét Sundt DSB". Vi bekymrer os ikke om konkurrence, men om at være konkurrencedygtige, og blandt de bedste på alle nøgleparametre. Som beskrevet i næste afsnit forbereder vi os derudover på, at DSB på sigt kan påtage sig en lidt anden rolle, end vi historisk har gjort.

Tilbage er at anerkende alle medarbejdere i DSB, der gjorde de mange forbedringer i 2013 mulige. Det kræver en stor indsats at forbedre produktiviteten og rettidigheden på samme tid, og for den præstation skal lyde en særlig stor tak.

Taastrup, den 28. februar 2014

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Jesper Lok
Administrerende direktør

"Tilfredse bliver vi aldrig – men vi arbejder på, at kunderne skal være det".
– Jesper Lok, administrerende direktør

Den store sammenhæng

Kultur & Strategi

Kultur- og strategiarbejdet tager udgangspunkt i "Den Store Sammenhæng", som vi lancerede i sommeren 2012. I den krystalliserer vi grundfortællingen om DSB og de grundholdninger, vi ønsker, DSB skal være kendt for.

Formålet med DSB

Grundfortællingen beskriver, hvad DSB i bund og grund drejer sig om og skal præstere. Helt overordnet er formålet med DSB i dag, ganske som for mere end 100 år siden, at:

bidrage til bæredygtig vækst og mobilitet i Danmark.

Det gør vi konkret ved at:

sikre pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

Vores løfter

Grundholdningerne, som alle i DSB skal efterleve, er afgørende for, at vi kan levere på tre løfter til vores kunder, ejer og medarbejdere:

God tur - Sikkert / Rettidigt / Nemt / Bekvem

Sund økonomi - Konkurrencedygtigt / Transparent / Ansvarligt / Solidt

Attraktiv arbejdsplads - Respekt / Anerkendelse / Inspiration / Muligheder

Strategisk rejse

Med det strategiske program, "Ét Sundt DSB" arbejder vi på at genoprette tilliden til DSB gennem fokus på Danmark og forbedring af kerneproduktet og produktiviteten.

Sideløbende med den opgave forbereder vi os på tiltagende konkurrence og store forandringer i jernbanesektoren i Europa. EU-lovgivning vil betyde øget liberalisering, og togproducenterne vil i takt med, at nye standarder indføres

på tværs af EU, i stigende grad påtage sig også materielvedligehold, ganske som vi kender det fra mange andre brancher.

Det er vigtigt, at Danmark samlet set værner om de betydelige stordrifts- og netværksfordele, der findes indenfor togdrift. Ved eventuelle udbud er det derfor centralt at sondre mellem "togsystemet" (stationer, materiel, køreplanlægning, trafikinformation, salgskanaler etc.) og den egentlige "togkørsel". Allerede i dag opererer Deutsche Bahn (Arriva) i Midt- og Vestjylland og de regionale trafikselskaber i deres respektive områder.

Overvejelserne vil være klart reflekteret i det strategiske program, som lanceres senere i 2014, når vi er helt i mål med "Ét Sundt DSB". Derfra vil transformationen af DSB tage sit udgangspunkt - med fortsat fokus ikke mindst på konkurrencedygtighed.

Der skal mere til end en bundlinie

En af de gode udfordringer ved at drive DSB er, at vi måles på meget andet end vores evne til at levere overskud eller vores økonomiske evne til at konkurrere. For at være en succes skal DSB levere også på en række andre parametre:

- Produktivitet - levere mere for det samme eller mindre
- Rettidighed - tog til tiden
- Kunder - tilfredshed og vækst.

Kun når vi gør det, sikrer vi os et bedre omdømme. Derfor indeholder årsrapporten udover finansielle tal også konkrete målepunkter på disse øvrige parametre.

Produktivitet

Ved udgangen af 2013 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.807, hvilket er et fald på 572 medarbejdere i forhold til ultimo 2012. Et fald på 322 medarbejdere i Sverige skyldes primært overdragelsen af Roslagsbanan, der har betydet 280 færre medarbejdere i de svenske aktiviteter.

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede (ultimo)				
			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter ¹⁾	7.433	7.679	-246	-3
Svenske aktiviteter	186	508	-322	-63
Øvrige udland	188	192	-4	-2
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.807	8.379	-572	-7
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.975	8.818	-843	-10

¹⁾ Inklusive Øresund.

De danske aktiviteter er ved udgangen af 2013 reduceret med 246 medarbejdere sammenlignet med 2012. Udviklingen er en konsekvens af de gennemførte dele af "Ét Sundt DSB". Siden 2011 er antallet af medarbejdere i de danske aktiviteter reduceret med i alt 881.

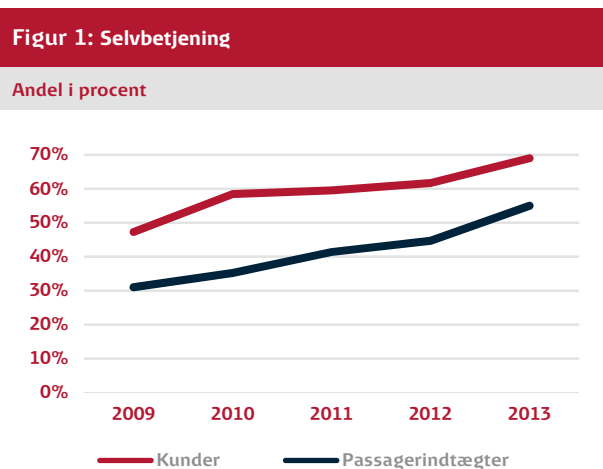
På de danske strækninger har der i 2013 været en yderligere positiv udvikling i antal togkilometer pr. medarbejder på 9 procent og i antal togrejser pr. medarbejder på 8 procent, henholdsvis 16 procent og 20 procent siden 2011. Omkostninger pr. togkilometer er steget med 1 procent i forhold til 2012, men er 3 procent under 2011. Stigningen fra 2012 til 2013 er påvirket af idriftsættelse af IC4- og IC2-togsæt.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter ¹⁾				
			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Antal togkilometer pr. medarbejder	10.988	10.125	863	9
Antal togrejser pr. medarbejder	34.720	32.187	2.533	8
Omkostninger pr. togkilometer (kr.) ²⁾	138	137	1	1

¹⁾ Fjern- & Regionaltog, S-tog og Øresund

²⁾ Omkostninger pr. togkilometer i 2012 er korrigeret som følge af ændret opgørelse af intern handel.

2013 bød på en række tiltag, der skabte forøget selvbetjening. Først og fremmest har den fortsatte udbredelse af rejsekortet betydet meget for udviklingen i selvbetjeningsgraden. I 2013 blev der udstedt 483.000 rejsekort, så der ved udgangen af 2013 var i alt 679.000.



DSB har samtidig gjort fornyelse af periodekort til et selvbetjeningsprodukt, der kan udskrives i automaterne. Hertil er der i 2013 relanceret mobilapplikation for periodekort.

Rettidighed

Tabel 3: Rettidighed og pålidelighed				
Procent			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Rettidighed ¹⁾				
Fjern- & Regionaltog	92,9	94,3	-1,4	-1
S-tog	96,7	96,1	0,6	1
Øresund	90,5	90,3	0,2	0
Pålidelighed ²⁾				
Fjern- & Regionaltog	98,4	99,1	-0,7	-1
S-tog	97,5	97,2	0,3	0
Øresund	97,2	97,6	-0,4	0

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- & Regionaltog, 2,29 minutters forsinkelse for S-tog og 4,59 for Øresund.

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

Rettidigheden for S-tog blev i 2013 forbedret fra 96,1 procent i 2012 til 96,7 procent, hvilket er et historisk højt niveau. Fjern- & Regionaltog faldt fra 94,3 til 92,9 procent, hvilket også er over kontraktens målsætninger, men lavere end året før. Øresund blev forbedret fra 90,3 til 90,5 procent, hvilket er positivt set i lyset af de mange udfordringer i forbindelse med Transportministeriets udmelding om en-

mandsbetjening medio 2013, herunder den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse og et herefter markant øget sygefravær blandt togførerne.

Trafikalt var 2013 blandt andet præget af to store storme, henholdsvis i oktober (Allan) og december (Bodil). Stormene medførte mange aflysninger på dagen, men også følgevirkninger dagene efter på grund af væltede træer og beskadiget togmateriel og infrastruktur. Korrigeret for Force Majeure ville tallene for Fjern- & Regionaltog, S-tog og Øresund være henholdsvis 0,2, 0,2 og 0,8 procentpoint bedre.

Tabel 4: Ansvar for forsinkelser – fordeling

Procent	Vækst			
	2013	2012	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog – forsinkelser	7,1	5,7	1,4	25
DSB	32,4	31,6	0,8	3
Banedanmark	45,1	43,9	1,2	3
Eksterne forhold, herunder andre operatører	22,5	24,5	-2,0	-8
S-tog – forsinkelser	3,3	3,9	-0,6	-15
S-tog / DSB	30,3	46,2	-15,9	-34
Banedanmark	48,5	30,8	17,7	58
Eksterne forhold	21,2	23,0	-1,8	-8
Øresund – forsinkelser	9,5	9,7	-0,2	-2
DSB Øresund / DSB	25,3	18,6	6,7	36
Banedanmark	33,7	33,0	0,7	2
Eksterne forhold, herunder andre operatører	41,0	48,4	-7,4	-15

Udviklingen i rettidigheden for Fjern- & Regionaltog var specielt påvirket af betydelig flere hastighedsnedsættelser end i 2012 samt et større planlagt sporarbejde på Fyn henover sommeren.

Kunder

Rejser

I 2013 blev der foretaget 185,1 mio. rejser med DSB i Danmark, sammenlignet med 182,6 mio. rejser i 2012. Det er en vækst på godt 1 procent.

I 2013 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 333.000 rejser sammenlignet med 2012.

DSB's markedsandel over Storebælt var på 26,3 procent i 2013, hvilket er et fald på 0,4 procentpoint i forhold til 2012.

Tabel 5: Antal kunder

1.000 kunder	Vækst			
	2013	2012 ¹⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	50.465	50.694	-229	0
Øst (Sjælland) ¹⁾	23.784	24.454	-670	-3
Vest (Jylland og Fyn)	16.772	16.285	487	3
Øst/Vest (over Storebælt)	9.001	9.027	-26	0
Øvrige	908	928	-20	-2
Øresund (Kystbanen/ Kastrupbanen)	25.501	25.059	442	2
S-tog	109.160	106.842	2.318	2
Danmark i alt	185.126	182.595	2.531	1
Sverige i alt	5.993	21.093	-15.100	-72
Tyskland i alt	4.204	4.120	84	2
Antal kunder i alt	195.323	207.808	-12.485	-6

¹⁾ Som resultat af ændret opgørelsesmetode samt endelig rejseopgørelse vedrørende 2012 er antal togrejser i 2012, i forhold til tidligere offentliggjorte tal, reduceret med 0,8 mio. rejser i S-tog, forøget med 0,8 mio. rejser i Fjern- & Regionaltog og med 0,6 mio. rejser i Øresund.

Opgørelsen af antal kunder er i sagens natur ikke nøjagtig, idet metoden bygger på ad hoc tællinger, vejninger mv. Den manglende nøjagtighed forplanter sig i de relaterede nøgletal, og tiltager, når kundetallene søges opdelt på enkeltstrækninger. Problematikken vil desværre kun kunne elimineres, hvis den enkelte kundes rejsemønster registreres fuldstændigt. Rejsekortet vil kunne forbedre statistikken, men er ikke den eneste form for rejsehjemmel, så usikkerheden må forventes at vedvare.

Fjern- & Regionaltog havde 50,5 mio. kunder i 2013, hvilket er på niveau med 2012. Sammenlignet med 2012 var antallet af kunder i 2013 stort set uændret over Storebælt. For

Jylland og Fyn var der en stigning på 3 procent, mens antal kunder på Sjælland faldt med 670.000 rejser.

Året har været påvirket også af en række ekstraordinære forhold, herunder sporarbejder på Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk samt de to storme. Samlet set omkring 0,5 mio. færre rejser.

S-tog har i 2013 haft 109,2 mio. rejser svarende til en vækst på 2 procent. Den positive udvikling kan – udover den generelle trafikudvikling – blandt andet henføres til en fortsat robust produktion med en generel høj togetid. I 2013 blev 9 mio. rejser i S-toget foretaget i kombination med en cykel, hvilket er en stagnation i forhold til 2012.

Udviklingen i 2013 i S-tog skal ses i lyset af en række ekstraordinære forhold, herunder sporarbejder, primært broarbejder på Køge Bugt, Nordhavnsvej og Klampenborg, lockout af folkeskolelærerne og de to storme. Samlet set omkring 1,5 mio. færre rejser.

I 2013 havde Øresund 25,5 mio. kunder, hvilket er en stigning på 442.000 rejser eller 2 procent i forhold til 2012.

Øresund har også været påvirket af en række forhold i 2013, herunder de to storme.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden måles kvartalsvis af DSB. DSB fokuserer på kundernes oplevelse af den aktuelle rejse samt den mere generelle opfattelse af en rejse med DSB. Spørgeskemaerne uddeles til kunderne baseret på den faktiske fordeling af kunderne, hvilket vil sige, at der på strækninger med mange kunder uddeles flere skemaer end på mindre strækninger.

DSB arbejder løbende med det kundeindblik, som undersøgelsen giver. DSB har i den forbindelse identificeret de fem områder, som er væsentligst for en høj kundetilfredshed:

- Rettidighed
- Personlig komfort
- Rengøring og tryghed
- Produkter og service
- Trafikinformation.

DSB har for hvert af de enkelte områder etableret handlingsplaner. Eksempelvis for trafikinformation, hvor enhederne i både DSB og Bannedanmark er blevet samlet både organisatorisk og opgavemæssigt til gavn for kunderne og togdriften.

Tabel 6: Kundetilfredshed

Score (1-10)	2013	2012	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog) ¹⁾	7,8	7,8	0	0
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,1	6,9	0,2	3
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,0	7,9	0,1	1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,7	7,3	0,4	5
Kundetilfredshed (Gennemsnit)	7,7	7,5	0,2	3
Kundetilfredshed (Øresund)	6,7	6,7	0	0

¹⁾ I årsrapport 2012 optrådte der en fejl i 2012-tallet for "Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)". Tallet er korigeret i ovenstående tabel.

Den samlede gennemsnitlige kundetilfredshed er i 2013 forbedret med 3 procent, hvilket primært skyldes en øget tilfredshed på 5 procent af den generelle oplevelse med S-tog drevet af:

- Antallet af togafgange
- Muligheden for at få en siddeplads
- Forbindelse til andre kollektive transportmidler.

Tilfredsheden med den aktuelle rejse for S-tog er forbedret med 1 procent, primært på grund af højere tilfredshed med informationsniveauet i S-toget og/eller på perron.

Den generelle tilfredshed med Fjern- & Regionaltog steg i 2013 med 3 procent, drevet af:

- Information under forsinkelser
- Forbindelse til andre kollektive transportmidler.

Kundetilfredsheden for DSB Øresund er uændret fra 2012 til 2013. Der arbejdes kontinuerligt med at forbedre regulariteten, som i 2013 var på sit hidtil højeste niveau. Der er ligeledes en høj tilfredshed med muligheden for at få en siddeplads i toget.

Kunde-, service- og rejsecentre

I 2013 har DSB's kunde- og rejsecentre håndteret godt 4 mio. kunde-henvendelser, heraf 1,7 mio. opkald, 343.000 skriftlige henvendelser og 2,1 mio. ekspeditioner i rejsecentrene.

DSB har som led i "Ét Sundt DSB" i løbet af 2012 og 2013 arbejdet på at samle de forskellige kundecenteraktiviteter på én lokation.

I 2013 lukkede DSB således kundecentret i Randers og flyttede opgaverne til DSB's kundecenter i Taastrup, ligesom et antal stillinger blev flyttet fra Aalborg og Herning til Taastrup. Når kundecentret i Kolding lukker den 1. september 2014, vil alle kundecenteraktiviteter være samlet i ét kundecenter i Taastrup.

DSB er meget opmærksom på behovet for at assistere kunder, der ønsker vejledning til selvbetjening.

Derfor besluttede DSB at åbne servicecentre udvalgte steder i Danmark. Det første af 6 servicecentre åbnede således i juni 2013 på Østerport station. I september og oktober 2013 åbnede DSB servicecentre i Valby, Flintholm og Aalborg.

Salgsvogne

DSB tilbyder ikke længere salgsvogn i InterCitytogsæt, som har et hyppigt standsningsmønster, og hvor kunderne oftest har en rejsetid under en time. Indtil videre fastholdes salgsvognen på lyntogsstrækningen København – Aarhus og i Internationale tog, hvor kunder typisk rejser i længere tid.

DSB vil dog i forlængelse af ændringerne af salgsvognskonceptet i højere grad se på muligheden for at etablere eksempelvis automater på stationerne.

Internet i tog

DSB har også i 2013 været opmærksom på manglende eller svigtende dækning ved brug af mobiltelefon og internet i DSB's tog - en udfordring, som DSB deler med resten af jernbanebranchen rundt omkring i Europa.

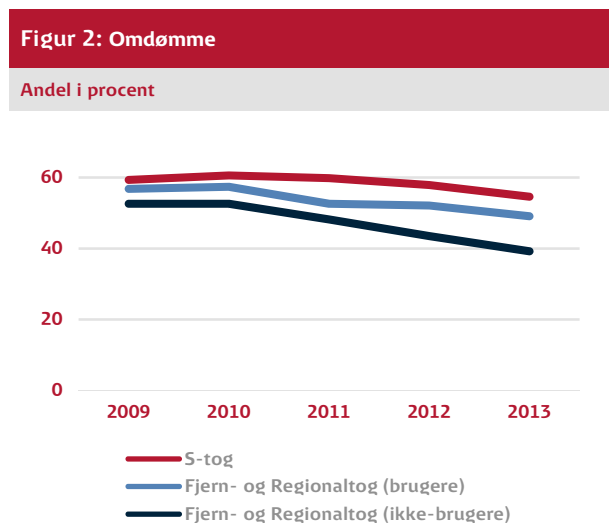
Den trådløse internet adgang (WIFI) i S-togene fungerer generelt tilfredsstillende, hvilket blandt andet skyldes en betydelig mastetæthed omkring S-togsnettet.

I modsætning til S-togene har der i 2013 fortsat været udfordringer med at telefonere og komme på internettet under rejser med Fjern- & Regionaltog. Det gælder, uanset om kunderne benytter det trådløse internet i toget (WIFI), eller prøver at ringe eller sende/modtage data direkte via mobilnettet. DSB arbejder sammen med teleudbydere på at finde fremtidssikrede netværksløsninger.

