



Protokol for ordinært virksomhedsmøde i DSB den 28. april 2026

Den 28. april 2026

Der er den 28. april 2026 afholdt ordinært virksomhedsmøde i DSB med følgende dagsorden:

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR nr. 25050053
www.dsb.dk

1. Udpegning af dirigent
2. Bestyrelsens mundtlige beretning om DSB's virksomhed i det forløbne år
3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte
5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år
6. Beslutning om decharge for bestyrelse og direktion
7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag
8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder
9. Valg af statsautoriseret revisor
10. Valg af bæredygtighedsrevisor
11. Godkendelse af revideret vederlagspolitik
12. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen

--ooOoo--

Bestyrelsesformanden bød velkommen til ordinært virksomhedsmøde i DSB og særligt til eneejerens repræsentant, Departementschef Jacob Heinsen.

Ad dagsordenens pkt. 1

DSB's direktør for Indkøb & Jura, Mette Rosholm, blev udpeget som dirigent.

Dirigenten takkede for valget og konstaterede, at virksomhedsmødet var lovligt indkaldt og beslutningsdygtigt.

Ad dagsordenens pkt. 2, 3 og 4

Med virksomhedsmødets tilslutning blev punkterne 2, 3 og 4 sat til behandling under ét.

Formanden aflagde herefter bestyrelsens bagudrettede beretning for 2025.

"Tak for ordet, og endnu en gang velkommen til alle.

Jeg vil starte med bestyrelsens bagudrettede beretning for 2025, hvor jeg vil redegøre for årets resultat, vigtige begivenheder og udfordringer.

Og så skal jeg i øvrigt henvise til vores årsrapport, som kan findes på DSB's hjemmeside. Årsrapporten indeholder en mere detaljeret gennemgang af de økonomiske resultater, strategiske initiativer og fremtidige fokusområder.

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 732 mio. kr. mod et overskud på 675 mio. kr. i 2024. Resultatet er positivt påvirket af en øget passageromsætning.

Væksten i passageromsætningen kan hovedsagelig henføres til en vækst i antal rejser i forhold til 2024. En udvikling vi har været rigtig glade for.

Resultatet er herudover positivt påvirket af en række særlige forhold – hvor jeg bl.a. kan nævne;

- Regulering af trafikkontraktbetalingen for 2024 vedrørende afgivelse af Øresundstrafikken*
- Regulering af tidligere års aktivering af reservedele i forbindelse med store eftersyn*
- Aktivering af renteomkostninger i forbindelse med opbygning af egne anlæg.*

På omkostningssiden vil jeg fremhæve, at DSB har stigende transitionsomkostninger. Det omfatter bl.a. omkostninger til forberedelserne af overgangen til nyt elektrisk togmateriel, indretning og anvendelsen af DSB's nye værksteder og sektoroverdragelsen på S-banen.

Også i de kommende år, hvor DSB gennemfører flere omfattende investeringer, vil transitionsomkostningerne få en betydelig indvirkning på DSB's regnskab.

Hvis jeg skal opsummere DSB's økonomiske stilling, så har DSB en grundlæggende sund økonomi og et solidt økonomisk fundament.



DSB er således godt rustet til de kommende års milliardinvesteringer og de deraf afledte omkostninger.

Opfattelsen af, at DSB har en grundlæggende sund økonomi, understøttes af Moody's Investor Service.

Så sent som i april 2026 har Moody's gennemført et review af DSB's kreditvurdering og bekræftet DSB's Aa1-rating.

DSB's kreditvurdering ligger dermed kun ét niveau under den danske stats. Det understreger DSB's høje kreditværdighed og er fundamentet for DSB's finansieringsaktiviteter i fremtiden.

Det vender jeg tilbage til.

Kunderne – vækst i antal rejser

For Fjern- & Regionaltog har 2025 været et rekordår, hvor der har været vækst på alle markeder.

Totalt set har der været en vækst i antal rejser på 4 procent i forhold til 2024. De populære Orange-billetter og en målrettet indsats i forhold til erhvervsrejser har især bidraget til væksten.

For S-tog har der været vækst på de fleste strækninger. Men desværre har vi set et fald i det samlede antal rejser på 1 procent sammenlignet med 2024.

De færre rejser med S-tog kan primært henføres til det væsentlige arbejde med sporfornyelse på strækningen mod Hillerød (Nordbanen) og med sporarbejderne på Hellerup station. Det mest omfattende sporarbejde på S-banen i mange år.

Kunderne – kundepunktlighed

At komme frem til tiden er afgørende for vores kunder og deres tillid til os. Derfor er kundepunktlighed et af vores allervigtigste mål.

Kundepunktligheden er udtryk for andelen af kunder, der kommer frem inden for 2 minutter og 59 sekunder i forhold til planlagt ankomst.

Desværre har 2025 været et år med væsentlige udfordringer for en stabil afvikling af togdriften.

Som en konsekvens heraf er kundepunktligheden for Fjern- og Regionaltog faldet til et utilfredsstillende niveau i forhold til 2024. Således har kundepunktligheden for Fjern- og Regionaltog i 2025 ligget på 73,2 procent, som er under kontraktmålet på 75,0 procent.

Det er dog værd at bemærke, at 9 ud af 10 kunder stadig kommer frem med mindre end 10 minutters forsinkelse.

Faldet i kundepunktligheden hænger især sammen med omfattende infrastrukturprojekter samt implementeringen af DSB's nye system til planlægning og drift, det vi kalder IVU.

Opgradering af infrastrukturen er et vilkår, som vi som togoperatør må leve med. Men det er samtidig en forudsætning for, at DSB kan ibrugtage det nye klimavenlige elektriske togmateriel.

Idriftsættelsen af DSB's nye planlægnings- og drifts-afviklingssystem, IVU, har beklageligvis påvirket vores planlægning og dermed punktligheden negativt.

Og vi er meget opmærksomme, at opstartsvanskelighederne for det ny system også har givet en række udfordringer for vores medarbejdere.

Systemet fungerer stabilt for S-tog, hvor det har været i drift i halvandet år.

Men implementeringen af systemet vedrørende Fjern- og Regionaltog har vist sig at være en langt mere kompleks opgave end forventet.

Vi ved, at tillid skal genopbygges gennem konkrete forbedringer, og det er udgangspunktet for vores fremadrettede arbejde med IVU.

En række initiativer er allerede igangsat, og i løbet af efteråret 2026 forventes en markant forbedret kvalitet.

Det er glædeligt, at S-tog fortsat har en høj punktlighed, selvom den er faldet i forhold til 2024. Punktligheden for S-tog i 2025 udgjorde 94,1 procent og ligger således over kontraktmålet på 92,4 procent.

Faldet i punktligheden kan blandt andet henføres til de førnævnte omfattende sporarbejder på Nordbanen, der har udfordret køreplanens robusthed.

Øvrige hovedoverskrifter

Af øvrige hovedoverskrifter for 2025 vil jeg nævne følgende:

- Den første af to IC5-togsimulatorer er ankommet. Sammen med førerrums- og bordsimulatorer giver de mulighed for realistisk træning i alle scenarier og vejrforhold*
- Nyt værksted i København er blevet stillet til rådighed for Alstom, som er leverandør af de nye IC5 togsæt*
- Det første færdige IC5-eltogsæt er ankommet til testkørsel i Danmark*
- Ombygningen af Aarhus Hovedbanegård er påbegyndt og fortsætter frem til slutningen af 2026*
- Metroselskabet har påbegyndt en forundersøgelse af en eksprestunnel for S-tog mellem København H og Hellerup/Emdrup. Tunnelen forventes at give større kapacitet og hurtigere rejsetid og vil dermed afhjælpe trængslen i hovedstaden.*

- *De første EC-vognformationer – 200 meter lange - har kørt passagerdrift mellem København og Hamborg. I den forbindelse er det relevant at nævne, at indkøringen af nyt togmateriel ofte tager år før pålideligheden er tilfredsstillende. Det er den erfaring vi har og den erfaring der generelt er med nyt togmateriel i Europa. Den gode undtagelse af anskaffelsen af EB lokomotiverne fra Siemens, de kom hurtigt op på et tilfredsstillende niveau.*

GoCollective

Transportministeren har meddelt, at staten ønsker, at DSB for en periode overtager driften af GoCollectives togstrækninger. Det drejer sig om Svendborgbanen samt en række strækninger i Midt- og Vestjylland.