Omdømme

DSB's omdømme udviklede sig positivt mod slutningen af 2013. Trods den positive udvikling i omdømmet i 4. kvartal 2013 blev årets omdømme samlet set 46,8, hvilket er 3,3 point lavere end 2012. Udviklingen skal ses i lyset af Waterfront-sagen i starten af året.

DSB's omdømme er fortsat svagest blandt ikke-brugere, omend fremgangen i 4. kvartal 2013 er størst i netop denne gruppe. Samlet set blev omdømme for ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog 39,2 i 2013, hvilket er 9,9 point lavere end omdømmet blandt brugere.



Forbedringerne i økonomi og på rettighed er altså endnu ikke slået igennem på vores omdømme.

*“Vi bekymrer os ikke om konkurrence,
men om at være konkurrencedygtige på
lige og fair vilkår”.*

– Jesper Lok, administrerende direktør

Beretning & årsregnskab

Hoved- og nøgletal						
DSB-koncernen	2009	2010	2011	2012	2013	Ændring
Passagerindtægter	4.223	4.329	4.469	4.771	4.972	4,2%
Trafikkontrakter	4.453	4.550	5.363	4.956	4.970	0,3%
Danske aktiviteter	3.601	3.512	3.660	3.737	3.987	6,7%
Internationale aktiviteter, inkl. Øresund ¹⁾	852	1.038	1.703	1.219	983	-19,4%
Kioskvarer mv.	767	769	816	863	853	-1,2%
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	151	137	169	275	335	21,8%
Udlejning af togmateriel	174	187	231	233	226	-3,0%
Nettoomsætning	9.768	9.972	11.048	11.098	11.356	2,3%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	521	638	534	508	515	1,4%
Andre driftsindtægter	790	849	503	514	469	-8,8%
Indtægter i alt	11.079	11.459	12.085	12.120	12.340	1,8%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.532	1.631	1.738	1.705	1.777	4,2%
Andre eksterne omkostninger	3.040	3.642	3.684	3.449	3.779	9,6%
Personaleomkostninger	4.312	4.648	4.970	4.610	4.002	-13,2%
Heraf omkostninger til fratrædelser	-	140	15	325	81	-75,1%
Omkostninger i alt	8.884	9.921	10.392	9.764	9.558	-2,1%
Resultat før af- og nedskrivninger	2.195	1.538	1.693	2.356	2.782	18,1%
Af- og nedskrivninger	1.351	1.643	2.014	1.701	1.892	11,2%
Resultat af primær drift	844	-105	-321	655	890	35,9%
Finansielle poster netto	-388	-450	-541	-540	-504	-6,7%
Resultat før skat	456	-555	-862	115	386	235,7%
Årets resultat ²⁾	338	-577	-698	50	483	-
Balancesum	25.692	25.907	24.703	24.500	23.509	-4,0%
Egenkapital i alt	7.322	6.584	5.083	5.050	5.917	17,2%
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.623	2.341	1.785	1.443	2.343	62,4%
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.248	-2.244	-1.790	-1.268	-1.606	26,7%
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-821	50	-262	-173	-737	-
Investeringer i materielle anlægsaktiver	-1.240	-2.442	-2.143	-1.341	-1.608	-19,9%
Rentebærende gæld, netto	11.873	12.029	12.214	12.029	11.354	-5,6%
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	22,5	15,4	15,3	21,2	24,5	15,6%
Overskudsgrad (EBIT margin)*	8,6	-1,1	-2,9	5,9	7,8	32,2%
Egenkapitalforrentning (ROE)*	4,6	-8,3	-12,0	1,0	8,8	-
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	3,3	-1,3	-1,6	2,6	5,0	92,8%
Gearing*	5,4	7,8	7,2	5,1	4,1	-19,6%
Soliditetsgrad*	28,5	25,4	20,6	20,6	25,2	22,3%
Rentedækning*	1,8	0,0	-0,5	1,5	2,0	33,3%
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.308	9.449	10.040	8.818	7.975	-9,6%
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	9.318	9.526	9.615	8.379	7.807	-6,8%
Antal personkilometer i Danmark (mio. km)	5.659	5.798	6.063	6.267	6.246	-0,3%
Antal togrejser i Danmark (1.000 rejser) ³⁾	165.413	166.122	177.571	182.595	185.126	1,4%
Antal togrejser i udlandet (1.000 rejser)	25.855	30.059	43.962	25.213	10.197	-59,6%
Antal togkilometer i Danmark (1.000 km)	56.894	57.294	58.156	57.437	58.587	2,0%
Antal togkilometer i udlandet (1.000 km)	13.119	16.846	30.216	16.493	9.754	-40,9%

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

²⁾ Skat af årets resultat er i 2013 påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvis nedsættelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016. Nedsættelsen af selskabsskatten har forøget egenkapitalen med 31 mio. kr.

³⁾ Antal togrejser i 2012 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal forøget med 0,6 mio. rejser som følge af endelige rejseopgørelser mv.

* Opgjort i henhold definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Beretning

DSB havde i 2013 et resultat før skat på 386 mio. kr. Resultatet er en forbedring på 271 mio. kr. i forhold til resultat før skat i 2012 på 115 mio. kr. Herudover er den rentebærende gæld markant nedbragt i forhold til udgangen af 2012. Denne udvikling betyder, at gearingen og soliditetsgraden er forbedret i 2013.

De gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer vendte med "Ét Sundt DSB" i 2012 den negative udvikling i DSB's økonomi. I 2013 har DSB fortsat effektiviseringerne og er godt på vej mod en mere robust økonomi. Ledelsen arbejder fortsat med fuld fokus på at tilpasse DSB igennem de værktøjer, der blev introduceret i "Ét Sundt DSB", således at DSB kommer i mål med en forbedring af økonomien med 1 mia. kr. inden udgangen af 2014.

Finansiel

Resultat før skat er i 2013 påvirket af en række poster af engangskarakter.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter ¹⁾

Mio. kr.	
Resultat før skat	386
Avancer ved ejendomssalg	-34
Tilbageførsel af hensættelse vedrørende øgede tjenestemandspensioner til udlånte tjenestemænd	-28
Tilbageførsel af hensættelsen vedrørende DSB Väst AB	-23
Fratrædelsesomkostninger	81
Hensættelse til dækning af tab på DSB Øresunds trafikkontrakt for perioden 2014-15	39
Nedskrivning af goodwill vedrørende VIAS - Nedjustering af forventninger til den resterende kontraktperiode	24
Yderligere hensættelse til rådighedsløn til tjenestemænd	21
Korrigeret resultat før skat	466

¹⁾ Et minus er udtryk for, at korrektionen har påvirket resultat før skat positivt.

Resultat før skat på 115 mio. kr. i 2012 indeholdt poster af engangskarakter med netto 104 mio. kr., således at resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter udgjorde 219 mio. kr. Sammenlignet med 2013 er resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter således steget med 247 mio. kr.

Den positive udvikling i resultat før skat er et resultat af de gennemførte effektiviseringsindsatser, kombineret med en stigning i passagerindtægterne. Hertil kommer lavere finansielle poster, blandt andet som følge af bedre resultat i associeret virksomhed og en mindre rentebærende gæld.

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

Ansaldobreda afsluttede i henholdsvis september og oktober leverancen af 82 IC4-togsæt og 23 IC2-togsæt.

Flere ibrugtagne IC4- og IC2-togsæt har medført en øget kontraktbetaling fra Transportministeriet. Omvendt har idriftsættelsen, kombineret med den reducerede drift af MR-togene, i forhold til 2012 medført meromkostninger til drift af togsættene samt større afskrivninger.

Den endelige afhændelse vedrørende DSB Väst AB er afsluttet, og der er pr. 31. december 2013 tilbageført den resterende del på 23 mio. kr. vedrørende den samlede hensættelse i 2011 på 303 mio. kr. (60 mio. kr. af hensættelsen blev tilbageført i 2012).

Der resterer pr. 31. december 2013 ikke hensættelser vedrørende afhændede aktiviteter i Sverige.

Den rentebærende gæld er reduceret med 675 mio. kr. og udgjorde 11.354 mio. kr. pr. 31. december 2013 (12.029 mio. kr.). Reduktionen skyldes primært de positive økonomiske resultater, der har gjort det muligt at indfri lån.

Nøgletallene er forbedrede. Gearingen udgjorde 4,1 (5,1), afkastet af investeret kapital efter skat udgjorde 5,0 (2,6), og soliditetsgraden udgjorde 25,2 ved udgangen 2013 (20,6). Stigningen skyldes dels den bedre indtjening, dels at egenkapitalen er forbedret med urealiserede værdireguleringer af sikringsinstrumenter (valutakurs- og rentesikring). Reguleringerne er alene en tidsmæssig forskydning mellem

værdiansættelsen af langfristede lån og sikringsinstrumenterne.

DSB's balancesum udgjorde 23.509 mio. kr. pr. 31. december 2013 i forhold til 24.500 mio. kr. ultimo 2012, hvilket er et fald på 991 mio. kr. Årsagen til udviklingen er primært en reduktion af Andre tilgodehavender under Finansielle anlægsaktiver. Passiverne er nedbragt ved indfrielse af gæld.

DSB har i 2013 investeret 1.764 mio. kr. (1.517 mio. kr.). Stigningen på 247 mio. kr. skyldes anskaffelse af 46 dobbeltdækkervogne i 2013, investeringer i forbindelse med enmandsbetjening og flere store eftersyn af blandt andet S-tog. Disse forhold modvirkes delvist af den i december 2012 indgåede aftale omkring IC4- og IC2-togsættene med AnsaldoBreda. Betalinger fra AnsaldoBreda reducerer det investerede beløb vedrørende togsættene.

Nettoomsætningen

Nettoomsætningen i DSB-koncernen var 11.356 mio. kr. i 2013 (11.098 mio. kr.).

Passagerindtægterne udgjorde 4.972 mio. kr. (4.771 mio. kr.), en stigning på 4 procent, heraf højere gennemsnitspris (4 procent), efterreguleringer vedrørende tidligere år (1 procent) samt øvrige forhold (-1 procent).

Indtægter fra trafikkontrakter steg med 14 mio. kr. og udgjorde 4.970 mio. kr. i 2013 (4.956 mio. kr.). Udviklingen er negativt påvirket af overdragelsen af trafikken drevet af DSB Väst AB i maj 2012 og af overdragelsen af Roslagsbanan primo 2013. Disse forhold modvirkes af stigende trafikkontraktindtægter primært som følge af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt og kompensation til dækning af ekstraomkostninger til dobbeltdækkervogne.

Salg af kioskvarer mv. er faldet med 1 procent i forhold til 2012 og udgjorde 853 mio. kr. (863 mio. kr.). Faldet skyldes blandt andet delvis udfasning af salgsvognen i Fjern- & Regionaltog.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til eksterne kunder udgjorde 335 mio. kr. i 2013 (275 mio. kr.). Stigningen skyldes primært en stigning i store eftersyn til Öresundståg, der opererer den svenske del af Öresundstrafikken.

Udlejning af togmateriel udgjorde 226 mio. kr. (233 mio. kr.). Aktiviteten omfatter udlejning af Öresundstogsæt til Transportministeriet, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Öresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver steg med 7 mio. kr. og udgjorde 515 mio. kr. i 2013.

Andre driftsindtægter udgjorde 469 mio. kr. i 2013 svarende til et fald på 45 mio. kr. Udviklingen i andre driftsindtægter skyldes væsentligst en række poster af engangskaraktér i 2012, herunder en korrektion på 132 mio. kr. i tidligere indtægtsførte rabatter fra AnsaldoBreda. Andre driftsindtægter er endvidere i væsentligt omfang påvirket af avancer ved salg af fast ejendom på 34 mio. kr. (135 mio. kr. i 2012).

Omkostninger

Omkostningerne udgjorde i alt 9.558 mio. kr. i 2013 (9.764 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer steg med 72 mio. kr. og udgjorde 1.777 mio. kr. i 2013 (1.705 mio. kr.). Udviklingen var hovedsageligt påvirket af højere energipriser og større energiforbrug, blandt andet som følge af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt. Hertil kommer større forbrug af reserverede og materialer, primært som følge af store eftersyn af S-tog samt IR4- og Öresundstogsæt.

Andre eksterne omkostninger steg med 330 mio. kr. til 3.779 mio. kr. (3.449 mio. kr.). Korrigeret for reguleringer vedrørende tabsgivende kontrakter var der en stigning i andre eksterne omkostninger på 231 mio. kr. Stigningen kan blandt andet henføres til omkostninger

vedrørende flytningen til det nye domicil samt omkostninger vedrørende nye aktiviteter, herunder den nye materielstrategi og forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog". Hertil kommer omkostninger som følge af outsourcing af IT-driften, hvilket dog delvis modvirkes af færre personaleomkostninger. Stigningen er endvidere påvirket positivt af overdragelsen af Roslagsbanan og trafikken drevet af DSB Väst.

Personaleomkostninger faldt i 2013 med 608 mio. kr. til 4.002 mio. kr. (4.610 mio. kr.). Denne udvikling skyldes blandt andet færre omkostninger til fratrædelsesordninger på 244 mio. kr. og en reduktion på 203 mio. kr. vedrørende overdragelsen af Roslagsbanan og trafikken drevet af DSB Väst. Hertil kommer personalebesparelser afledt af de igangværende effektiviseringer og outsourcing af IT-driften.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 191 mio. kr. og udgjorde 1.892 mio. kr. (1.701 mio. kr.). Stigningen skal ses i lyset af tilbageførsel af 105 mio. kr. i 2012 vedrørende nedskrivningen på 345 mio. kr. af IC4-togsæt i 2011. Korrigeret herfor var der en stigning i af- og nedskrivninger på 86 mio. kr., der delvis skyldes flere ibrugtagne IC4- og IC2-togsæt. Hertil kommer nedskrivning vedrørende VIAS som resultat af en reduktion af den forventede indtjening i den resterende kontraktperiode samt værdiregulering af en række mindre anlægsaktiver.

Finansielle poster

I 2013 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 504 mio. kr. (540 mio. kr.). De finansielle poster er positivt påvirket af færre renteomkostninger som følge af en mindre gæld kombineret med en lavere rente og et bedre resultat i associerede virksomheder. Udviklingen er negativt påvirket af fald i rentekompensation fra AnsaldoBreda. DSB har statsgaranti ved nogle lånoptagelser. På de lånoptagelser, der er indgået i 2013, afregner DSB en eventuel forskel mellem markedsrenten og den statsgaranterede rente til staten. Statsgarantien påvirker således ikke ovenstående udvikling i finansielle poster.

Skat

Skat af årets resultat er påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvis nedsættelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016. Herudover er egenkapitalen forøget med 31 mio. kr.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der ikke udbetales udbytte for 2013.

Claw Back

Opgørelsen af nettoreduktionen for 2013 i henhold til tillæg 5.1 til kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service (Claw Back) gav ikke anledning til regulering i Indtægter fra trafikkontrakten.

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 virksomheden er 100 procent ejet af staten.

Det gennemsnitlige årlige vederlag til Ledelsen (direktørkredsen eksklusive Direktionen) udgjorde 2,5 mio. kr., inklusive fratrædelsesomkostninger mv. til fratrådte direktører.

Ingen medarbejder har i 2013 fået udbetalt mere end det gennemsnitlige årlige vederlag for Ledelsen. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,2 mio. kr. årligt.

Af vederlagspolitikken fremgår det, at der fremadrettet kun med vederlagsudvalgets godkendelse i ganske særlige tilfælde kan aftales fratrædelsesgodtgørelser, der afviger fra Funktionærlovens bestemmelser. For de nu gældende kontrakter for Ledelsen og chefer, der refererer til Direktionen eller Ledelsen, hvori der indgår aftale om fratrædelsesgodtgørelse, svarer godtgørelsen til mellem 6 og 12 måneders løn. Aftalen med den administrerende direktør indeholder ikke aftale om fra-

trædelsesgodtgørelse, mens opsigelsesvarslet fra DSB's side er aftalt til 24 måneder.

DSB er i årene 2012 til 2015 involveret i en større omstilling. Omstillingen indebærer blandt andet en markant effektivisering via programmet "Ét Sundt DSB". Virksomhedens bestyrelse finder det centralt, at DSB's administrerende direktør har et klart incitament til at forblive i stillingen, indtil omstillingen er på plads, og herudover har et klart incitament til at fokusere på de meget store opgaver i en periode, hvor DSB bliver udfordret i mange dimensioner. Til det formål er der medio 2013 aftalt en fastholdelsesbonus svarende til et års løn til eventuel udbetaling i 2015. Det forudsætter, at DSB kommer i mål inden udgangen af 2014 med det økonomiske mål i det strategiske program "Ét Sundt DSB". Den administrerende direktør har i den forbindelse frasagt sig lønstigninger i 2013 og 2014, og det er aftalt, at direktørens opsigelsesvarsel er forlænget fra 6 til 12 måneder.

Segmenter

Fjern- & Regionaltog

Fjern- & Regionaltog var i 2013 positivt påvirket af de økonomiske resultater af de gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer, der er igangsat med "Ét Sundt DSB". Hertil har Fjern- & Regionaltog i 2013 transporteret 50,5 mio. passagerer til en højere gennemsnitspris (sammenlignet med 2012).

Resultat af primær drift steg med 200 mio. kr. til et overskud på 260 mio. kr. i 2013. Korrigeret for fratrædelsesomkostninger steg resultat af primært drift med 61 mio. kr.

Passagerindtægterne steg med 125 mio. kr. til 3.606 mio. kr. (3.481 mio. kr.) og er positivt påvirket af den generelle takststigning, der har medført en højere gennemsnitspris.

Nettoindtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt steg med 311 mio. kr., blandt

andet som følge af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt¹ og kompensation for henholdsvis ekstraomkostninger til dobbeltdæk-kervogne og forhøjelse af lønsumsafgiften.

Udlejning af togmateriel udgjorde 226 mio. kr. (233 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.

Omkostninger i alt steg med 189 mio. kr. og er negativt påvirket af større energiomkostninger, højere lønsumsafgift, toghavarier i december 2013 og ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt, der er dyre tog at drifte. Hertil kommer omkostninger vedrørende nye aktiviteter, herunder den nye materielstrategi og forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog". Omvendt er omkostningerne positivt påvirket af de gennemførte forbedringsinitiativer og færre omkostninger til fratrædelsesaf-taler.

Som resultat af udviklingen i omkostningerne stiger omkostninger pr. togkilometer således med 2 procent.

Fjern- & Regionaltogs resultat før af- og nedskrivninger steg med 413 mio. kr. i 2013.