Vi arbejder for nuværende på at omfanget af opgaven og sikre en så smidig overtagelse af driften som mulig.

Klima

DSB's formål er, at der skal være "Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige". Formålet er baseret på DSB's samfundsopgave med at afhjælpe trængslen og være et klimavenligt transport-alternativ.

Vi har forpligtet os til at leve op til Parisaftalens mål om at begrænse global opvarmning. For at leve op til dette har vi sat ambitiøse målsætninger for reduktion af direkte og indirekte klimapåvirkninger.

Udover de store investeringsprogrammer i nye mere energieffektive tog arbejdes med en lang række støttende initiativer, som understøtter vores klimamål.

Efter at Sustainable Brand Index 2026 er blevet offentliggjort, kan vi igen i år konstatere, at vi indtager førstepladsen i transportkategorien.

Det er en vigtig anerkendelse af vores målrettede arbejde med at reducere vores klimaftryk og udvikle bæredygtige løsninger for kunderne.

En væsentlig del af finansieringen af DSB's store investeringsprogrammer sker ved udstedelse af grønne obligationer.

Obligationerne udstedes under DSB's Green Bond Framework, som har opnået den højeste klassifikation, 'Dark Green', fra S&P Global Ratings.

Jeg vil vende tilbage til vores seneste udstedelse i forbindelse med min fremadrettede beretning.

Afslutning

Sammenfattende vil jeg konkludere, at DSB har leveret et tilfredsstillende regnskabsresultat for 2025, og økonomisk står DSB et godt sted.

For driftsafviklingen har 2025 budt på mange komplekse og udfordrende opgaver herunder ikke mindst den omtalte idriftsættelse af DSB's nye planlægnings- og drifts-afviklings-system, IVU.

Jeg vil gerne takke DSB's medarbejdere for deres store engagement og for konstruktivt at bidrage til løsningen af udfordringerne. Kun ved en fælles indsats kan vi sikre DSB's fortsatte succes og vækst.

Om lidt vil jeg præsentere bestyrelsens beretning for det kommende år. Som det vil fremgå, vil også 2026 blive et spændende og udfordrende år.

Tak for ordet."

Dirigenten konstaterede herefter, at virksomhedsmødet tog bestyrelsens beretning om DSB's virksomhed i det forløbne år til efterretning.

Dirigenten oplyste dernæst, at bestyrelsen til dagsordenens pkt. 3, "Fremlæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse" indstillede, at DSB's årsrapport 2025, som er forsynet med en revisionspåtegning uden modifikationer, kunne godkendes. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet godkendte årsrapporten for 2025.

Endelig redegjorde dirigenten for, at bestyrelsen til dagsordenens pkt. 4, "Beslutning om anvendelse af overskud og dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte" indstillede resultatet anvendt som foreslået i årsrapport 2025, herunder at der ikke foretages udbyttebetaling til Transportministeriet for året 2025. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet godkendte forslaget.

Ad dagsordenens pkt. 5

Bestyrelsesformanden forelagde bestyrelsens orientering om forventede tiltag af politisk eller økonomisk interesse i de kommende år samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år.

"Jeg vil nu vende blikket fremad.

Også de kommende år bliver præget den fortsatte store omstilling af DSB og jernbanen i Danmark.

Driftsstabilitet

Driftsstabilitet og punktlighed er helt afgørende for vores kunders tillid til DSB som en troværdighed togoperatør.

Jeg skal derfor være den første til at beklage, at vi den senere tid ikke har kunne levere den service, som vi har stillet kunderne i udsigt.

Jernbanen i Danmark undergår i disse år mange og store forandringer, og for vores passagerer har det desværre betydet en ustabil drift og for mange forsinkelser og aflysninger.

Som nævnt i min tidligere beretning for 2025 har implementeringen af DSB's nye planlægningsystem desværre også bidraget til udfordringer for såvel kunderne som vores medarbejdere.

Vi har sat fuld fokus på udfordringerne og har igangsat en række initiativer for at minimere de aktuelle gener.

En fællesnævner for disse initiativer er, at vi skal simplificere og gøre det enkelt. Det er en læring for os alle sammen – vi skal være mere simple og robuste.

Investeringer

DSB fortsætter i 2026 og i årene der kommer med investeringer i fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder.

De samlede fremtidige investeringer udgør over 50 mia. kr., hvoraf 9 mia. kr. er afholdt pr. 31. december 2025.

DSB har bestilt i alt 153 IC5-eltogsæt. De togsæt som i fremtiden skal udgøre rygraden i den danske togflåde.

De første tre eltogsæt kom til Danmark i 2025. De indgår i et testprogram, der skal sikre, at toget er kompatibelt med den danske infrastruktur.

Det er planen, at de første IC5-eltogsæt bliver sat i TEST- drift i 2027. Jeg siger bevidst test-drift, for al vores erfaring viser at der opstår nye udfordringer når nyt togmateriel sættes i passagerdrift.

De første EC vognformationer fra Talgo blev sat i passagerdrift i 2025 og kører i den internationale trafik mellem København og Hamborg. Leverancer og idriftsættelse fortsætter løbende i 2026-27.

Som led i omstillingen af S-banen til førerløs drift indgik DSB i januar 2026 aftale med et konsortium bestående af tyske Siemens Mobility og schweiziske Stadler, om levering af mindst 226 nye, elektriske S-tog.

De nye fuldautomatiske S-tog er en investering i fremtidens kollektive trafik for hovedstaden.

Med højere frekvens og øget kapacitet sikres det, at S-banen kan følge med den voksende efterspørgsel og fastholde sin rolle som rygraden i hovedstadens kollektive trafik. De første fuldautomatiske S-tog forventes at blive indsat i drift fra 2032.

Som en del af overgangen til fuldautomatisk drift overtager DSB sektoransvaret for S-banen fra 2027. Dermed overtager DSB også S-banens infrastruktur.

DSB har et meget tæt samarbejde med Banedanmark om forberedelserne inden overdragelsen af infrastrukturen.

Overdragelsen vil medføre, at en række opgaver, systemer, medarbejdere og ansvarsområder bliver flyttet fra Banedanmark til DSB primo 2027.

I 2026 ser vi frem til at tage vores nye værksted i Næstved i brug. Det er vores EC-togvogne, dobbeltdækkervogne og EB-ellokomotiver, der skal vedligeholdes på det nye værksted i Næstved.



En meget stor forandringsproces, når vi skal flytte aktiviteterne fra de vante omgivelser i København til et helt nyt Værksted i Næstved. Vi skal afvikle gamle processer og tilpasse os nye arbejdsgange.

Med de nye, moderne faciliteter får vi et væsentligt bedre grundlag for en effektiv og robust drift.

Når de nye tog, de moderne værksteder og den opgraderede infrastruktur spiller sammen, får vi et væsentligt stærkere grundlag for at levere en stabil og attraktiv jernbane i hele landet. Dette vil give mulighed for øget frekvens, kortere rejsetid og flere tog til tiden.

Udstedelse af grønne obligationer

For små 14 dage side har DSB gennemført sin anden udstedelse af grønne obligationer i euro-markedet på 500 mio. euro med 10 års løbetid.

Midlerne skal som tidlige nævnt finansiere DSB's investeringer i nye el-togsæt, værksteder og andre initiativer, der understøtter en mere bæredygtig kollektiv trafik.

Interessen fra investorerne var meget stor. DSB udbød obligationer for 500 mio. euro, men der var købsinteresse for cirka 2,6 mia. euro – mere end fem gange overtegnet.

I alt deltog 132 investorer fra en bred kreds i Norden og resten af Europa, herunder pensionskasser, portefølje-forvaltere, banker og officielle institutioner.