Af- og nedskrivninger er påvirket af tilbageførsel af 105 mio. kr. i 2012 vedrørende nedskrivningen på 345 mio. kr. af IC4-togsæt i 2011. Korrigeret herfor var der en stigning i afskrivningerne på 108 mio. kr., der skyldes øgede afskrivninger vedrørende ibrugtagne IC4- og IC2-togsæt.

Det samlede antal togkilometer udgjorde 38,0 mio. i 2013, hvilket var 1 procent mere end i 2012.

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.

Tabel 2: Fjern- & Regionaltog

Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	6.776	6.362	414	7
Passagerindtægter	3.606	3.481	125	4
Indtægter fra trafikkontrakt	2.834	2.523	311	12
Kioskvarer mv.	30	39	-9	-23
Reparation og Vedligeholdelse af togmateriel mv.	80	86	-6	-7
Udlejning af togmateriel	226	233	-7	-3
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	1.019	831	188	23
Indtægter i alt	7.795	7.193	602	8
Omkostninger i alt	6.308	6.119	189	3
Heraf omkostninger til fratrædelser	72	211	-139	-66
Resultat før af- og nedskrivninger	1.487	1.074	413	38
Af- og nedskrivninger	1.227	1.014	213	21
Resultat af primær drift	260	60	200	-
Indtjeningsgrad	22,0	16,9	5,1	30
Antal togrejser (mio. rejser)	50,5	50,7	-0,2	0
Passagerindtægter / togkilometer (kr.)	95	93	2	2
Trafikkontraktindtægter / togkilometer (kr.)	75	67	8	12
Omkostninger / togkilometer (kr.)	166	163	3	2
Antal togkilometer (mio. km)	38,0	37,6	0,4	1

S-tog

S-tog's økonomiske resultater var i 2013 påvirket af en fortsat positiv udvikling i antal kunder. Passagerindtægter pr. togkilometer er igen steget, og omkostningerne pr. togkilometer har ligeledes udviklet sig positivt. Hertil har S-tog i 2013 haft den højeste rettidighed i fem år og har transporteret flere passagerer end nogensinde før.

Udviklingen er blandt andet et resultat af de effektiviseringsindsatser og initiativer, der er igangsat med "Ét Sundt DSB", samtidig med at der køres flere togkilometer.

S-tog har siden 2010 deltaget i et internationalt samarbejde kaldet ISBeRG, som sammenligner 14 togselskaber, der driver storbytrafik i Europa, USA, Asien, Sydamerika og Australien. Benchmark sammenligningerne foretages af Imperial College i London – og den seneste opgørelse, der bygger på tal fra 2012, placerer S-tog på en tredjeplads, når det gælder rettidighed og på en andenplads, når det handler om effektivitet opgjort som omkostninger pr. togkilometer.

Resultat af primær drift steg med 73 mio. kr. og udgjorde 582 mio. kr. (509 mio. kr.) i 2013.

Passagerindtægterne steg med 6 procent til 1.366 mio. kr. (1.290 mio. kr.). Udviklingen er drevet af flere kunder og en takststigning. Herudover er passagerindtægterne positivt påvirket af efterreguleringer vedrørende tidligere år. Omvendt er passagerindtægterne negativt påvirket af de to storme sidst i 2013.

Indtægter fra trafikkontrakt er påvirket af de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Hertil kommer, at infrastrukturafgiften i 2013 er modregnet i trafikkontraktindtægten. Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt blev i 2013 således reduceret med i alt 61 mio. kr. til 1.154 mio. kr. (1.215 mio. kr.).

Omkostninger i alt er faldet med 25 mio. kr. og udgjorde 1.417 mio. kr. (1.442 mio. kr.). Udviklingen er positivt påvirket af omkostninger til fratrædelsesaftaler i 2012, effektiviseringer, og at infrastrukturafgiften i 2013 modregnes i indtægter fra trafikkontrakt. Omvendt er udviklingen negativt påvirket af erstatningsbuskørsel i forbindelse med sporarbejder og højere lønsumsafgift.

Af- og nedskrivninger faldt med 39 mio. kr. til 597 mio. kr. (636 mio. kr.). Udviklingen skyldes primært nedskrivninger i 2012.

Den samlede produktion udgjorde 15,8 mio. togkilometer og steg med 2 procent i forhold til 2012.

Tabel 3: S-tog				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.520	2.505	15	1
Passagerindtægter	1.366	1.290	76	6
Indtægter fra trafikkontrakt	1.154	1.215	-61	-5
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	76	82	-6	-7
Indtægter i alt	2.596	2.587	9	0
Omkostninger i alt	1.417	1.442	-25	-2
Heraf omkostninger til fratrædelser	1	10	-9	-90
Resultat før af- og nedskrivninger	1.179	1.145	34	3
Af- og nedskrivninger	597	636	-39	-6
Resultat af primær drift	582	509	73	14
Indtjeningsgrad	46,8	45,7	1,1	2
Antal togrejser (mio. rejser)	109,2	106,8	2,4	2
Passagerindtægter / togkilometer (kr.)	86	83	3	4
Trafikkontraktindtægter / togkilometer (kr.)	73	78	-5	-6
Omkostninger / togkilometer (kr.)	89	93	-4	-4
Antal togkilometer (mio. km)	15,8	15,5	0,3	2

Øresund

DSB Øresund opererer den danske del af Øresundstrafikken på Kystbanen og Kastrupbanen. DSB Øresund A/S er ejet af DSB med 70 procent og FirstGroup plc. med 30 procent igennem DSB Øresund Holding ApS.

Øresundskontrakten er en bruttokontrakt, hvilket indebærer, at passagerindtægterne tilfalder Transportministeriet.

Indtægter fra trafikkontrakt steg med 28 mio. kr. til 507 mio. kr. i 2013 (479 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af endelig slutaftregning og bonus vedrørende tidligere perioder.

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 med 40 mio. kr. til 313 mio. kr. i 2013 (273 mio. kr.).

DSB Øresund havde i 2013 et fald i resultat af primær drift på 57 mio. kr. til et underskud på 50 mio. kr. Udviklingen skyldes hovedsageligt hensættelser på 68 mio. kr. til dækning af tab på DSB Øresunds trafikkontrakt for perioden 2014-15. Det negative resultat er påvirket af:

- Lavere indtægt på grund af genforhandling af kontrakt med DSB
- Øgede omkostninger til IT og vedligehold
- Øgede omkostninger i konsekvens af enmandsbetjening og bodsbetaling.

Aktivering af ejernes støtteerklæringer fra 2011 sikrer, at der er den nødvendige likviditet til, at driften i DSB Øresund vurderes at kunne videreføres som planlagt for den resterende kontraktperiode.

Tabel 4: Øresund				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	820	752	68	9
Indtægter fra trafikkontrakt	507	479	28	6
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	313	273	40	15
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	26	28	-2	-7
Indtægter i alt	846	780	66	8
Omkostninger i alt	896	773	123	16
Resultat før af- og nedskrivninger	-50	7	-57	-
Af- og nedskrivninger	-	-	-	-
Resultat af primær drift	-50	7	-57	-
Indtjeningsgrad	-6,1	0,9	-7,0	-

Vedligehold

Resultat af primær drift resulterede i et overskud på 30 mio. kr. i 2013 sammenlignet med et 0-resultat i 2012.

Tabel 5: Vedligehold				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	1.645	1.578	67	4
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	41	26	15	58
Indtægter i alt	1.686	1.604	82	5
Omkostninger i alt	1.609	1.561	48	3
Heraf omkostninger til fratrædelser	27	68	-41	-60
Resultat før af- og nedskrivninger	77	43	34	79
Af- og nedskrivninger	47	43	4	9
Resultat af primær drift	30	0	30	-
Indtjeningsgrad	4,7	2,7	2,0	74

Korrigeret for fratrædelsesomkostninger faldt resultat af primært drift med 11 mio. kr. Udviklingen skyldes blandt andet, at indtjeningen fra salg af opgraderingsopgaver vedrørende IC4-togsæt og store eftersyn er faldet. Endvidere har sammensætningen af togtyper, hvor vedligehold er gennemført, samt ukurans på varelagre haft en negativ indflydelse på udviklingen i resultatet. Omvendt er antallet af medarbejdere i Vedligehold reduceret.

Kort & Godt

Resultat af primær drift steg med 33 mio. kr. til 47 mio. kr. i 2013. Udviklingen er påvirket af tilbageførsel af hensættelse til fratrædelser. Korrigeret herfor viser resultat af primær drift et fald på 22 mio. kr.

Salg af kioskvarer mv. faldt 2 procent og udgjorde 976 mio. kr. (991 mio. kr.). Hertil faldt andre driftsindtægter mv. med 9 mio. kr.

Kioskområdet er et område som konstant udfordres, blandt andet som en konsekvens af ny lukkelov og overgang til flere elektroniske

billetter samt rejsekort. Den fortsat stigende benyttelse af selvbetjeningskanaler, må forventes også i de kommende år at sætte et økonomisk pres på kioskområdet.

Tabel 6: Kort & Godt				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af kioskvarer mv.	976	991	-15	-2
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	14	23	-9	-39
Indtægter i alt	990	1.014	-24	-2
Omkostninger i alt	939	996	-57	-6
Heraf omkostninger til fratrædelser	-19	36	-55	-153
Resultat før af- og nedskrivninger	51	18	33	183
Af- og nedskrivninger	4	4	0	0
Resultat af primær drift	47	14	33	236
Indtjeningsgrad	5,2	1,8	3,4	189

Sverige

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

Overdragelsen af trafikken i DSB Väst i 2012 og Roslagsbanan primo 2013 påvirker udviklingen i indtægter fra trafikkontrakter, der er faldet med 264 mio. kr. i forhold til 2012. Omvendt er omkostninger i alt faldet med 337 mio. kr.

Resultat af primær drift er forbedret med 44 mio. kr. i forhold til 2012 og udgjorde et overskud i 2013 på 21 mio. kr. (-23 mio. kr.).

Fra 1. marts 2014 står DSB ikke længere for Krösatågstrafikken.

Tabel 7: Sverige				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	267	531	-264	-50
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	12	43	-31	-72
Indtægter i alt	279	574	-295	-51
Omkostninger i alt	258	595	-337	-57
Resultat før af- og nedskrivninger	21	-21	42	200
Af- og nedskrivninger	0	2	-2	-100
Resultat af primær drift	21	-23	44	191
Indtjeningsgrad	7,9	-4,0	11,9	298

Tyskland

DSB Tyskland havde i 2013 indtægter i alt på 259 mio. kr. og et underskud i resultat af primær drift på 21 mio. kr.

DSB Tyskland er påvirket af en nedskrivning af erhvervede rettidigheder (goodwill) på 24 mio. kr. som resultat af forventninger om højere driftsomkostninger i den resterende kontraktperiode.

Tabel 8: Tyskland				
Mio. kr.			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	209	209	0	0
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	50	-7	57	-
Indtægter i alt	259	202	57	28
Omkostninger i alt	249	194	55	28
Resultat før af- og nedskrivninger	10	8	2	25
Af- og nedskrivninger	31	6	25	-
Resultat af primær drift	-21	2	-23	-
Indtjeningsgrad	4,8	3,8	1,0	26

Forventninger til 2014

I begyndelsen af 2012 satte DSB med "Ét Sundt DSB" et økonomisk mål om at forbedre DSB's økonomi med 1 mia. kroner ved udgangen af 2014. Ved udgangen af 2013 er DSB kommet langt med "Ét sundt DSB", men ikke alle mål er endnu nået.

I 2013 er der opnået en række positive resultater målt på antal kunder, rettidighed og økonomi. Blandt andet er antallet af medarbejdere i de danske aktiviteter ved udgangen af 2013 reduceret med 881 siden udgangen af 2011. Herudover er en række andre indsatser og effektiviseringer afsluttet, herunder effektivisering af indkøb. Organisationsstrukturen er tilpasset og al administration i København blev i 2013 samlet i ét domicil i Taastrup.

Forventningen til resultatet for 2014 er positivt påvirket af de i 2012 og 2013 gennemførte tiltag samt de i 2014 planlagte effektiviseringer og besparelser. Hertil kommer resultatet af den positive kundeudvikling i Danmark.

Der er dog ingen tvivl om, at 2014 bliver et udfordrende år, præget af de løbende effektiviseringskrav i trafikkontrakterne, stigende energi- og driftsomkostninger blandt andet som følge af flere kørte togkilometer og ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt. Hertil kommer omkostninger i forbindelse med forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog" samt en række kundevendte aktiviteter. Endelig vil DSB endnu være påvirket af de afledte konsekvenser af genopretningsplanen, herunder omkostninger til omstruktureringer og fratrædelser.

Derfor forventes resultat før skat og poster af engangskarakter i 2014 at blive i størrelsesordenen 350 mio. kr.

Sikkerhed

Sikkerhed er en grundforudsætning for DSB. For at sikre et fortsat stort fokus på sikkerhed blev afdelingerne Sikkerhed, Beredskab & Miljø pr. 1. november 2013 samlet i en afdeling

med reference til den administrerende direktør.

Sikkerhedsniveauet havde i 2013 samme høje niveau som i 2012. Med 0,1 alvorlige personskader pr. million togkilometer, sammenlignet med 0,2 i 2012, var sikkerhedsniveauet tilfredsstillende.

Ingen personer omkom eller kom alvorligt til skade på grund af brist i DSB's sikkerhedsaktiviteter. Én person kom alvorligt til skade, da denne faldt ned mellem perron og tog, mens toget holdt stille, og yderligere kom én person alvorligt til skade, da denne gik for tæt på perronkanten, og derfor blev ramt af et tog. Omkomne og alvorlige personskader er sket som følge af påkørsler i overkørsler eller påkørsler af personer, som har befundet sig uautoriseret i eller ved spor. De er med andre ord ikke sket som følge af en brist i DSB's sikkerhedsaktiviteter. Antallet af lettere tilskadekomne er faldet i forhold til 2012.

Tabel 9: Hændelser ¹⁾

Antal			Vækst	
	2013	2012	Abs.	Pct.
Væsentlig ulykke i togvejsspor (kollision, afsporing eller brand)	1	1	0	-
Væsentlig ulykke på rangerområde (kollision, afsporing eller brand)	0	1	-1	-100
Personskade				
- Omkomne	0	0	-	-
- Alvorligt tilskadekomne	0	2	-2	-100
- Lettere tilskadekomne	34	67	-33	-49
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	165	169	-4	-2
- Ikke-sikret område (D-E)	207	242	-35	-14
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	22	24	-2	-8
Knækket hjul eller aksel	0	0	-	-

¹⁾ Tabellen omfatter ulykker og de væsentligste forløbere, som DSB, S-tog og Øresund har indflydelse på. Påkørsel af personer, som færdes uretmæssigt i spor, ulykker i overkørsler og selvmord, er ikke omfattet af denne oversigt.

DSB overvåger sikkerheden hele driftsdøgnet alle årets dage, og opstår der en sikkerheds-hændelse bliver den registreret og analyseret, ligesom der om nødvendigt bliver foretaget korrigerende handlinger for at forhindre eventuelle gentagelser.

Der er i løbet af foråret 2013 indført nye procedurer for håndteringen af signalforbikørsler. Dette skyldes, at signalforbikørsler kan medføre alvorlige ulykker. Antallet af signalforbikørsler er stort set uændret i forhold til 2012, men det er forventeligt, at de nye tiltag vil vise resultater over tid.

I forbindelse med samlingen af alle driftsområder under enheden Operation i DSB er arbejdet med at etablere et sikkerhedsledelsessystem dækkende alle driftsområder igangsat.

Der arbejdes i DSB på at simplificere, effektivisere og ensrette processerne, og der er samtidig et ønske om generelt at få højnet kvaliteten i arbejdet og gennemsækeligheden i processerne. Det er derfor besluttet at etablere et integreret sikkerheds- og kvalitetsledelsessystem, der skal sikre fornyelse af sikkerhedscertifikaterne og samtidig certificering i henhold til ISO 9001.

Formålet med projektet er at sikre, at DSB's sikkerhedsledelsessystem opfylder de krav, der stilles til et sådant system i dag. Det opgraderede sikkerhedsledelsessystem skal gælde for alle driftsområderne og være implementeret, så fornyelse af sikkerhedscertifikaterne kan ske på baggrund af det opgraderede system, inden for den tidsramme, der er aftalt med Trafikstyrelsen. DSB og DSB S-tog a/s er i dag fusioneret, så S-tog vil være dækket af DSB's sikkerhedscertifikat. DSB Øresund A/S er en selvstændig juridisk enhed, der kræver eget sikkerhedscertifikat. Fornyelse af dette skal efter aftale med Trafikstyrelsen ske samtidig med fornyelsen af DSB's certifikat. Projektets plan er, at sikkerhedsledelsessystemet skal være klar til Trafikstyrelsens fornyelsens tilsyn ved udgangen af 2014. De nuværende certifikater udløber den 8. juni 2015. Certifice-

ring i henhold til ISO 9001 vil blive planlagt efterfølgende.

Arbejdet med sikkerhedsledelsessystemet sigter mod at forankre ansvaret for og arbejdet med sikkerhed bredt i hele virksomheden. Arbejdet vil kræve inddragelse af hele organisationen, og arbejdet vil dermed samtidig være et fundament for at diskutere og sætte fokus på sikkerhedskulturen.

Det er i 2013 besluttet at arbejde hen imod et fælles hændelsesregistreringssystem i DSB. Sikkerhedsområdet blev valgt som projektsvarlig for at sikre, at processerne for registrering af sikkerhedsmæssige hændelser er robuste. Formålet er at sikre ét system til at registrere hændelser, således at hver hændelse registreres første gang den konstateres og kun én gang. Det vil sikre en ensrettet registrering, og én samlet database til brug for sagsbehandling, hvilket vil give et bedre analysegrundlag med mulighed for integreret risikostyring.

Risikostyring

For at levere et rettidigt kvalitetsprodukt til kunder og ejere må DSB nødvendigvis påtage sig risici. Risici er usikkerheder knyttet til fremtidige forventninger og kan ramme DSB bredt på rettidighed, økonomi, sikkerhed og omdømme.

I 2013 iværksatte DSB et risikostyringsinitiativ, som gennem en fælles systematik skal sikre, at DSB forstår risici i alt, hvad DSB gør, at der opnås stabilitet, og at DSB holder hvad man lover samt til stadighed søger en forbedret økonomi gennem sammenhæng mellem risiko og udbytte.

Risikostyringen er centralt koordineret i DSB's økonomiafdeling, mens den praktiske håndtering er forankret i forretningen gennem en klar fordeling af ejerskab og ansvar for håndtering af risici.