Det er meget tilfredsstillende, at vi endnu en gang kan udstede obligationer, der er stor rift om i markedet.

Og den store interesse indikerer, at DSB er en attraktiv, sikker og stabil investeringsmulighed med et klart formål: at finansiere grøn og bæredygtig transport. Samtidig har vi opnået finansiering på attraktive vilkår.

DSB forventer at gennemføre flere grønne obligations-udstedelser i de kommende år, i takt med at de planlagte investeringer i nye tog og værksteder gennemføres.

Digitaliseringen af kunderejsen

I 2026 tager vi et stort skridt i digitaliseringen af kunderejsen, når det fysiske rejsekort i juni måned bliver udfaset og erstattet af nye, mere tidssvarende løsninger.

DSB App og "DSB Check ind" giver kunderne en mere fleksibel og brugervenlig rejseoplevelse og et langt bedre overblik over både rejser og priser.

Kunderne har allerede taget de nye løsninger rigtig godt til sig.

Antallet af rejser købt digitalt med Rejsekort app og Check ind er steget fra omkring 13,5 mio. i 2024 til godt 70 mio. i 2025.

I august 2025 passerede vi en vigtig milepæl med over 1 mio. aktive brugere af DSB's app.



Og i november 2025 nåede vi over vores mål på 8 mio. rejser købt via de digitale løsninger på blot én måned.

Vi er gået ind i 2026 med en klar ambition om at bygge videre på den udvikling.

Gennem kampagner, vejledning og tæt dialog med kunderne vil vi gerne hjælpe endnu flere trygt over på de digitale løsninger.

Kunder, der ikke ønsker eller har mulighed for at anvende digitale løsninger, kan fortsat rejse med os blandt andet via det nye Basiskort fra Rejsekort samt køb på stationer, via vores hjemmeside og i kundecentrene.

Trygge og attraktive stationer

Og når vi taler om kunderejsen, så er DSB glade for Puljen til trygge og attraktive stationer på i alt 350 mio. kr.

Midlerne fra puljen bidrager til at finansiere moderniseringer, tryghedsskabende tiltag, grønne løsninger og en bedre sammenhæng mellem stationer og nærområder.

I det arbejde inddrager vi lokale aktører, så forbedringerne afspejler de konkrete behov i de enkelte byer.

Vi ved, at stationernes fysiske rammer og visuelle udtryk har stor betydning for trygheden. DSB prioriterer derfor hurtig fjernelse af graffiti og en målrettet indsats mod hærværk. I april 2026 startede vi en omfattende modernisering af hallen på Københavns Hovedbanegård.

Hovedbanegården er en af landets mest trafikerede stationer og en hjørnesten i den kollektive trafik.

Moderniseringen skal skabe en markant forbedret rejseoplevelse for vores kunder med fokus på overskuelighed og tryghed.

Projektet, der har et budget på 420 mio. kr. og forventes færdigt i 2028.

Internationale rejser

Mange danskere er blevet mere miljøbevidste og vælger tog som et grønnere alternativ til flyrejser.

Tog har en markant lavere CO₂-udledning pr. passagerkilometer sammenlignet med fly, hvilket gør det til et attraktivt valg for dem, der ønsker at rejse mere klimavenligt.

EU-Kommissionen har som et erklæret mål at fremme den internationale jernbanetransport og udvikle attraktive, bæredygtige mobilitetsløsninger på tværs af Europa.

Også i DSB kan vi mærke den stigende interesse for internationale togrejser.

Det glæder os derfor, at vi i løbet af 2026 kan påbegynde et nyt og vigtigt samarbejde om international togtrafik.



I samarbejde med tyske Deutsche Bahn og tjekkiske České Dráhy kan vi fra maj 2026 tilbyde vores kunder en direkte rute fra København til Berlin og Prag.

Det gør det markant nemmere for vores kunder at vælge toget på de længere rejser i Europa.

Den nye forbindelse er det første af 10 europæiske pilotprojekter. Pilotprojekter der støttes af EU-Kommissionen med det formål at forbedre de grænseoverskridende togforbindelser i Europa.

Forventninger til resultatet for 2026

DSB forventer i 2026 at fortsætte sit kommercielle fokus på at øge antallet af rejser.

Samtidig fastholdes indsatsen med at øge effektiviteten i såvel den driftsvendte som den administrative del af organisationen.

Det påbegyndte arbejde med udfasning af den nuværende rejsekortløsning og etableringen af nye salgsløsninger på stationer medfører øgede omkostninger i 2026.

Hertil kommer realiseringen af flere af de store investeringer, DSB har forberedt de seneste år i nyt togmateriel og nye værksteder.

Samtidig skal organisationen være klar til overtagelsen af sektoransvaret for S-banen pr. 1. januar 2027. De omfattende transitionsaktiviteter medfører betydelige omkostninger.

Resultatet for 2026 forventes at blive i størrelsesordenen 200-300 mio. kr.

Afslutning

I de kommende år ser vi ind i store forandringer og mange udfordringer.

Vi skal lykkes med den omfattende transformation som både jernbanen og DSB gennemgår i øjeblikket. Og samtidig sikre en tilfredsstillende kundepunktlighed.

Det forudsætter, at vi forsat har et godt og konstruktivt samarbejde med vores samarbejdspartnere, og ikke mindst Banedanmark og Transportministeriet. Tak for det gode samarbejde vi har haft i 2025.

Og endelig en tak til min kollegaer i bestyrelsen og direktørkredsen for det gode samarbejde og jeres altid store og dedikerede indsats.

Tak for ordet."

Dirigenten konstaterede herefter, at virksomhedsmødet tog bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk og økonomisk interesse i de kommende år samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år til efterretning.

Dirigenten gav herefter ordet til eneejerens repræsentant, Departementschef Jacob Heinsen.

”Tak for bestyrelsens beretning og orientering om tiltag i det kommende år og forventningen til resultatet for det kommende år.

Jeg skal hilse fra Transportministeren, som desværre er blevet forhindret i at deltage i dag, og ønske tillykke med det solide resultat for 2025.

Vi noterer med tilfredshed, at fremgangen er drevet af flere passagerer i Fjern- & Regionaltog, mens S-tog har været påvirket af omfattende infrastrukturarbejder.

Samtidig hæfter vi os ved forsat høj punktlighed i 2025 for S-tog samt udfordringer med punktligheden i Fjern- & Regionaltrafikken. Det er vigtigt, at der er fuldt fokus på at forbedre punktligheden i 2026, hvor udviklingen har været utilfredsstillende.

Det er positivt at se fremdriften i de store investeringer i nye tog, værksteder, digitalisering og den grønne omstilling, som er central for den fremtidige drift.

Transportministeriet kan tilslutte sig et fokus på simplificering og robusthed, som formanden også nævnte i sin beretning. Jernbanen er indviklet, og det er dens hovedudfordring.

Omlægningen af S-banen til fuldautomatisk drift er en stor opgave. Der er tale om et kapacitetsprojekt, hvor S-banen står centralt ift. udfordringerne med øget trafik og trængsel i Hovedstaden.

Tak til bestyrelsen, ledelsen og ikke mindst medarbejderne for de mange kræfter, der hver dag lægges i arbejdet med DSB.

Tak for ordet”.

Ad dagsordenens pkt. 6

Virksomhedsmødet besluttede i overensstemmelse med bestyrelsens forslag at meddele decharge til bestyrelse og direktion for regnskabsåret 2026.

Ad dagsordenens pkt. 7

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om årligt vederlag for 2026:

- Formand: 733.000 kr.
- Næstformand 489.000 kr.
- Øvrige medlemmer 244.000 kr.

Dirigenten oplyste, at vederlaget, på baggrund af det standardberegne lønindeks SBLON1, var reguleret med 3,12%, og kunne med virksomhedsmødet tilslutning konstatere, at indstillingen blev tiltrådt.