Risikostyring er et tema i alle vitale forretningsprocesser, herunder også ved godkendelse og gennemførelse af investeringer, indkøb af fremtidens tog, materielstrategi og Signalprogrammet. For at sikre transparens i alle risici i DSB rapporteres der løbende til revisionsudvalg og bestyrelse.

Materiel og Infrastruktur

Det kommende indkøb af fremtidens tog eksponerer også DSB mod risici naturligt relateret til store togindkøb. Disse risici håndteres i projektorganisationen og styrkes gennem samspillet med risikostyring på tværs af DSB. Der er også risici knyttet til DSB's eksisterende togflåde. Behovet for komponenter til IC4 er forbundet med usikkerhed, da fremtidens fejltyper og omfanget af vedligehold kan afvige fra det forudsatte. Forsyningen af komponenter er begrænset på grund af et reduceret udvalg af leverandører. Denne risiko søges håndteret gennem en robust reservedelsplanlægning i DSB Vedligehold.

Kommercielle risici

DSB konkurrerer med andre transportformer om passagerernes gunst, men vil samtidig arbejde for et optimeret samarbejde og en effektiv koordinering af trafikken til kundens bedste. Det indebærer, at DSB må påtage sig risici for at udvikle et konkurrencedygtigt produkt. DSB kan således blive både negativt og positivt påvirket, afhængig af Rejsekortets implementering og udviklingen i Kort & Godt-butikkerne.

På længere sigt kan DSB også risikere at tabe strækninger til andre operatører. DSB imødegår denne risiko gennem arbejdet med "Ét Sundt DSB", der skal sikre, at fordelene ved en stor togoperatør kan realiseres.

Politiske risici

I forbindelse med genforhandlingen i foråret 2014 af DSB's kontrakt med staten vil fremtidens togdrift blive en naturlig del af den politiske debat. DSB håndterer denne risiko ved at forblive konkurrencedygtig gennem et rettidigt kerneprodukt og en sund økonomi.

Operationelle risici

Togkørsel er en meget sikker transportform. Alligevel er der risiko for, at der sker ulykker. DSB håndterer denne risiko gennem et systematisk ledelsesmæssigt og operationelt fokus på jernbanesikkerhed. DSB forfølger ikke forretningsmål, såfremt det sker på bekostning af sikkerheden.

Vejrlig udgør til stadighed en betydelig risiko for en rettidig togdrift i Danmark. I 2013 var der to storme med store konsekvenser for togdriften. DSB håndterer blandt andet denne vedvarende risiko gennem et tæt samarbejde med Banedanmark og indsats med henblik på at være forberedt.

Kontinuerligt vil DSB søge effektivisering som en nødvendighed til styrkelse af konkurrenceevnen og for fremadrettet at sikre ressourcer, der kan holde fokus på at styrke kundens positive oplevelse. Der holdes konstant øje med de risici, der er i forbindelse med forandring af virksomheden.

Finansielle risici

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

Generelt har de finansielle markeder været meget uforudsigelige, og DSB foretager løbende tilpasning til de ændrede markedsvilkår.

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 sådan måde, at 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 nogle anbefalinger fra selskabskomiteén, som vurderes ikke at være relevante for DSB. Det gælder særligt 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, samarbejdspartnere og medarbejdere) er så åben og bred som muligt, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt. DSB har en interessenthåndteringspolitik, der er udarbejdet i forståelse med ejeren.

Kundeambassadøren

DSB's kundeambassadør behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at DSB's kunder får den service, de som kunder er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet i DSB, men som ikke mener, at de har fået et tilfredsstillende svar på deres henvendelse. 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, ejer, kreditorer eller medarbejdere.

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.

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 til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med Transportministeren, hvor blandt andet virksomhedens økonomiske situation drøftes, jf. vedtægternes §7.2.

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 §99a 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. Rapporten er for 2013 indarbejdet i selve årsrapporten. Desuden udarbejder DSB årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på www.dsb.dk.

Etik

DSB's ledelse har med involvering af de faglige organisationer og en række fagområder udviklet en etisk politik, der gælder for alle DSB's medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne part-

nere, hvordan DSB håndterer forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til velgørenhed samt DSB's forventninger til alle medarbejderes integritet og saglighed.

I 2013 etablerede DSB en whistleblowerordning, der administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. DSB's medarbejdere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af DSB's forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svind. I 2013 blev der indberettet 5 sager via ordningen. Ingen af disse sager vurderes at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed

DSB's bestyrelse har i 2013 fastsat måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingslovens §11, stk. 2, hvoraf det fremgår, at virksomhedens bestyrelse bør have en afbalanceret kønssammensætning, det vil sige minimum 1/3 af det underrepræsenterede køn. Dette svarer til den aktuelle bestyrelsessammensætning.

DSB's aktiviteter for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af afsnittet "Mangfoldighed" i "Samfundsansvar".

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 www.dsb.dk.

Ifølge DSB-loven gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Om-

budsmand for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af for-handlet trafik.

DSB regulering

Ultimo 2012 trådte den opdaterede og reviderede DSB-lov i kraft. I forlængelse heraf har DSB i samarbejde med Transportministeriet revideret og opdateret DSB's vedtægter, der blev vedtaget på et ekstraordinært virksomhedsmøde den 21. november 2013. Endvidere har bestyrelsen i 2013 tiltrådt en revideret og opdateret forretningsorden for bestyrelsen samt en direktionsinstruks.

Ledelsesudvalg

DSB etablerede i 2012 et Revisions- og et Vederlagsudvalg. I 2013 etablerede DSB et Materieludvalg.

Revisionsudvalget består af følgende medlemmer:

Carsten Gerner, formand
Lars Andersen
Andreas Hasle

Vederlagsudvalget består af følgende medlemmer:

Annette Sadolin, formand
Lilian Merete Mogensen
Peter Schütze

Materieludvalget består af følgende medlemmer:

Helge Israelsen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Petersen

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 bestyrel-

sen 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 er formålet at identificere mulige forbedringsmuligheder for bestyrelsens arbejde og dermed dens værdiskabelse. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.

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 2013

I 2013 bestod DSB's bestyrelse af ni medlemmer, hvoraf seks er valgt af transportministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over DSB's bestyrelse fremgår af Om DSB.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske 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 2013

DSB stopper som operatør af Krösatågstrafiken i Sverige fra 1. marts 2014. De svenske trafikmyndigheder har besluttet at overdrage driften af Krösatågstrafiken til Veolia på grund af uenigheder om den fremtidige økonomi i driften. Det er en aftale fra 2012, der åbner for, at kontrakten mellem DSB Småland AB og trafikmyndighederne kan ophæves før tid. Efter overdragelsen af Krösatåg til Veolia har DSB en enkelt aktivitet i Sverige, Upptåget (DSB Uppland), hvor kontrakten udløber i 2020.

Der er i øvrigt ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2013, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2013.

Øvrige forhold

Inger Ørum Kirk fratrådte i starten af februar 2014 som Personaledirektør. Susanne Mørch Koch overtog ansvaret som Personaledirektør, udover ansvaret som Kommerciel direktør.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

22. marts 2013

Indsendelse af meddelelse om Årsrapport 2012

2. april 2013

Indsendelse af indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde den 16. april 2013

14. maj 2013

Indsendelse af meddelelse om fusion af DSB S-tog a/s og DSB SOV

14. maj 2013

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1. kvartal 2013

24. maj 2013

Indsendelse af referat af ordinært virksomhedsmøde

23. august 2013

Indsendelse af meddelelse om halvårsrapport 2013

15. november 2013

Indsendelse af indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

21. november 2013

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1.-3. kvartal 2013

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2013 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 2013 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2013.

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.

Taastrup, den 28. februar 2014

I direktionen

Jesper Lok
Administrerende direktør

Stig Pastwa
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 Pedersen



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 2013, 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.

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 2013 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2013 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.

Taastrup, den 28. februar 2014

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard
Revisionschef

De uafhængige revisorers erklæring

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 2013, 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 Trafikkontrakterne 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 2013 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2013 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 Trafikkontrakterne 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.

Taastrup, den 28. februar 2014

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 aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2012.

Præsentation

DSB S-tog a/s er pr. 1. januar 2013 fusioneret med DSB som fortsættende virksomhed. Fusionen har ingen effekt på koncernens sammenligningstal for 2012. For modervirksomheden har fusionen derimod haft effekt på sammenligningstallene for 2012 herunder på Aktiver i alt og Gældsforpligtelser i alt. Der er efter sammenlægningsmetoden foretaget tilpasning af sammenligningstal i modervirksomheden.

Modervirksomhedens domicilejendom i Sølvgade er solgt i 2013 med risikoovergang i 2014. Præsentationen af ejendommen er derfor reklassificeret fra Grunde og bygninger under Materielle anlægsaktiver til Omsætningsaktiver under posten Domicilejendom – solgt.

Grundlæggende forudsætninger for regnskabsaflæggelsen

DSB SOV's trafikkontrakter med Transportministeriet udløber ultimo 2014. DSB er i igangværende drøftelser med Transportministeriet om indgåelse af nye kontrakter fra 1. januar 2015. Det er ledelsens vurdering, at nye kontrakter vil kunne indgås på økonomiske vilkår, der i forhold til regnskabsaflæggelsen for 2013 ikke vil have nogen negativ påvirkning, herunder at der vil være et passende grundlag for den videre drift og anvendelsen af virksomhedens investerede kapital og medarbejdere. Årsrapporten for 2013 er aflagt under denne grundlæggende forudsætning.

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 samdrag 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 ny erhvervede 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 forskelsbe-

løb (negativ goodwill), der modsvarer en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen under hen-satte forpligtelser og indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at tabene eller omkostningerne 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 venturevirksomhedernes 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 Rejsetidsgaranti-ordningerne 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 og provisioner er, når levering og risikoovergang har fundet sted.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Posten omfatter arbejde, der er udført for egen regning i forbindelse med udførelse af blandt andet større vedligeholdelseseftersyn af togsæt, der aktiveres. Værdien måles på grundlag af registrerede omkostninger medgået til arbejdets udførelse baseret på registreringer af de medgåede omkostninger i form af eget arbejde mv. I posten medregnes direkte henførbare omkostninger og en forholdsmæssig andel af IPO.

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.

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.

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

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger indeholder lønninger, vederlag, pensionsbidrag og øvrige personaleudgifter til virksomhedens ansatte, herunder direktion og bestyrelse. DSB indbetaler pensionsbidrag for tjenestemænd til staten, som har pensionsforpligtelsen. Pensionsforpligtel-

sen 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 udviklingsperio-

den. 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 hensyn- tagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmeto- de og brugstider revurderes årligt. Scrapvær- dien fastsættes på anskaffelsestidspunktet. Anskaffelser i regnskabsåret afskrives for- holdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtag- ning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskriv- ningerne fremadrettet som en ændring i regn- skabsmæssige skøn.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fra- drag af salgsmomkostninger og den regnskabs- mæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjene- ster eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eks- terne 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 genindvin- dingsværdi, 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, underleverandø- rer og løn.

Forudbetalinger på endnu ikke leverede mate- rielle anlægsaktiver aktiveres.

Rente- og låneomkostninger på lån til finan- sierung af fremstilling af materielle anlægsakti- ver, herunder forudbetalinger, indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillings- perioden. Alle øvrige finansieringsomkostnin- ger indregnes i resultatopgørelsen.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

Grunde	afskrives ikke
Bygninger	30 - 60 år
Installationer	10 - 15 år
Transportmateriel	2 - 25 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3 - 40 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyn- tagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmeto- de og brugstid revurderes årligt. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives for- holdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtag- ning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskriv- ninger fremadrettet som en ændring i regn- skabsmæssige skøn.

Ved den oprindelige anskaffelse af det materi- elle anlægsaktiv tages der hensyn til den kor-

tere 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 vedligeholdelse efter syn indregnes separat og afskrives over brugstiden, dvs. 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 forholds-mæssige 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 kapitalandelen 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 nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen.

Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætningerne for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets værdi til den korreerede 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 anskaffel-

sesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Ukurante varebeholdninger nedskrives til nettorealisationsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationsværdien 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 salgsspris.

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 i de tilfælde, hvor det har betydning for værdiansættelsen.

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 udskud 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.

Administrationsenheden DSB hæfter sammen med koncernens danske selskaber solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomster mv.

Gældsforpligtelser

Gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse 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.

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 balance-tidspunktet, men hvis regnskabsmæssige virkning ikke kan opgøres endeligt, før udfaldet af en eller flere usikre fremtidige begivenheder bliver kendt.

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 fratrasket 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.



Regnskab

Resultatopgørelse					
Modervirksomhed				Koncern	
2012	2013	Note	Beløb i mio. kr.	2013	2012
			Indtægter		
8.866	9.297	1	Nettoomsætning	11.356	11.098
71	107		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	515	508
572	624	2	Andre driftsindtægter	469	514
9.509	10.028		Indtægter i alt	12.340	12.120
			Omkostninger		
650	671	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.777	1.705
3.612	3.952	4,5	Andre eksterne omkostninger	3.779	3.449
3.029	2.739	6	Personaleomkostninger	4.002	4.610
7.291	7.362		Omkostninger i alt	9.558	9.764
2.218	2.666		Resultat før af- og nedskrivninger	2.782	2.356
1.650	1.824	7	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.892	1.701
568	842		Resultat af primær drift	890	655
			Finansielle poster		
-115	-25	8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	9	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-71	-134
80	18	10	Finansielle indtægter	20	80
479	441	11	Finansielle omkostninger	453	486
-514	-448		Finansielle poster, netto	-504	-540
54	394		Resultat før skat	386	115
		12	Skat		
30	73		Skat af årets resultat	78	-20
-41	19		Regulering af skat vedrørende tidligere år	19	-45
-11	92		Skat i alt	97	-65
43	486		Årets resultat	483	50
			Årets resultat fordeles således:		
			DSB	486	43
			Minoritetsinteresser	-3	7
			Årets resultat	483	50
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
			Udbytte til Transportministeriet	0	56
			Overført til egenkapitalen:		
			Overført resultat	486	-13
			I alt	486	43

Balance – Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2012	2013	Note	Beløb i mio. kr.	2013	2012
		13	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Erhvervede rettigheder	12	41
181	153		Strategiske udviklingsprojekter	153	181
278	297		Øvrige udviklingsprojekter	296	282
48	48		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	49	49
507	498		Immaterielle anlægsaktiver i alt	510	553
		14	Materielle anlægsaktiver		
4.725	4.373		Grunde og bygninger	5.060	5.441
12.868	13.931		Transportmateriel	13.812	12.787
1.355	1.185		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.336	1.481
1.005	99		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	118	1.065
19.953	19.588		Materielle anlægsaktiver i alt	20.326	20.774
		15	Finansielle anlægsaktiver		
1.781	1.808		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Kapitalandele i associerede virksomheder	83	114
103	103		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	247	243
1	2		Andre kapitalandele	2	1
830	280		Andre tilgodehavender	280	830
2.715	2.193		Finansielle anlægsaktiver i alt	612	1.188
23.175	22.279		Anlægsaktiver i alt	21.448	22.515
16	18	16	Varebeholdninger	298	346
-	154	14	Domicilejendom - solgt	154	-
			Tilgodehavender		
295	388		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	531	469
278	309		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
67	18		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
563	574	17	Andre tilgodehavender	811	928
195	225	18	Periodeafgrænsningsposter	241	216
1.398	1.514		Tilgodehavender i alt	1.583	1.613
14	13		Likvide beholdninger	26	26
1.428	1.699		Omsætningsaktiver i alt	2.061	1.985
24.603	23.978		Aktiver i alt	23.509	24.500

Balance - Passiver						
Modervirksomhed					Koncern	
2012	2013	Note	Beløb i mio. kr.		2013	2012
			Egenkapital			
4.760	4.760		Ansvarlig kapital		4.760	4.760
0	0		Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		0	0
234	1.157		Overført resultat		1.157	234
56	0		Foreslået udbytte		0	56
5.050	5.917		Egenkapital i alt		5.917	5.050
-	-	19	Minoritetsinteresser		0	7
5.050	5.917		Egenkapital og minoritetsinteresser i alt		5.917	5.057
			Hensatte forpligtelser			
775	730	20	Andre hensatte forpligtelser		680	776
1.290	1.321	21	Udskudte skatteforpligtelser		1.187	1.191
2.065	2.051		Hensatte forpligtelser i alt		1.867	1.967
			Langfristede gældsforpligtelser			
8.251	7.521	22	Langfristede lån		7.521	8.251
-	-	22	Ansvarlig lånekapital		7	6
1.552	1.305		Øvrige langfristede gældsforpligtelser		1.305	1.553
9.803	8.826		Langfristede gældsforpligtelser i alt		8.833	9.810
			Kortfristede gældsforpligtelser			
2.047	2.458	22	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser		2.458	2.047
1.800	600		Kortfristede lån		600	1.800
403	379		Kreditinstitutter		379	403
604	770		Leverandørgæld		1.010	799
686	961		Gæld til tilknyttede virksomheder		-	-
-	5		Selskabsskat		5	-
1.021	1.084	23	Anden gæld		1.505	1.437
1.124	927	24	Periodeafgrænsningsposter		935	1.180
7.685	7.184		Kortfristede gældsforpligtelser i alt		6.892	7.666
17.488	16.010		Gældsforpligtelser i alt		15.725	17.476
24.603	23.978		Passiver i alt		23.509	24.500
		14	Sikkerhedsstillelser, pantsætninger og offentlige tilskud			
		25	Finansielle risici 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 hensatte forpligtelser relateret til DSB Øresund			
		30	Segmentoplysninger - primært segment			

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.					
	Ansvarlig kapital	Reserve for nettoop-skrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egen-kapital i alt
Modervirksomhed					
Egenkapital pr. 1. januar 2012	4.760	0	323	0	5.083
Årets resultat	-	-123	110	56	43
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-7	7	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	731	-	731
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-805	-	-805
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder	-	34	-36	-	-2
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	96	-96	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2012	4.760	0	234	56	5.050
Betalt udbytte	-	-	-	-56	-56
Årets resultat	-	-25	511	0	486
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	4	-7	-	-3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	805	-	805
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-371	-	-371
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder	-	15	-9	-	6
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	6	-6	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2013	4.760	0	1.157	0	5.917

	Ansvarlig kapital	Reserve for nettoop-skrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egen-kapital i alt
Koncern					
Egenkapital pr. 1. januar 2012	4.760	0	323	0	5.083
Årets resultat	-	0	-6	56	50
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	-7	-	-7
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	-2	-	-2
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	731	-	731
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-805	-	-805
Egenkapital pr. 31. december 2012	4.760	0	234	56	5.050
Betalt udbytte	-	-	-	-56	-56
Årets resultat	-	0	483	0	483
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	3	-	3
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	3	-	3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	805	-	805
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-371	-	-371
Egenkapital pr. 31. december 2013	4.760	0	1.157	0	5.917

Pengestrømsopgørelse

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2013	2012
Resultat af primær drift	890	655
Regulering for ikke-likvide driftsposter		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.892	1.701
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-96	-101
Andre reguleringer		
Tab og gevinst ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	22	-120
Finansielle poster, betalt	-455	-473
Selskabsskat, betalt	-10	-6
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	2.243	1.656
Ændring i driftskapital		
Ændring i tilgodehavender	-8	47
Ændring i varebeholdninger	48	-6
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	60	-254
Ændring i driftskapital i alt	100	-213
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	2.343	1.443
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-1.720	-1.378
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	158	249
Køb af finansielle anlægsaktiver	-40	-133
Indskud af ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	-4	-6
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.606	-1.268
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
Provenu ved optagelse af langfristede lån	2.444	853
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	800	1.350
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-1.707	-1.662
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-2.189	-600
Ændring i kreditinstitutter	-24	-120
Indbetalt hybridkapital	0	7
Betalt udbytte til ejer	-56	0
Betalt udbytte til minoritetsaktionær	-5	-1
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-737	-173
Ændring i likvider i alt	0	2
Likvider 1. januar	26	24
Likvider 31. december	26	26

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Noter

Note 1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
		Passagerindtægter fordelt på forretningsområder:		
3.481	3.606	Fjern- & Regionaltog	3.606	3.481
1.290	1.366	S-tog	1.366	1.290
4.771	4.972	Passagerindtægter i alt	4.972	4.771
3.737	3.989	Indtægter fra trafikkontrakter	4.970	4.956
39	30	Kioskvarer mv.	853	863
86	80	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	335	275
233	226	Udlejning af togmateriel	226	233
8.866	9.297	I alt	11.356	11.098

Passagerindtægterne i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 55 mio. kr. (2012: 39 mio. kr.).