Ad dagsordenens pkt. 8

Bestyrelsesformanden redegjorde for den gennemførte bestyrelseevaluering, der blev afviklet i november 2025. Udover at overholde anbefalingerne for god selskabsledelse er formålet at sikre, at bestyrelsen til enhver tid, gennem sammensætning og kompetencer bedst muligt understøtter DSB og DSB's formål. I overensstemmelse med anbefalingerne for god selskabsledelse om anvendelse af ekstern bistand var der indgået aftale med Odgers om at facilitere årets selvevaluering.

Evalueringen foregår som en fælles drøftelse og understøttes af et elektronisk spørgeskema, hvori der indgår en vurdering af følgende forhold:

- Bestyrelsens sammensætning med fokus på kompetencer og mangfoldighed,
- bestyrelsens og det enkelte medlems bidrag og resultater,
- samarbejdet i bestyrelsen og mellem bestyrelsen og direktionen,
- formandens ledelse af bestyrelsen,
- udvalgsstrukturen og arbejdet i udvalgene,
- tilrettelæggelsen af bestyrelsesarbejdet og kvaliteten af bestyrelsesmaterialet, og
- bestyrelsesmedlemmernes forberedelse til og aktive deltagelse i møderne.

Alle bestyrelsesmedlemmer har besvaret spørgsmålene i spørgeskemaet. På en skala fra 1 – 5 (med 5 som topkarakter) ligger de fleste svar over 4. Vurderingerne af bestyrelsesformanden og den administrerende direktør er tilfredsstillende.

Der er afholdt individuelle møder med de udpegede bestyrelsesmedlemmer, hvor blandt andet de personlige kommentarer behandles. Herudover er der afholdt møde med medarbejderrepræsentanterne og formandskabet.

Den overordnede vurdering af om bestyrelsen samlet set besidder de for virksomheden nødvendige kompetencer er positiv. Og på baggrund af evalueringen er der, i dialog med Transportministeriet konkluderet, at de nødvendige kompetencer er til stede i bestyrelsen.

Dirigenten redegjorde for, at Lene Feltmann Espersen blev ved virksomhedsmødet i 2024 genvalgt til bestyrelsen mens Louise Høst blev valgt på ekstraordinært virksomhedsmøde den 14. juni 2024. Disse er valgt for en 2-årig periode og var således på valg i år. Begge har tilkendegivet, at de ønsker genvalg.

Dirigenten oplyste herefter, at der ved virksomhedsmødet var fremlagt bilag om kandidaternes erhvervmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.

Dirigenten oplyste, at Transportministeren havde indstillet, at Lene Feltmann Espersen og Louise Høst genvælges for en periode på to år.

Virksomhedsmødet besluttede at genvælge Lene Feltmann Espersen og Louise Høst.

Ad dagsordenens pkt. 9

Virksomhedsmødet besluttede i overensstemmelse med bestyrelsens forslag at genvælge EY Godkendt Revisionspartnerselskab som DSB's statsautoriserede revisor til udførelse af den lovpligtige revision og bæredygtighedsrapportering.

Dirigenten oplyste i tilslutning hertil, at DSB herudover revideres af Rigsrevisor.

Ad dagsordenens pkt. 10

Virksomhedsmødet besluttede i overensstemmelse med bestyrelsens forslag at genvælge EY Godkendt Revisionspartnerselskab som DSB's bæredygtighedsrevisor.

Ad dagsordenens pkt. 11

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om godkendelse af DSB's Vederlagspolitik for bestyrelse, direktion, direktørkreds og revisionschef.

Med virksomhedsmødets tilslutning konstaterede dirigenten, at vederlagspolitikken var godkendt. Dirigenten oplyste, at vederlagspolitikken ville blive offentliggjort på DSB's hjemmeside www.dsb.dk.

Ad dagsordenens pkt. 12

Intet.

--o0o--

Dirigenten konstaterede, at der ikke var modtaget yderligere forslag, og at dagsordenen herefter var udtømt. Dirigenten gav herefter ordet til formanden.

Bestyrelsesformanden takkede dirigenten for god mødeledelse og hævede herefter virksomhedsmødet.

.....
Som dirigent – Direktør Mette Rosholm