Note 2: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
243	236	Udlejning og forpagtning	138	151
11	1	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	35	156
165	161	Koncerninterne indtægter	-	-
64	65	Kompensation vedr. leje af erstatningsmateriel	65	64
89	161	Øvrige	231	143
572	624	I alt	469	514

Note 3: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
608	634	Energiomkostninger	727	705
22	13	Kioskvarer mv.	567	575
20	24	Reservedele mv.	483	425
650	671	I alt	1.777	1.705

Note 4: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
459	438	Infrastrukturafgifter	668	675
512	521	Ikke afløftningsberettiget moms	570	541
1.050	1.148	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	511	473
340	364	Administrationsomkostninger	535	535
204	311	Konsulenthonorarer mv.	344	230
302	311	Leje af togmateriel mv.	307	305
169	161	Erstatningskørsel mv.	139	152
-73	-	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	39	-73
190	172	Provisioner trafikelskaber	60	66
79	63	Salg og markedsføring	64	80
27	23	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	27	36
353	440	Øvrige eksterne omkostninger	515	429
3.612	3.952	I alt	3.779	3.449

Note 5: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
		Lovpligtig revision:		
1,8	1,6	KPMG	2,7	3,6
0,4	0,6	Rigsrevisionen	0,6	0,4
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,5	0,6	KPMG	0,7	1,8
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,8	0,2	KPMG	0,2	1,1
		Andre ydelser:		
3,2	1,7	KPMG	1,8	3,6
6,7	4,7	I alt	6,0	10,5

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

Note 6: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
2.363	2.194	Lønninger og gager	3.280	3.747
625	480	Pensioner	625	773
41	65	Andre omkostninger til social sikring	97	90
3.029	2.739	I alt	4.002	4.610

Fratrædelsesgodtgørelse til 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. For tjenstemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenstemandsloven.

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.

DSB har indgået resultatlønsaftaler med en række ledende medarbejdere (primært chefer). Resultatlønsaftaler kan som udgangspunkt ikke udgøre mere end 10 - 20 procent for chefer, som ikke er del af direktørkredsen, og op til 20 - 25 procent for medlemmerne af direktørkredsen. Antallet af resultatlønsaftaler udgjorde ultimo 2013 327 mod 402 ultimo 2012. DSB planlægger yderligere reduktioner i 2014.

5.446	5.069	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.975	8.818
--------------	--------------	--	--------------	--------------

Note 6: Personaleomkostninger (fortsat)

Beløb i 1.000 kr.	2013	2012
Honorar til medlemmerne af bestyrelsen:		
Peter Schütze	500,0	500,0
Annette Sadolin	300,0	300,0
Carsten Gerner	150,0	102,9
Lars Andersen	150,0	150,0
Lilian Merete Mogensen	150,0	150,0
Helge Israelsen	150,0	102,9
Andreas Hasle	150,0	150,0
Hans Christian Kirketerp-Møller	150,0	150,0
Preben Steenholdt Pedersen	150,0	150,0
I alt	1.850,0	1.755,8

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne. I 2012 blev udbetalt 95,0 tkr. til fratrådte bestyrelsesmedlemmer.

Honorar til medlemmerne af Vederlagsudvalget:		
Annette Sadolin	100,0	66,7
Lilian Merete Mogensen	50,0	33,0
Peter Schütze	50,0	33,0
I alt	200,0	132,7

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Revisionsudvalget:		
Carsten Gerner	150,0	87,5
Lars Andersen	75,0	43,8
Andreas Hasle	75,0	43,8
I alt	300,0	175,1

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Direktionens vederlag:		
Jesper Lok (Tiltrådt 1. maj 2012) ¹⁾	4.947,5	3.115,0
Stig Pastwa (Tiltrådt 15. august 2013)	1.072,0	-
I alt	6.019,5	3.115,0

¹⁾ Vederlaget er reduceret som følge af bestyrelsesarbejde.

Ovenstående er betalt vederlag til direktionen. Direktionen har en resultatlønsaftale, som kan honoreres med op til 25 procent af den faste løn. Opsigelsesvarsel udgør 24 måneder for den administrerende direktør, og for økonomidirektøren udgør opsigelsesvarslet 12 måneder.

DSB's bestyrelse finder det centralt, at den administrerende direktør har et klart incitament til at forblive i stillingen, indtil omstillingen blandt andet initieret af, at effektiviseringerne er på plads, og herudover har et klart incitament til at fokusere på de meget store opgaver i en periode, hvor DSB bliver udfordret i mange dimensioner. Til det formål er aftalt en fastholdelsesbonus svarende til et års løn til eventuel udbetaling i 2015. Det forudsættes, at DSB kommer i mål inden udgangen af 2014 med det økonomiske mål i det strategiske program "Et Sundt DSB". Den administrerende direktør har i samme forbindelse frasagt sig lønstigninger i 2013 og 2014, og det er aftalt, at direktørens opsigelsesvarsel er forlænget fra 6 måneder til 12 måneder.

Udbetalt vederlag til den tidligere økonomidirektør udgjorde i 2012 og 2013 henholdsvis 3.019,4 tkr. og 3.307,7 tkr. Vederlaget er påvirket af, at økonomidirektøren i en periode tillige fungerede som administrerende direktør. Udbetalt vederlag til to tidligere administrerende direktører og en tidligere økonomidirektør udgjorde 6.567,8 tkr. i 2012.

Note 7: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
-	-	Erhvervede rettigheder	29	6
47	28	Strategiske udviklingsprojekter	28	47
92	100	Øvrige udviklingsprojekter	103	94
210	200	Grunder og bygninger	227	238
1.164	1.256	Transportmateriel	1.236	1.153
242	240	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	269	268
-105	-	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	-	-105
1.650	1.824	I alt	1.892	1.701

DSB nedskrev i 2011 i alt 345 mio. kr. vedrørende IC4- og IC2-togsæt. I 2012 ændrede DSB regnskabspraksis vedrørende behandling af den i 2009 med AnsaldoBreda aftalte rabat. DSB har i 2012 som konsekvens af denne ændring tilbageført i alt 105 mio. kr. i regnskabsmæssige nedskrivninger af afholdte købsomkostninger vedrørende IC4- og IC2-togsæt.

Note 8: Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
-77	-37	Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
14	9	Regulering af resultat vedr. tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
-54	3	Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
2	0	Regulering af skat vedr. tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
-115	-25	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-

Note 9: Resultat efter skat i associerede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
-	-	Resultat før skat i associerede virksomheder	-79	-134
-	-	Regulering af resultat vedr. tidligere år i associerede virksomheder	8	-
-	-	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-71	-134

Note 10: Finansielle indtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
9	3	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	4	6
67	10	Rentekomensation fra AnsaldoBreda S.p.A.	10	67
4	2	Renter af bankindeståender, obligationer mv.	2	7
0	3	Valutakursgevinster mv.	4	0
80	18	I alt	20	80

Note 11: Finansielle omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
479	441	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	453	486
479	441	I alt	453	486

Note 12: Skat

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
-	-5	Beregnet skat af årets resultat	-5	-
30	-71	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-75	-20
-	-	Skat vedrørende intern avance	20	-
-	149	Regulering af udskudt skat fra 25% til 22%	138	-
30	73	Skat af årets resultat	78	-20
-41	19	Regulering af skat vedrørende tidligere år	19	-45
-11	92	Skat i alt	97	-65
Afstemning af skatteprocent:				
-25%	-25%	Skat af årets resultat	-25%	-25%
81%	-2%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede udgifter	1%	7%
-	7%	Særlige skatteregler	8%	-
-	38%	Regulering af udskudt skat fra 25% til 22%	36%	-
-76%	5%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	5%	-39%
-20%	23%	Effektiv skatteprocent for året	25%	-57%
1	0	Betalt skat i året	10	6

Note 13: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	242	570	48	860
Årets tilgang		4	124	128
Overført		115	-124	-9
Årets afgang		-36		-36
Kostpris pr. 31. december 2013	242	653	48	943
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2013	-61	-292		-353
Årets afskrivninger	-28	-92		-120
Årets nedskrivninger		-8		-8
Årets afgang		36		36
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2013	-89	-356		-445
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	153	297	48	498
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	181	278	48	507

Note 13: Immaterielle anlægsaktiver – (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Erhvervede rettigheder	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	57	242	584	48	931
Årets tilgang			3	124	127
Overført			115	-124	-9
Årets afgang			-37		-37
Kostpris pr. 31. december 2013	57	242	665	48	1.012
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2013	-16	-61	-302	1	-378
Årets afskrivninger	-5	-28	-95		-128
Årets nedskrivninger	-24		-8		-32
Årets afgang			36		36
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2013	-45	-89	-369	1	-502
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	12	153	296	49	510
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	41	181	282	49	553

Note 14: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Grunder og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	7.270	23.427	3.168	1.042	34.907
Regulering til primo	10	3	-4		9
Reklassifikation til omsætningsaktiver	-254				-254
Årets tilgang		919	18	688	1.625
Overført	34	1.534	60	-1.620	8
Årets afgang	-28	-541	-125		-694
Kostpris pr. 31. december 2013	7.032	25.342	3.117	110	35.601
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2013	-2.545	-10.559	-1.813	-37	-14.954
Regulering til primo	-27		1		-26
Reklassifikation til omsætningsaktiver mv.	100	-26		26	100
Årets afskrivninger	-200	-1.223	-238		-1.661
Årets nedskrivninger		-33	-2		-35
Årets afgang	13	430	120		563
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2013	-2.659	-11.411	-1.932	-11	-16.013
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	4.373	13.931	1.185	99	19.588
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	4.725	12.868	1.355	1.005	19.953
I kostprisen indgår aktiverede renter med	2	288	11	1	302

Reklassifikation til omsætningsaktiver af netto 154 mio. kr. vedrører domicilejendom (Sølvgade), som er solgt og fraflyttet, men først i 2014 overdrages til køber – "Domicilejendom – solgt".

DSB har i 2012 modtaget 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 Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 64 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 514 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret transportmateriel fra AnsaldoBreda S.p.A. indgår i den regnskabsmæssige værdi med 29 mio. kr. (2012: 713 mio. kr.).

Note 14: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	8.331	23.488	3.666	1.103	36.588
Regulering til primo	10	3	-4		9
Valutakursregulering		-4	0		-4
Reklassifikation til omsætningsaktiver	-254				-254
Årets tilgang	15	864	26	703	1.608
Overført	40	1.534	111	-1.676	9
Årets afgang	-57	-541	-134		-732
Kostpris pr. 31. december 2013	8.085	25.344	3.665	130	37.224
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2013	-2.890	-10.701	-2.185	-38	-15.814
Regulering til primo	-29		-1		-30
Valutakursregulering		3	0		3
Reklassifikation til omsætningsaktiver mv.	100	-26		26	100
Årets afskrivninger	-227	-1.203	-267		-1.697
Årets nedskrivninger		-33	-2		-35
Årets afgang	21	428	126		575
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2013	-3.025	-11.532	-2.329	-12	-16.898
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	5.060	13.812	1.336	118	20.326
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	5.441	12.787	1.481	1.065	20.774
I kostprisen indgår aktiverede renter med	2	288	11	1	302

Reklassifikation til omsætningsaktiver af netto 154 mio. kr. vedrører domicilejendom (Sølvgade), som er solgt og fraflyttet, men først i 2014 overdrages til køber – "Domicilejendom – solgt".

DSB har i 2012 modtaget 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 Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 64 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 514 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret transportmateriel fra AnsaldoBreda S.p.A. indgår i den regnskabsmæssige værdi med 29 mio. kr. (2012: 713 mio. kr.).

Note 15: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	Andre kapi- talandele	Andre tilgo- dehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	2.194	103	2	830	3.129
Valutakursregulering	-7				-7
Årets tilgang	40			100	140
Årets afgang				-650	-650
Kostpris pr. 31. december 2013	2.227	103	2	280	2.612
Værdireguleringer pr. 1. januar 2013	-413	0	-1	0	-414
Valutakursregulering	4		1		5
Årets resultat	-34				-34
Reguleringer vedr. tidligere år	9				9
Ikke-indbetalt kapital til dækning af underbalance	9				9
Øvrige reguleringer	6				6
Værdireguleringer pr. 31. december 2013	-419	0	0	0	-419
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	1.808	103	2	280	2.193
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	1.781	103	1	830	2.715

Note 15: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs- kapital	Andel af indre værdi
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	1.144
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	50
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	389
DSB Rejsekort A/S	Danmark	100%	38 mio. DKK	91
DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	75%	0,7 mio. DKK	0
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	0
- DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	25%	0,7 mio. DKK	-
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	77
- Roslagståg AB ²⁾	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 ³⁾	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	56
- VIAS GmbH ⁴⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS Logistik GmbH ⁴⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				1.808

¹⁾ 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.

²⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 7. januar 2013.

³⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet pr. 1. maj 2012.

⁴⁾ Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.

Note 15: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2013	300	243	2	830	1.375
Årets tilgang	40	4		100	144
Årets afgang				-650	-650
Kostpris pr. 31. december 2013	340	247	2	280	869
Værdireguleringer pr. 1. januar 2013	-186		-1		-187
Valutakursregulering			1		1
Årets resultat	-79				-79
Regulering af resultat vedr. tidligere år	8				8
Værdireguleringer pr. 31. december 2013	-257		0		-257
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	83	247	2	280	612
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2012	114	243	1	830	1.188
Kapitalandele i associerede virksomheder:					
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2013	Koncern 2013
Beløb i mio. kr.					
Rejsekort A/S *)	Danmark	46,2%	93	-	83
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1	-	-
I alt				-	83

*) DSB har ikke bestemmende indflydelse i Rejsekort A/S som følge af stemme- og bestyrelsessammensætningen i Rejsekort A/S.

Note 16: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
13	13	Olie til fremføring	13	13
1	3	Reserve dele	225	260
2	2	Kioskvarer mv.	60	73
16	18	I alt	298	346

Note 17: Andre tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
5	14	Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	131	254
119	134	Tilgodehavender vedrørende passagerindtægter og kontraktbetaling	134	119
186	161	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	157	194
253	265	Øvrige tilgodehavender	389	361
563	574	I alt	811	928

En væsentlig del af Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme pr. 31. december 2013 var sikret på deponeringskonti og efterfølgende indbetalt til DSB.

Note 18: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
63	94	Forudbetalte omkostninger mv.	110	84
17	16	Finansielle instrumenter	16	17
115	115	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	115	115
195	225	I alt	241	216

Note 19: Minoritetsinteresser

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
Minoritetsinteresser pr. 1. januar			7	-6
-	-	Valutakursreguleringer	2	0
-	-	Indbetalt hybridkapital	0	7
-	-	Andel af årets resultat	-3	7
-	-	Ændring i minoritetsinteressers ejerandel	-1	0
-	-	Udbytte til minoritetsinteresser	-5	-1
-	-	Minoritetsinteresser pr. 31. december	0	7

I Minoritetsinteresser indgår indbetalt hybridkapital med 42 mio. kr. (2012: 42 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 for udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejerne i DSB Øresund Holding ApS.

Note 20: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2013	106	480		189	775
Overført		64		-64	0
Hensat	9	107		2	118
Anvendt		-67		-36	-103
Tilbageført		-35		-25	-60
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2013	115	549		66	730

Koncern		Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2013		565	-	211	776
Overført		64		-64	0
Hensat		138	39	6	183
Anvendt		-145		-40	-185
Tilbageført		-67		-27	-94
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2013		555	39	86	680

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 5 år.

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

Tabsgivende kontrakter vedrører hensættelser til forventet tab i den resterende trafikkontraktperiode i DSB Øresund A/S, jf. note 29.

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

Note 21: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
1.204	1.290	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	1.191	1.157
50	5	Regulering primo	-6	-7
24	-19	Regulering vedrørende tidligere år	-19	45
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende intern avance	-20	-
67	19	Ændring i udskudt skat vedrørende sambeskatning	-	-
-30	71	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	75	20
-	-180	Regulering af udskudt skat fra 25% til 22%	-169	-
-25	135	Ændring vedrørende sikringsinstrumenter	135	-24
1.290	1.321	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.187	1.191
Udskudt skat vedrører:				
99	101	Immaterielle anlægsaktiver	102	86
1.947	1.969	Materielle anlægsaktiver	1.933	1.914
-7	24	Omsætningsaktiver	9	-11
-164	-170	Andre hensatte forpligtelser	-220	-210
12	-2	Kortfristede gældsforpligtelser	-7	12
-	-180	Regulering af udskudt skat fra 25% til 22%	-169	-
-	-	Skat vedrørende intern avance	-20	-
-209	-204	Skattemæssigt underskud	-224	-284
-388	-217	Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	-217	-316
1.290	1.321	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.187	1.191

Note 22: Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
1.896	2.351	Indenfor 1 år	2.351	1.896
6.298	6.003	År 1-5	6.010	6.304
1.652	2.039	Efter 5 år	2.039	1.652
9.846	10.393	Hovedstol efter omlægning til DKK	10.400	9.852
10.298	9.979	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	9.986	10.304

Alle valutamåned er omlagt til DKK via valutaswaps.

I koncernen er 4.222 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2012: 4.027 mio. kr.). I modervirksomheden er 4.222 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2012: 4.027 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

Note 23: Anden gæld

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
547	554	Skyldige lønrelaterede poster mm.	799	763
89	79	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	75	97
385	451	Øvrig gæld	631	577
1.021	1.084	I alt	1.505	1.437

Note 24: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
274	274	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	274	274
95	94	Finansielle instrumenter	94	95
755	559	Øvrige	567	811
1.124	927	I alt	935	1.180

De samlede periodeafgrænsningsposter forfalder i følgende perioder:

1.124	662	Indenfor 1 år	670	1.180
0	265	Efter 1 år	265	0
1.124	927	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	935	1.180

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 2012.

Likviditetsrisici

Det er DSB's strategi til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvarer 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 2013 indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 1.750 mio. kr. og ikke-opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2014-2018 (2012: opsigelige på 750 mio. kr. og ikke-opsigelige på 5.372 mio. kr. med udløb i perioden 2013-2017). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 2.795 mio. kr. (2012: 3.416 mio. kr.).

Note 25: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

DSB's indgåede finansielle forpligtelser forfalder som følger:

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontraktlige pengestrøm- me i alt	Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Pr. 31. december 2013					
Ikke afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	7.521	9.044	-	6.355	2.689
Ansvarlig lånekapital	7	7	-	7	-
Kortfristet del af langfristede lån	2.458	2.612	2.612	-	-
Kortfristede lån	600	601	601	-	-
Kreditinstitutter	379	379	379	-	-
Leverandørgæld	1.010	1.010	1.010	-	-
Ikke afledte finansielle instrumenter i alt	11.975	13.653	4.602	6.362	2.689
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	1.028	1.215	65	425	725
Andre finansielle instrumenter	20	24	21	3	-
Afledte finansielle instrumenter i alt	1.048	1.239	86	428	725
Finansielle instrumenter i alt	13.023	14.892	4.688	6.790	3.414
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	6.960	2.856
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	598	440	-24	14	450
Andre finansielle instrumenter	22	26	12	14	0
Afledte finansielle instrumenter i alt	620	466	-12	28	450
Finansielle instrumenter i alt	13.926	15.611	5.317	6.988	3.306

Forudsætninger for forfaldsanalyse:

- Alle aftaler vedrørende finansielle instrumenter, der er indgået pr. 31. december 2013 (2012), 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 2013 (2012).
- Kontraktlige pengestrømme inkluderer rentebetalinger og er opgjort til nominelle værdier.

Note 25: Finansielle risici 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 2 og 7 år, og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente.

I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på nettogælden 4,2 år (2012: 4,4 år) og 59 procent af de netto finansielle forpligtelser var omlagt til fast rente med forfald længere end et år (2012: 59 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. (2012: 0 mio. kr.) og på Egenkapital før skat på 117 mio. kr. (2012: 201 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 27 mio. kr. (2012: 28 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende positiv indvirkning.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Indregnede finansielle aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2013 (2012).
- 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 5 år. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

Pr. 31. december 2013 er der foretaget følgende afdækninger af elforbruget: 65 procent for 2014, 24 procent for 2015, 3 procent for 2016 og 2 procent for 2017 (2012: 55 procent for 2013, 33 procent for 2014, 4 procent for 2015 og 2 procent for 2016). Tilsvarende er der afdækket 86 procent af olieforbruget for 2014 og 40 procent for 2015 (2012: 89 procent for 2013 og 45 procent for 2014).

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

	Nominel		Følsomhed		
	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Sandsynlig ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2013					
Råvare - olie	60.047 tons	75.600 tons	10%	0	38
Råvare - el	346.773 mWh	274.357 mWh	10%	0	8
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2013 (2012).
- Alle indgåede trafikkontrakter pr. 31. december 2013 (2012).

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 lånoptagelser i GBP, EUR, USD, NOK, JPY og SEK, der afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutawaps. 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.

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 valutakurs	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2013							
NOK	-1	-2.750	2.750	-1	10,0%	0	15
USD	-4	-328	323	-9	10,0%	-5	141
SEK	51	-3.677	3.450	-176	10,0%	-15	6
GBP	0	-16	16	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	2
EUR	-6	-71	65	-12	0,5%	0	0
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2013 (2012).

Note 25: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

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 bankgaranti eller moderselskabsgaranti til afdækning af den forventede kreditrisiko.

Aldersopdeling af tilgodehavender:	Forfaldstidspunkt					
	Værdi pr. 31.12.2013	Modtagne sikkerheder	Ned- skrivning	Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser ekskl. kontrol-afgifter	360	-	39	360	-	-
Tilgodehavender fra afledte finansielle kontrakter	437	241	-	136	264	37
Likviditetsoverskud	26	-	-	26	-	-
Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	247	-	-	-	258	-
Andre tilgodehavender	523	-	-	523	-	-
Tilgodehavender vedr. salg af ejendomme	131	68	-	131	-	-

Forudsætninger for forfaldsanalysen:

- Alle pengestrømme er baseret på de nuværende markedsforhold.

Der er ingen forfaldne tilgodehavender vedrørende afledte finansielle kontrakter pr. 31. december 2013.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter er fordelt på syv modparter, hvoraf det største tilgodehavende udgør 80 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 2013 i alt 531 mio. kr. (2012: 1.259 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2013 i stedet 150 mio. kr. (2012: 304 mio. kr.).

DSB har modtaget sikkerhed vedrørende Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser på 5 mio. kr. (2012: 86 mio. kr.).

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.

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 2013, 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.

Note 25: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Regnskabsmæssig sikring:

	Beregnings- mæssig ho- vedstol	Værdiregu- lering indreg- net på egen- kapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2013				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.375	-88	-259	0-5 år
GBP	142	-4	-23	0-2 år
NOK	708	6	-67	0-5 år
EUR	485	-68	-66	0-27 år
Valutakurs- og renterisici i alt	2.710	-154	-415	
Valutakursrisici				
SEK	3.050	-80	-18	0-7 år
JPY	1.183	-184	-530	0-27 år
CHF	304	-3	48	0-2 år
NOK	1.727	-68	-90	0-5 år
Valutakursrisici i alt	6.264	-335	-590	
Renterisici				
Variabel rente	700	-24	-24	0-3 år
Renterisici i alt	700	-24	-24	
Råvarepriserisici				
Elpris	88	-15	-15	0-4 år
Oliepris	69	-5	-5	0-2 år
Råvarepriserisici i alt	157	-20	-20	
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	
Råvarepriserisici				
Elpris	97	-19	-19	0-4 år
Oliepris	70	-2	-2	0-1 år
Råvarepriserisici i alt	167	-21	-21	

Alle finansielle instrumenter, der indgår i pengestrømssikringer, effektivitetstestes.

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for rente- og valutaswaps indregnet i resultatopgørelsen for 2013 udgør 2 mio. kr. (2012: 2 mio. kr.).

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for råvareprisswapaftaler indregnet i resultatopgørelsen for 2013 er på 0 mio. kr. (2012: 0 mio. kr.).

Note 26: Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2012	2013	Beløb i mio. kr.	2013	2012
395	177	Eventualaktiver	188	395
682	511	Eventualforpligtelser	594	778
2.182	1.888	Andre økonomiske forpligtelser	2.022	2.181

Eventualaktiver i 2012 vedrører den rabat, som DSB indtil udgangen af 3. kvartal 2013 kunne opnå ved køb af reservedele mv. fra AnsaldoBreda i henhold til aftale indgået i maj 2009. DSB har indregnet den modtagne rabat i 2013 i opgørelsen af materielle anlægsaktiver. Eventualaktiver i 2013 vedrører primært den rabat, som DSB kan opnå i forlængelse af det i december 2012 indgåede forlig.

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 290 mio. kr. (2012: 422 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.

I andre økonomiske forpligtelser indgår leje af togmateriel på i alt 419 mio. kr. (2012: 708 mio. kr.), hvoraf 170 mio. kr. forfalder i 2014 og 249 mio. kr. i årene 2015-2017.

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 405 mio. kr. (2012: 528 mio. kr.), hvoraf 127 mio. kr. forfalder i 2014 og 278 mio. kr. forfalder i 2015-2018.

DSB har i 2012 indgået aftale om leje af Telegade 2 i 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 331 mio. kr. (2012: 350 mio. kr.), hvoraf 31 mio. kr. forfalder i 2014 og 126 mio. kr. i perioden 2015-2018.

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 2013 opgjort til i alt 176 mio. kr. (2012: 344 mio. kr.) før rabatter.

Øvrige forhold:

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 5 mio. kr. pr. 31. december 2013. Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskat i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskat og kildeskat kan medføre, at DSB's hæftelse udgør et større beløb.

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

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 dermed 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 2013 solgt ledige arealer med en avance på i alt 354 mio. kr. (2012: 323 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 177 mio. kr. (2012: 159 mio. kr.)

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 pensionsalder, 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. Bidragssatsen udgør p.t. 26 procent.

DSB har en forpligtelse til at betale rådighedsløn i tre år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag jf. tjenestemandenslovens §32. DSB har endvidere en forpligtelse overfor Moderniseringsstyrelsen til at betale pensionsomkostninger til tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år.

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. Dette forudsætter dog opfyldelse af visse kommercielle betingelser. 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.

Note 27: Nærtstående parter

Nærtstående parter:	Grundlag
Transportministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

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

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2013	2012
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter	4.453	4.203
Bonus vedrørende trafikkontrakter	11	13
Trafikindtægter	6	7
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	210	209
Omkostninger mv.		
Infrastruktur- og kapacitetsafgifter	668	684
Rettidighedsbonus til Banedanmark	1	0
Garantiprovision til den danske stat	12	9
Forudbetaling:		
Forudbetalt kontraktbetaling	428	563

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.

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

Aftale indgået 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 2.250 mio. kr. Heraf er 1.750 mio. kr. modtaget kontant i perioden 2005 til 2010. De resterende 500 mio. kr. vedrører rabat ved køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda. Denne option er udløbet i 2013.

Ultimo 2013 indgår periodisering vedrørende meromkostninger til leje af erstatningsmateriel med i alt 18 mio. kr. (2012: 84 mio. kr.). Den samlede positive driftspåvirkning i form af renter og kompensation vedrørende leje af erstatningsmateriel udgør i 2013 i alt 66 mio. kr. (2012: 76 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 opgav 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 modtaget alle de bestilte togsæt med undtagelse af 1 IC4-togsæt, hvor DSB har modtaget dels tilbagebetaling af det forudbetalte beløb dels en kompensation i henhold til det aftalte.

Den i 2013 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 10 mio. kr. (2012: 67 mio. kr.).

Note 29: Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende hensatte forpligtelser relateret til DSB Øresund

Der er foretaget hensættelse på 68 mio. kr. i DSB Øresund A/S, der er ejet af DSB med 70 procent og FirstGroup plc. med 30 procent igennem DSB Øresund Holding ApS. Hensættelsen vedrører en tabsgivende kontrakt i den tilknyttede virksomhed DSB Øresund A/S, der forventes realiseret i 2014 og 2015. Hensættelsen er behæftet med usikkerhed og er opgjort på grundlag af tilbunds gående analyser af DSB Øresunds økonomi og forretningsplaner.

Den samlede resultateffekt i DSB's koncernregnskab, efter elimineringer er foretaget, er opgjort til 39 mio. kr., jf. note 20.

Det er ledelsens vurdering, at der med hensættelsen er foretaget en passende reservation, og der forventes ikke yderligere negativ påvirkning herfra.

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.

Beløb i mio. kr.	Fjern- & Regionaltog	S-tog	Øresund	Vedligehold	Kort & Godt	Øvrige inkl. elimineringer	Udland ¹⁾	DSB-koncernen
2013								
Passagerindtægter	3.606	1.366	-	-	-	-	-	4.972
Indtægter fra trafikkontrakter	2.834	1.154	507	-	-	-1	476	4.970
Salg af kioskvare mv.	30	-	-	-	976	-153	-	853
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	80	-	313	1.645	-	-1.703	-	335
Udlejning af togmateriel	226	-	-	-	-	-	-	226
Nettoomsætning	6.776	2.520	820	1.645	976	-1.857	476	11.356
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	1.019	76	26	41	14	-254	62	984
Indtægter i alt	7.795	2.596	846	1.686	990	-2.111	538	12.340
Omkostninger i alt	6.308	1.417	896	1.609	939	-2.118	507	9.558
Resultat før af- og nedskrivninger	1.487	1.179	-50	77	51	7	31	2.782
Af- og nedskrivninger	1.227	597	-	47	4	-14	31	1.892
Resultat af primær drift	260	582	-50	30	47	21	0	890
Finansielle poster, netto	-300	-123	1	-1	-6	-76	1	-504
Resultat før skat	-40	459	-49	29	41	-55	1	386
2012								
Passagerindtægter	3.481	1.290	-	-	-	-	-	4.771
Indtægter fra trafikkontrakter	2.523	1.215	479	-	-	-1	740	4.956
Salg af kioskvare mv.	39	-	-	-	991	-167	-	863
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	86	-	273	1.578	-	-1.662	-	275
Udlejning af togmateriel	233	-	-	-	-	-	-	233
Nettoomsætning	6.362	2.505	752	1.578	991	-1.830	740	11.098
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	831	82	28	26	23	-4	36	1.022
Indtægter i alt	7.193	2.587	780	1.604	1.014	-1.834	776	12.120
Omkostninger i alt	6.119	1.442	773	1.561	996	-1.916	789	9.764
Resultat før af- og nedskrivninger	1.074	1.145	7	43	18	82	-13	2.356
Af- og nedskrivninger	1.014	636	-	43	4	-4	8	1.701
Resultat af primær drift	60	509	7	0	14	86	-21	655
Finansielle poster, netto	-319	-146	-2	-4	-6	-64	1	-540
Resultat før skat	-259	363	5	-4	8	22	-20	115

¹⁾ Omfatter aktiviteter i Sverige og Tyskland.

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2013				2012			
	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passagerindtægter	1.183	1.316	1.188	1.285	1.105	1.211	1.190	1.265
Indtægter fra trafikkontrakter	1.224	1.248	1.219	1.279	1.239	1.237	1.207	1.273
Salg af kioskvarer mv.	197	228	216	212	201	227	220	215
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	69	79	75	112	76	81	73	45
Udlejning af togmateriel	55	57	58	56	58	57	58	60
Nettoomsætning	2.728	2.928	2.756	2.944	2.679	2.813	2.748	2.858
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	125	107	134	149	156	132	97	123
Andre driftsindtægter	105	101	107	156	121	170	111	112
Indtægter i alt	2.958	3.136	2.997	3.249	2.956	3.115	2.956	3.093
Omkostninger i alt	2.364	2.314	2.362	2.518	2.486	2.523	2.293	2.462
Resultat før af- og nedskrivninger	594	822	635	731	470	592	663	631
Af- og nedskrivninger	455	458	457	522	412	478	444	367
Resultat af primær drift	139	364	178	209	58	114	219	264
Finansielle poster, netto	-135	-128	-114	-127	-160	-150	-144	-86
Resultat før skat	4	236	64	82	-102	-36	75	178
Periodens resultat	-7	191	156	143	-94	-26	55	115
Egenkapital i alt	5.188	5.521	5.677	5.917	5.075	4.899	5.015	5.050
Indtjeningsgrad (EBITDAmargin)	21,8	28,1	23,0	24,8	17,5	21,0	24,1	22,1
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	-0,5	14,3	11,1	9,9	-7,4	-2,1	4,5	9,1
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	2,2	6,8	5,8	5,6	0,6	2,0	3,8	4,2

Andre hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2009	2010	2011	2012	2013
Øst	24.469	23.891	24.197	24.454	23.784
Vest	13.941	14.425	15.207	16.285	16.772
Øst - Vest	8.175	8.370	8.652	9.027	9.001
Øvrige ¹⁾	917	1.155	1.112	928	908
Fjern- & regionaltogstrafik	47.502	47.841	49.168	50.694	50.465
S-tog	92.035	92.995	103.771	106.842	109.160
DSB Øresund (ekskl. elimineringer)	25.876	25.285	24.632	25.059	25.501
Danske aktiviteter i alt	165.413	166.122	177.571	182.595	185.126
DSBFirst Sverige ²⁾	25.895	28.145	24.864	-	-
Elimineringer	-11.112	-10.429	-10.267	-	-
Roslagsbanan ³⁾	11.072	10.038	9.859	11.000	-
Krösatåg ⁴⁾	-	70	828	1.094	1.193
Västtrafik ⁴⁾	-	635	12.403	4.199	-
Upptåget ⁵⁾	-	-	2.275	4.800	4.800
VIAS ⁶⁾	-	1.600	4.000	4.120	4.204
Udenlandske aktiviteter i alt (inkl. elimineringer)	25.855	30.059	43.962	25.213	10.197
Togrejser i alt	191.268	196.181	221.533	207.808	195.323
Personkilometer (mio.)	2009	2010	2011	2012	2013
Øst	1.088	1.051	1.125	1.160	1.121
Vest	827	923	938	986	996
Øst - Vest	1.944	2.039	2.122	2.197	2.182
Øvrige ¹⁾	172	171	144	152	151
Fjern- & regionaltogstrafik	4.031	4.184	4.329	4.495	4.450
S-tog	1.097	1.108	1.241	1.270	1.286
DSB Øresund	531	506	493	502	510
Danske aktiviteter i alt	5.659	5.798	6.063	6.267	6.246
DSBFirst Sverige ²⁾	1.393	1.329	1.174	-	-
Roslagsbanan ³⁾	132	127	125	129	-
Krösatåg ⁴⁾	-	3	90	94	94
Västtrafik ⁴⁾	-	19	2.347	794	-
Upptåget ⁵⁾	-	-	148	312	201
VIAS ⁶⁾	-	34	124	124	124
Udenlandske aktiviteter i alt	1.525	1.512	4.008	1.453	419
Personkilometer i alt	7.184	7.310	10.071	7.720	6.665

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

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

³⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

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.

Andre hovedtal (fortsat)

Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2009	2010	2011	2012	2013
Øst	7.685	8.132	8.029	7.889	7.752
Vest	9.058	9.214	8.909	9.222	8.947
Fjerntrafik ¹⁾	18.857	19.251	19.931	19.102	19.910
Internationale tog ²⁾	1.316	1.328	1.325	1.369	1.373
Fjern- & regionaltogstrafik	36.916	37.925	38.194	37.582	37.982
S-tog	15.471	14.661	15.180	15.521	15.833
DSB Øresund	4.507	4.708	4.782	4.334	4.772
Danske aktiviteter i alt	56.894	57.294	58.156	57.437	58.587
DSBFirst Sverige ³⁾	10.719	11.608	10.483	-	-
Roslagsbanan ⁴⁾	2.400	2.824	3.034	3.100	-
Krösatåg ⁵⁾	-	120	2.200	2.460	2.364
Västtrafik ⁵⁾	-	524	8.800	3.667	-
Upptåget ⁶⁾	-	-	1.423	2.866	2.990
VIAS ⁷⁾	-	1.770	4.276	4.400	4.400
Udenlandske aktiviteter i alt	13.119	16.846	30.216	16.493	9.754
Togkilometer i alt	70.013	74.140	88.372	73.930	68.341

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⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁵⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁶⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁷⁾ Fra 1. april 2010.

Andre hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ^{1,2,3)}	2009	2010	2011	2012	2013
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC4-togsæt ²⁾	16	33	55	70	82
IC2-togsæt ²⁾	-	-	-	9	23
IR4-togsæt	24	24	24	24	24
Øresunds-togsæt ³⁾	1	1	1	1	1
MR-togsæt	65	65	65	65	53
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	-	-	8	8	4
Desiro-togsæt udlånt af Transportministeriet	-	-	-	-	4
Leasede ICE-TD	13	13	13	13	13
DSB Øresund - Øresundstogsæt ⁴⁾	84	91	97	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	20	20	20	20
Diesellokomotiver - ME	35	36	36	36	33
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	30	30	-
Krösatåg - Dieseltogsæt	-	15	16	13	13
Krösatåg - Eltogsæt	-	-	-	4	4
Västtrafik - Eltogsæt	-	60	63	-	-
Upptåget - Eltogsæt	-	-	11	11	11
VIAS - Eltogsæt	-	43	43	45	45
Rangerlokomotiver/traktorer	14	16	16	16	14
Lejede dobbeltdækkervogne	112	112	112	112	67
Doppeltdækkervogne	-	-	-	-	46
Personvogne	60	-	-	-	-

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

²⁾ Antal togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

³⁾ IC Bornholm.

⁴⁾ 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 (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2009	2010	2011	2012	2013
IC3-togsæt	19,4	32,8	34,5	57,4	52,9
IC4-togsæt	2,2	1,8	1,8	3,6	4,5
IR4-togsæt (ER DSB)	19,7	13,2	19,2	21,8	22,8
Øresunds-togsæt	15,3	23,0	31,1	34,0	32,0
MR-togsæt	19,2	18,1	18,7	20,1	20,3
Desiro-togsæt	16,1	12,2	16,0	12,4	15,3
Diesellokomotiver - ME	6,3	6,8	12,7	26,2	32,7
Ellokomotiver (EA)	4,5	3,7	11,2	15,3	21,6
S-tog	10,5	10,6	14,8	16,0	20,5

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse på henholdsvis mere end 5,59 minutter for Fjern- & Regionaltog, mere end 2,29 minutter for S-tog og 4,59 minutter for Øresund.

Antal kørte kilometer mellem nedbrud ¹⁾ (1.000 km)	2009	2010	2011	2012	2013
IC3-togsæt	385,5	368,2	338,4	804,6	663,9
IC4-togsæt	15,9	17,1	15,2	53,2	57,1
IR4-togsæt (ER DSB)	114,6	81,6	127,2	129,0	140,8
Øresunds-togsæt	51,2	86,3	118,8	162,1	169,3
MR-togsæt	201,2	187,0	112,3	232,8	185,2
Desiro-togsæt	96,7	89,1	117,4	96,3	92,0
Diesellokomotiver - ME	22,7	23,0	41,0	95,5	116,9
Ellokomotiver (EA)	36,5	17,0	257,4	114,5	79,3

¹⁾ En hændelse på togmateriellet, som forårsager, at en planlagt togafgang ikke gennemføres eller udsættes på en station / strækning på grund af en teknisk fejl på togmateriellet.

Andre hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2009	2010	2011	2012	2013
DSB inkl. Ejendomsudvikling	5.974	5.881	4.750	4.443	4.214
-heraf sociale kapitel ¹⁾	129	117	131	151	173
S-tog	1.367	1.339	1.105	1.003	862
-heraf sociale kapitel ¹⁾	19	15	13	13	10
Kort & Godt A/S	839	738	770	736	698
-heraf sociale kapitel ¹⁾	32	16	12	10	12
DSB Vedligehold A/S	-	-	1.372	1.448	1.423
-heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	26	34	38
DSB Øresund A/S	467	514	404	355	368
Danske aktiviteter i alt	8.647	8.472	8.401	7.985	7.565
DSBFirst Sverige AB ³⁾	411	522	516	-	-
DSB Sverige AB	9	49	69	15	7
Roslagståg AB ²⁾	241	261	278	288	5
-heraf sociale kapitel ¹⁾	3	3	1	1	1
Krösatåg ⁴⁾	-	4	94	101	100
Västtrafik ⁴⁾	-	14	379	174	26
Upptåget ⁵⁾	-	-	40	76	85
VIAS ⁶⁾	-	61	178	179	189
Øvrige	-	66	85	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	661	977	1.639	833	412
DSB-koncernen i alt	9.308	9.449	10.040	8.818	7.977

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⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

³⁾ Den svenske del af Øresundstrafikken blev overtaget af Veolia pr. 11. december 2011. Den danske del af Øresundstrafikken opereres herefter af DSB Øresund.

⁴⁾ Driften blev overtaget pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012. Indtil 1. september 2013 varetog DSB driften af DSB försäljningsservice Väst.

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

⁶⁾ Fra 1. april 2010.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte – ultimo året)	2009	2010	2011	2012	2013
AC	515	502	490	421	442
Individuel	208	216	217	206	196
DJ	4.387	4.293	4.231	4.032	3.904
FO DSB	997	1.073	1.163	1.130	1.095
HK	2.809	2.603	2.523	2.294	2.252
Øvrige	223	226	154	97	55
I alt	9.139	8.913	8.778	8.180	7.944

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte – ultimo året)	2009	2010	2011	2012	2013
Kontraktansat	208	216	217	206	196
Overenskomstansatte	5.306	5.173	5.263	4.912	4.775
Timelønnede	437	510	403	431	498
Tjenestemænd	3.188	3.014	2.895	2.631	2.475
I alt	9.139	8.913	8.778	8.180	7.944

Andre hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer	2009	2010	2011	2012	2013
Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	155	155	155	155	158
Fjerntogsstationer i Danmark med sæsonstop	-	-	-	-	-
Stationer i udlandet med sæsonstop	-	-	-	-	-
S-tog inkl. fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-9
S-tog ekskl. fællesstationer	76	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	38	38	38	38	-
Stationer i Sverige betjent af DSBFirst	41	42	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	-	48	48	50	50
Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	-	98	98	-	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget	-	-	16	19	19
Stationer i Tyskland betjent af VIAS	-	63	63	63	63
Antal betjente jernbanestationer i alt	310	520	494	401	366
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	792	2.301	1.787	750	685
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland	-	979	979	979	979

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 er en integreret del af arbejdet med at skabe "Ét Sundt DSB",
Jesper Lok, administrerende direktør*

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.”

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 bearbejdet i løbet af 2013.

Rammer

DSB's samfundsansvar er indarbejdet i den måde, vi arbejder på – i politikker, processer og praksis og indkøb, miljøhensyn og i økonomi. DSB har en etisk politik, hvorefter det fremgår, at DSB vil efterleve FN Global Compact's 10 universelle principper med fokus på menneskerettigheder og arbejdsrettigheder. DSB arbejder som en integreret del af miljøpolitikken aktivt med at mindske virksomhedens klimapåvirkning.

Medlemskaber & samarbejdspartnere

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact, og bidrager til arbejdet både økonomisk og ved årligt at rapportere om fremskridt i arbejdet.



DSB takkede i 2013 ja til en invitation fra beskæftigelsesministeren om at indgå i bestyrelsen for Virksomhedsforum for Socialt Ansvar, som rådgiver beskæftigelsesministeren og har til formål at inspirere og motivere flere virksomheder til at tage et socialt ansvar. DSB har ligeledes underskrevet Københavns Mangfoldighedscharten for at støtte op om arbejdet med mangfoldighed på arbejdspladserne i Danmark.

DSB viser også sit samfundsansvar gennem en række samarbejder med foreninger, som har et samfundsgavnligt formål. DSB har udvalgt disse ud fra, om de bidrager til samfundsopgaver, der er tæt tilknyttet DSB's kerneopgave – at køre tog.

Livslinjen, en hjælpeorganisation for selvmordstruede, er et af de samarbejder DSB har valgt at indgå i. I tre uger i oktober og november kunne kunder på DSB's stationer se plakater for Livslinjens kampagne mod selvmord. Resultatet af den DSB-støttede kampagne blev en tredobling i antallet af henvendelser til Livslinjen.

DSB samarbejder også med Natteravnene, der består af 7.000 frivillige voksne, som færdes i byernes natteliv med det formål at være gode rollemodeller, medvirke til at skabe større tryghed og hjælpe børn og unge til øget livsglæde og integration. DSB og Natteravnene har siden 2008 været samarbejdspartnere og udover at støtte Natteravnene økonomisk, kan de køre gratis med alle DSB-tog, når de udfører deres frivillige arbejde. DSB er medlem af bestyrelsen i foreningen Socialt Ansvar, som står bag Natteravnene.

Hjælpeorganisationerne i Danmark er også nogle af de foreninger, som DSB samarbejder med. Således giver DSB årligt en række hjælpeorganisationer lov til at samle ind til deres godgørende formål og dele materiale ud til DSB's kunder på stationerne. Det er organisationer som Danmarks Indsamlingen (Danmarks 12 største humanitære organisationer), Folkekirkens Nødhjælp, Kræftens Bekæmpelse, Mellempfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

Når der er valg i Danmark støtter DSB ligeledes op om den demokratiske proces ved at give de opstillede partier og kandidater tilladelse til at dele materiale ud på stationerne i perioden op til valget. Således også ved kommunalvalget den 19. november 2013.

DSB's samfundsansvar kommer ikke kun til udtryk i den måde, vi selv arbejder på, men også i de krav vi stiller til vores leverandører.

DSB's etiske regelsæt stiller krav til leverandørerne om at overholde nationale og internationale regler om børnearbejde, sikkerhed og arbejdsmiljø, diskrimination, tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft, korruption og bestikkelse samt miljø.

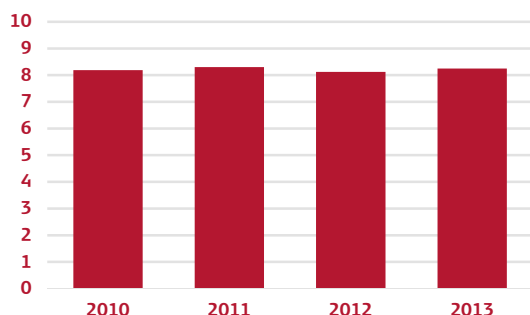
DSB sikrer i forbindelse med udbudsprocessen, at strategiske leverandører prækvalificeres og bliver gjort bekendt med vores etiske regelsæt. Vi forventer, at leverandørerne overholder og handler i overensstemmelse med disse grundlæggende principper.

Ved indgangen til 2013 havde DSB udeståender med 3 leverandører i relation til en tidligere analyse af leverandørers etiske adfærd. Disse udeståender er nu afsluttet.

Sikkerhed & tryghed

Figur 1: Tilfredshed med tryghed i toget

Skala 0-10

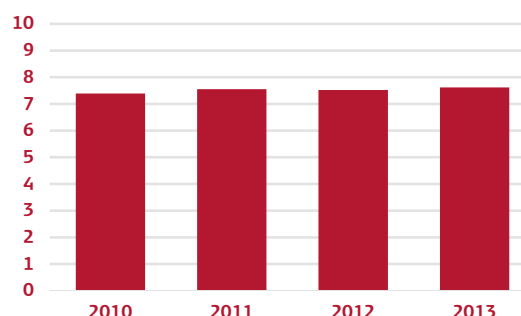


DSB har opsat cirka 1.700 kameraer på stationerne og 3.824 i S-togene, som bidrager til at skabe tryghed for DSB's kunder og medarbejdere. Kameraerne bliver blandt andet brugt til at tilkalde politi og ekstra personale, når der opstår situationer, som kræver det, og til at hjælpe politiet med at opklare sager såsom hærværk, vold, lommetyverier mv. I 2013 har DSB's overvågningscentral i 742 tilfælde bi-

draget til politiets opklaringsarbejde og indgået en landsdækkende samarbejdsaftale med Rigspolitiet om anvendelse af video m.m. i forbindelse med politiets efterforskning ved påkørsler og efterforskning.

Figur 2: Tilfredshed med tryghed på stationen

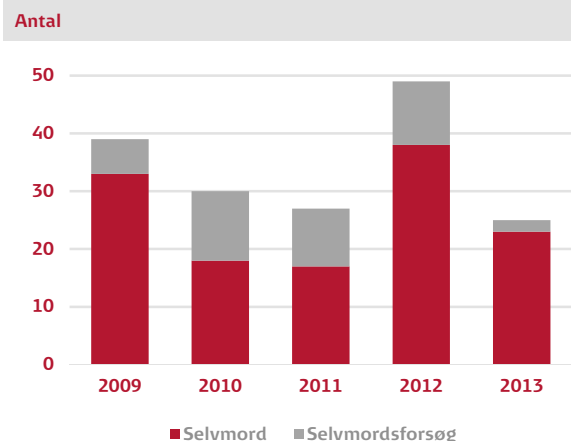
Skala 0-10



DSB bruger hvert år store beløb på at bekæmpe graffiti for blandt andet at skabe pæne miljøer og øge kundernes tryghedsfølelse. For at øge bekæmpelsen af graffiti har DSB i 2013 indgået et nyt samarbejde med en leverandør af graffitijernelse. Erfaringerne fra samarbejdet vil blandt andet danne basis for udbud af graffitirens på ca. 85 stationer i hovedstadsområdet.

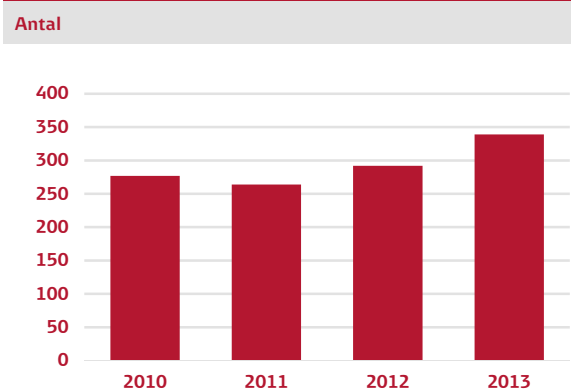
Personpåkørsler i forbindelse med selvmord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende begivenhed for DSB. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også DSB's kunder og medarbejdere med togaflysninger og forsinkelser og krisehjælp til lokomotivførere samt andre medarbejdere og kunder, som har været vidne til påkørslen.

Figur 3: Selvmord- og selvmordsforsøg



I 2013 oplevede DSB et markant fald i antallet af selvmord og selvmordsforsøg.

Figur 4: Vold og trusler mod DSB's personale



Når mange mennesker er samlet på stationer og i togene samt i forbindelse med billetkontrol, sker det, at der opstår uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod medpassagerer og DSB's personale.

DSB gør sit yderste for hele tiden at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Dette sker blandt andet gennem uddannelse af DSB's personale i konflikt-håndtering, samarbejde med politi, dialog med kunderne og med indsættelse af særtog ved særlige begivenheder.

Ved større begivenheder som festivaler og fodboldkampe, hvor mange ofte feststemte og støjende kunder skal samme sted hen, går DSB ligeledes i dialog med arrangører og kunder om særtog til arrangementerne. Formålet er, at både deltagerne og DSB's øvrige kunder får den bedst mulige togtur med så få konflikter som muligt. Således indsatte DSB 39 fodboldtog med ca. 19.000 fans til fodboldkampe i 2013. DSB har i dag 32 togførere, som er uddannede fodboldguider. Det har de seneste to år medvirket til, at der ikke har været registreret arbejdsskader i forbindelse med de særlige fodboldtog.

DSB gør også en særlig indsats overfor børn, som er en del af en familie, der bor i forskellige dele af landet. DSB har uddannet 65 børneguider, som tager sig af børnene fra afgangstation til bestemmelsesstation. Til transporten er der reserveret en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. DSB's børneguider tager imod børnene, hjælper dem undervejs og af på den rigtige station. De særlige tog med børneguider kører fredage og søndage samt andre dage op til og i slutningen af helligdagene. I 2013 blev der i alt reserveret 15.600 pladser til de særlige børnevogne.

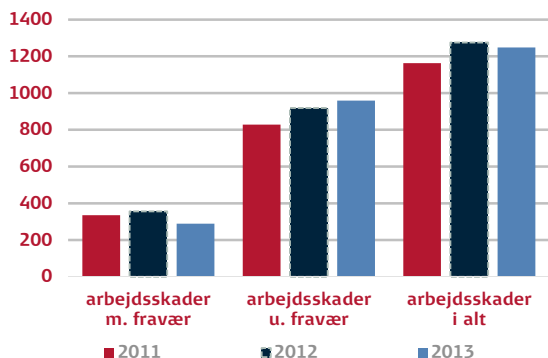
Arbejds miljø

DSB er en arbejdsmiljøcertificeret virksomhed certificeret efter OHSAS 18001. For at efterleve standarden skal DSB have et sikkert og sundt arbejdsmiljø gennem løbende udvikling og forbedring. I 2013 blev der gennemført en omfattende auditering med i alt 70 stikprøver spredt over hele DSB på tværs af landet.

Der blev observeret 15 afvigelser, som alle er gennemarbejdet i separate handlingsplaner med forebyggende og korrigerende handlinger.

Figur 5: Anmeldte arbejdsskader

Antal dage (gennemsnit)



DSB's mål for arbejdsmiljøet er at nedbringe antallet af arbejdsulykker og antallet af fraværsdage. Antallet af arbejdsulykker med fravær er faldet med 19 procent i 2013, mens der er sket en stigning på 4 procent i antallet af ulykker uden fravær. Samlet set er faldet 2 procent.

Tilgængelighed

DSB skal skabe sammenhæng for alle vores kunder, også de der er udfordret med nedsat mobilitet. Derfor arbejder DSB hele tiden med at gøre vores tog og stationer tilgængelige samt assistere vores kunder med et handicap i forbindelse med deres transport.

I 2013 udførte DSB 18.000 handicapassistanter og solgte 42.000 ledsagerbilletter mod henholdsvis 19.000 og 47.000 i 2012.

DSB ønsker også at gøre det let tilgængeligt at købe billet til rejsen, og udvikler derfor billettjenester til brug for mobiltelefoner og computere udover rejsekortet. Der er ofte tale om nye tjenester, som ikke alle er fortrolige med. Derfor informerer DSB om tjenesterne i pjecer og annoncer, på hjemmesider og i kundeservice samt tilbyder kurser, hvor DSB kommer ud og fortæller, hvordan de forskellige billetkøb fungerer i praksis. Dette sker typisk på biblioteker, i pensionistforeninger og lokale afdelinger af Ældresagen. I 2013 har

DSB afholdt 107 kurser om brug af billetsystemerne.

Mangfoldighed

DSB tror på, at mangfoldighed gør virksomheden stærkere og øger konkurrenceevnen. Det handler blandt andet om den mangfoldighed, virksomheden har i kraft af køn og etnicitet, og om den mangfoldighed DSB udvikler blandt personalet gennem uddannelse og erfaringer.

25 procent af DSB's ansatte er seniorer (+55 år). 256 medarbejdere (3,2 procent) var ved udgangen af 2013 ansat på særlige vilkår som akutjob, fleksjob, jobprøvning, skånejob, delvist syg og §56-sygdom². Og blandt DSB's personale har 7 procent af medarbejderne og 5 procent af lederne anden etnisk baggrund.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af DSB's personalepolitik og fokus på mangfoldighed. I DSB's bestyrelse er 33 procent kvinder (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet), mens tallet for direktørkredsen er 13 procent. Blandt alle ledere i DSB er 28 procent kvinder. DSB's mål for 2016 er, at 33 procent af lederne samlet set er kvinder, fordelt på 25 procent kvinder blandt direktører, 20 procent blandt ledere af en funktion, 30 procent blandt ledere af ledere og 35 procent blandt ledere af medarbejdere. DSB vil blandt andet nå målet ved at stille krav til rekrutteringskonsulenter om kandidater af begge køn og ved at medtænke det underrepræsenterede køn ved efterfølgerplanlægning.

DSB markerede også i 2013 virksomhedens opbakning til mangfoldighed ved for tredje år at deltage i Copenhagen Pride. 129 ansatte med stiletter, uniformer, glimmer og et strøgoptog var med til at holde en stor fest i mangfoldighedens og tolerancens navn.

DSB ønsker også at tage et ansvar for at hjælpe unge i job. Det kommer til udtryk gennem praktikpladser og særlige indsatser for de, der har særlige udfordringer. DSB har 40 elevstil-

² I samfundsafsnittets opgørelse i 2012-årsrapporten var medarbejdere med 'Delvist syg'-aftale ikke inkluderet.

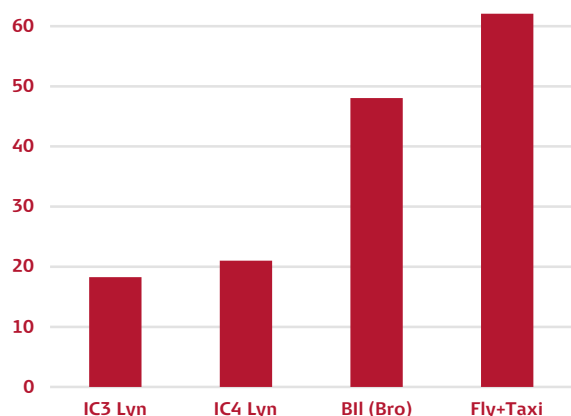
linger (0,5 procent). Derudover har DSB i et særligt samarbejde med Høje-Taastrup Kommune i 2013 givet et hold på 20 unge uden job og uddannelse mulighed for i 14 uger at snuse til, hvad en virksomhed som DSB åbner af døre for job og uddannelse.

Miljø & klima

Omkring 85 procent af DSB's samlede energiforbrug kommer fra togdriften, som samtidig er en energivenlig transportform.

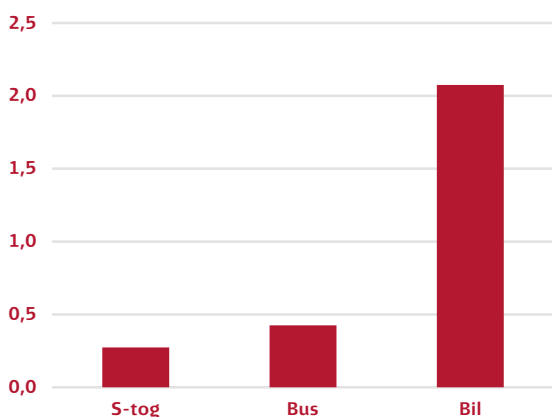
Figur 6: CO₂-udledning (Aalborg-København)

Kg pr. person



Figur 7: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

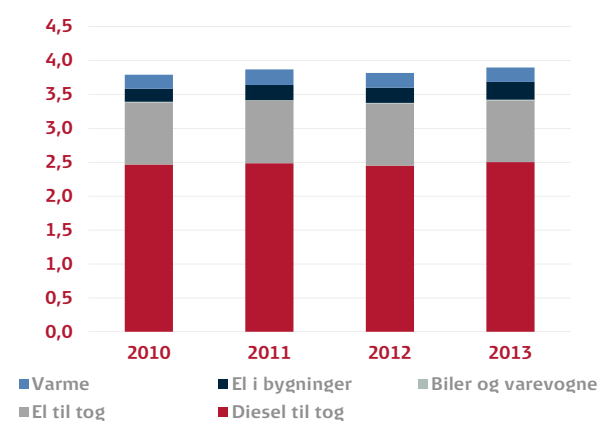
Kg pr. person



Ikke desto mindre er DSB's fokus at øge effektiviteten gennem en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer. På længere sigt vil den besluttede elektrificering af hovednettet i Danmark betyde, at togene i højere grad vil kunne køre på vedvarende energi.

Figur 8: Direkte og indirekte energiforbrug

GJ (mio.)

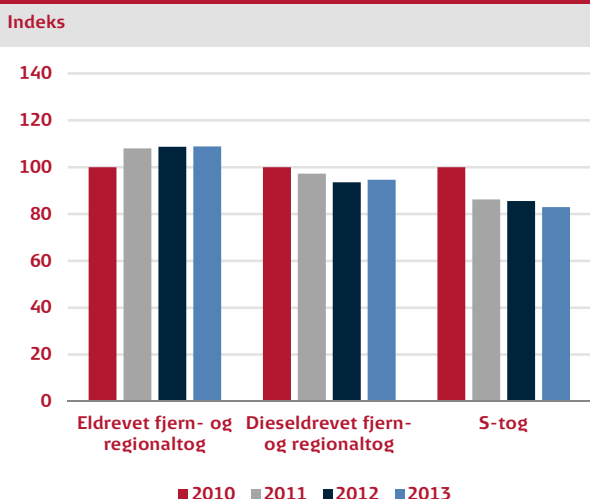


DSB's samlede energiforbrug til tog er i 2013 steget med 2 procent i forhold til 2012. Stigningen er sket på DSB's dieseldrift, mens der er tale om et mindre fald for eldriften. Derudover er der også sket en stigning i energiforbruget til virksomheden i form af el til bygninger og medarbejdernes transport til og fra arbejde.

DSB's samlede CO₂-udledning er steget med omkring 25 procent i 2013 i forhold til 2012. Det skyldes primært, at DSB i 2013 har valgt ikke længere at købe RECS-beviser for elforbruget til togdriften, og derfor er der fra 2013 igen opgjort CO₂-udledning fra elforbruget.

For S-tog er energiforbruget pr. personkilometer faldet med 3 procent. Dette er opnået gennem en vækst i antal personkilometer på 1,3 procent og et fald i det samlede energiforbrug på 1,7 procent. Det faldende energiforbrug er opnået gennem øget anvendelse af de korte S-togsæt i forhold til de lange S-togsæt samt et lille fald i antal graddage og dermed et mindre energiforbrug til opvarmning.

Figur 9: Udvikling i el- og dieselforbrug pr. personkilometer



Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltoget			
- Dieseltog	-1%	1%	1%
- Eltogs	2%	0%	
S-togs	-1%	-3%	

DSB arbejder målrettet på at reducere energiforbruget i sine bygninger og faste anlæg. Der er i 2013 blandt andet gennemført følgende tiltag:

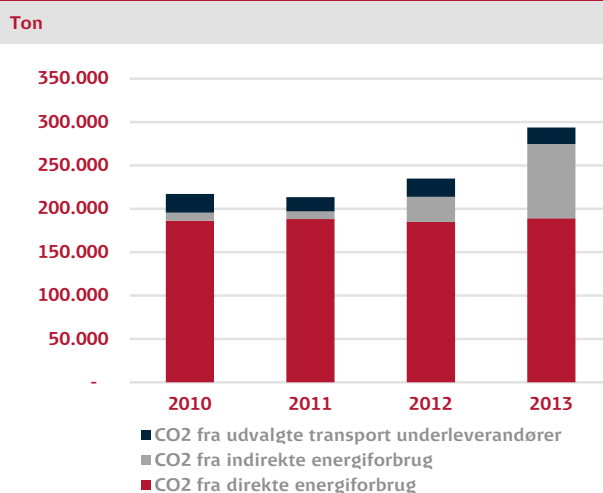
- Samling af DSB's administrative medarbejdere i et nyt hovedkvarter i Taastrup
- Energigennemgange af DSB's faste anlæg
- Udskiftning af belysningen til LED på en lang række adresser med en forventet årlig besparelse på 800 mWh
- Samling af værksteder og isolering af bygninger.

CO₂-udledningen fra udvalgte underleverandører af transport er faldet med 9 procent i forhold til 2012. Det skyldes, at kørslen med erstatningsbusser i forbindelse med sporarbejder er reduceret med 36 procent. Samtidig er CO₂-udledningen fra skolerejser faldet med 5 procent i forhold til 2012.

CO₂-udledning på transport relateret til virksomheden er steget med 14 procent, hvilket

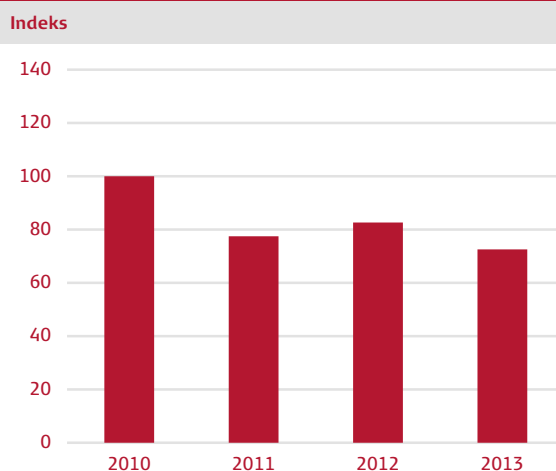
primært skyldes, at medarbejdernes adfærd i forbindelse med pendling er ændret på grund af flytningen af DSB's hovedsæde til Taastrup.

Figur 10: CO₂-udledning fordelt på kilde



Dieselmateriel giver anledning til udledning af partikler og anden påvirkning af luftkvaliteten.

Figur 11: Partikeludledning



Den samlede udledning af partikler fra dieseltogene er faldet med 12 procent i forhold til 2012. Årsagen til dette er et markant skift i materielanvendelsen fra MR-togsæt til de mere miljøvenlige IC4-togsæt. Derudover har monteringen af emissionskit på ME-lokomotiverne også bidraget til reduktionen.

DSB har i 2013 afsluttet monteringen af emissionskit på alle 33 ME-lokomotiver. Emissionskittet sænker lokomotivernes udledning af kvælstof og sod. Emissionskittet giver en reduktion i udledningen af NO_x på 34 procent, og udledningen af partikler falder med 37 procent. DSB har ligeledes monteret katalysator på et ME-lokomotiv i forhold til at teste de tekniske og miljømæssige fordele og ulemper.

Der har i 2013 været særligt fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne. Målingerne viser et højt niveau af ultrafine partikler, når lokomotivet trækker vognene. Målinger i DSB's øvrige dieselmaterieltyper viser et markant lavere niveau af ultrafine partikler.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er steget fra 40 i 2012 til 66 i 2013.

51 af klagerne handler om støj, primært fra tog holdende i tomgang i forbindelse med vending og klargøring og fra kørsel med flader på hjul (slidte hjul).

Der har været 7 sager, hvor kommunerne som myndighed har været involveret.

Beslutningen om etablering af jernbane til Aalborg Lufthavn, og dermed beslutningen om ikke at flytte klargøringsanlægget ved Lindholm station, har betydet en genoptagelse af klager fra naboer samt fra Aalborg Kommune gående på, at DSB overtræder et gældende påbud fra Aalborg Kommune.

Om DSB

Bestyrelse

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.



Peter Schütze, Formand

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

Genvalgt som formand den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Formand for bestyrelsen for Copenhagen Business School

Formand for Investeringskomiteen - The Danish Climate Investment Fund

Næstformand i bestyrelsen for Simcorp A/S

Næstformand i bestyrelsen for Nordea-Fonden

Medlem af Industrial Board Axcel

Medlem af bestyrelsen for Bestyrelsesforeningen, Gösta Enboms Fond og Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond

Medlem af det Systemiske Risikoråd



Annette Sadolin, Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009

Genvalgt - valgt som næstformand - den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt - valgt som næstformand - den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Formand for bestyrelsen for Østre Gasværk Teater

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 Ratons 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)

Genvalgt den 16. april 2013 (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 Merete Mogensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009

Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Koncerndirektør i ATP (Administrationsforretningen)

Direktør i Udbetaling Danmark

Medlem af bestyrelsen i Summit Consulting



Helge Israelsen

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



Carsten Gerner

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

Medlem af bestyrelsen for Hempel Fonden

Medlem af bestyrelsen for Hempel Holding A/S

Medlem af bestyrelsen for Ib Andresen Industri A/S

Formand for bestyrelsen for Andresen Towers A/S

Medlem af bestyrelsen for Kresko A/S

**Andreas Hasle**

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 25. juni 1999

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

Næstformand for bestyrelsen for AOF Gladsaxe

Ordførende medlem af Fusionsbestyrelsen for Akademikernes og Ingeniørernes A-kasse

Medlem af bestyrelsen for BAR-FOKA

Medlem af bestyrelsen for LBR 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 Lok, Administrerende direktør

Medlem af bestyrelsen for Danish Crown A/S

Suppleant i Bata-fondenes bestyrelser

Suppleant i bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S



Stig Pastwa, Økonomidirektør

Formand for bestyrelsen for DSB Ejendomsudvikling A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS

Formand for bestyrelsen for Christian Olesen & Co. A/S

Medlem af bestyrelsen for Hededanmark A/S

Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S

Ledelse



Susanne Mørch Koch, Direktør for Kommerciel og Personale

Formand for bestyrelsen for Kort & Godt A/S
Næstformand for bestyrelsen for Rejsekort A/S
Direktør i DSB Rejsekort A/S



Anders Egehus, Direktør for Operation

Formand for bestyrelsen for DSB Småland AB
Formand for bestyrelsen for DSB Sverige AB
Formand for bestyrelsen for DSB Øresund A/S
Medlem af bestyrelsen for DSB Uppland AB
Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S
Medlem af bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS



Steen Schougaard Christensen, Administrerende direktør i DSB Vedligehold A/S

Medlem af bestyrelsen for DanPilot



Lars Nordahl Lemvig, Underdirektør Sikkerhed, Beredskab, Arbejdsmiljø & Miljø



Lars Kaspersen, Direktør for Kommunikation & Branding

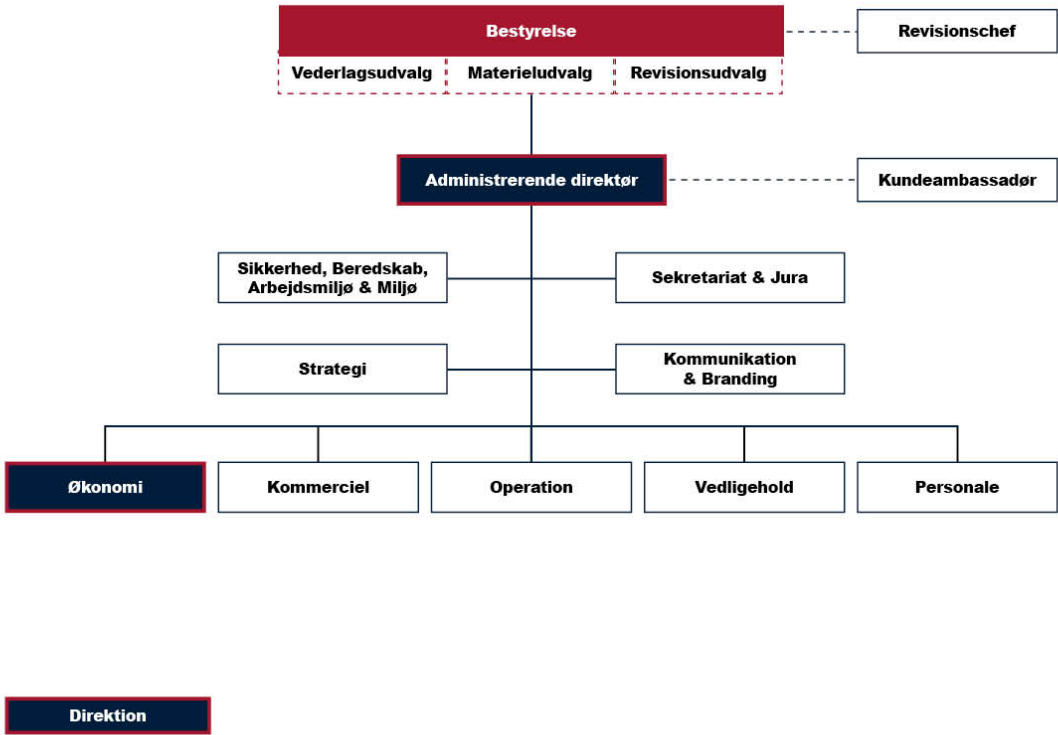
Formand for bestyrelsen i Danmarks Jernbanemuseum



Thomas Thellersen Børner, Direktør for Sekretariat & Jura

Formand for bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S

Organisation



Finanskalender 2014

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2014	13. maj 2014
Halvårsrapport 2014	20. august 2014
3. kvartal 2014	5. november 2014

Publikationer

Årsrapport for 2013 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2013 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet

Revision

KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Redaktionsansvarlige

Lars Kaspersen
Marianne Holmbjerg
Morten Hvolbøl Nielsen

Grafisk design

Kommunikation & Branding

Foto

DSB's Billedarkiv

