

Virksomhedsoplysninger

Adresse DSB Sølvgade 40 1349 København K Tlf. 70 13 14 15 www.dsb.dk CVR nr. 25050053	Ejerforhold DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportmini- steriet	KPMG Statsautoriseret Revisionspartnerselskab Rigsrevisionen
Hjemstedskommune København	Revision Deloitte Statsautoriseret Revisionsaktieselskab	Bank Nordea

DSB Årsrapport 2010

Udgiver: DSB, Sølvgade 40, 1349 København K
Redaktionsansvarlig: Merete Ruager
Journalist: Merete Thorøe
Grafisk design: Visuel Kommunikation, DSB Marketing
Foto: DSB's Billedarkiv

Indhold

- 4** Et udfordrende år for DSB
- 6** Et godt kerneprodukt er det vigtigste
- 14** DSB's internationale aktiviteter
- 18** Med dygtighed ind i fremtiden
- 21** Samfundsansvar er en naturlig del af DSB

31 Årsregnskab

- 33** Hoved- og nøgletal
- 34** Finansiell beretning
- 43** Forventninger til fremtiden
- 44** Påtegninger
- 52** God selskabsledelse
- 58** Risici
- 63** Årsregnskab
- 75** Resultatopgørelse
- 102** Andre hovedtal
- 105** Delregnskaber

107 Øvrige oplysninger

- 108** Bestyrelse og koncernledelse
- 112** Kort

Et udfordrende år for DSB

Den altoverskyggende sag i forbindelse med DSB's regnskabsaf-læggelse har drejet sig om den økonomiske situation i DSBFirst Øresund og relationerne mellem DSB som modervirksomhed og DSBFirst. I revisorernes erklæring om udført forvaltningsrevision er der afgivet et forbehold, som retter sig specifikt mod samhand-len mellem DSB og DSBFirst Øresund, herunder overdragelsen af vedligeholdelsesaktiviteterne til DSB Vedligehold A/S. Forbeholdet førte til, at bestyrelsen så sig nødsaget til at afskedige den admini-strerende direktør.

Efterfølgende har statens advokat, Kammeradvokaten, vurderet sagen. Kammeradvokatens vurdering er, at der kan være tale om ulovlig statsstøtte i forholdet mellem DSB og DSBFirst Øresund. Under hensyntagen til Kammeradvokatens vurdering, og den pressede økonomi i DSBFirst, der nu er konstateret, er der i DSB's årsregnskab for 2010 indregnet nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. til imødegåelse af forventede tab relateret til DSBFirst Øresund samt mulige tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte m.v.

Det skal understreges, at nedskrivningerne og hensættelserne dels er foretaget på baggrund af Kammeradvokatens vurdering og dels en foreløbig analyse af den økonomiske situation i DSBFirst Øresund, og at beløbet er baseret på en overordnet vurdering af mulige konsekvenser. Der er således væsentlig usikkerhed vedrø-rende de foreløbigt indregnede hensættelser. Opgørelsen på i alt 725 mio. kr. kan således vise sig at afvige markant i både positiv og negativ retning. Revisorernes revisionspåtegning på koncern- og årsregnskabet indeholder grundet den væsentlige usikkerhed et forbehold for fuldstændighed samt størrelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øre-sund.

DSB's resultat før skat udgør således i 2010 et underskud på 551 mio. kr. Korrigeret for nedskrivninger og hensættelse udgør resul-tatet 173 mio. kr. svarende til et fald på 287 mio. kr.

Resultatet er i 2010 desuden påvirket af fratrædelsesomkostninger i størrelsesordenen 140 mio. kr. Herudover er resultatet påvirket af betydelige omkostninger for at opretholde et acceptabelt servi-ceniveau for vores kunder både i forbindelse med sporarbejder, herunder sporspærringer på S-togsnettet, og i forbindelse med det hårde vintervejr såvel først som sidst på året. Hertil kommer omkostninger til kundeforbedrende tiltag samt underskuddet i DSBFirst.

Status ved årsrapportens fremlæggelse er, at DSB's ledelse har igangsat en tilbundsgående analyse af DSBFirst's økonomi og revision af selskabets forretningsplan. Herudover vil DSB i løbet af de kommende måneder finde en bedre og mere holdbar model for togdriften på Kystbanen og i Sydsverige.

Der foregår herudover en række juridiske og økonomiske undersø-gelser af forhold relateret til DSBFirst.

Resultatet understreger vigtigheden af, at DSB fremadrettet har et stærkt fokus på en løbende effektivisering af forretningen og på profitabel vækst.

Det samlede antal kunder i 2010 udgjorde 198 millioner, hvilket er 7 millioner flere end året før svarende til en vækst på 4 procent.

København, den 13. april 2011

Klaus Pedersen
Konstitueret
administrerende direktør

Mogens Granborg
Bestyrelsesformand

Et godt kerneprodukt er det vigtigste



Kvaliteten af kerneproduktet er afgørende for kundernes tilfredshed. Tilfredse kunder er DSB’s bedste platform for vækst. Vi skal derfor gøre vores yderste for at levere god kvalitet. Hver eneste dag!

Kunden er DSB’s vigtigste dommer. Hvis ikke kunderne er tilfredse med kvaliteten, vælger de os fra eller undlader at vælge os til. Får de til gengæld en god oplevelse med toget, kommer de igen. Vi ved fra vores mange kundeundersøgelser, at høj præcision, relevant og pålidelig trafikinformation, en god service samt tryghed og sikkerhed er det vigtigste for vores kunder. Hvis ikke kvaliteten af vores kerneprodukt er i top på de parametre, kan vi lancere uendeligt mange forbedringer og servicetiltag, uden at det skaber flere eller mere tilfredse kunder. Derfor har vi et konstant fokus på vores kerneprodukt.

Præcision skal gennemsyre alle led



Tog til tiden er det, vores kunder vægter allerhøjest, og præcision har de seneste år været højt placeret på DSB’s dagsorden. Blandt mange andre tiltag har vi ændret vores interne mål for forsinkelser fra procentvisse tog, der er forsinkede, til antal sekunder, kunderne er forsinkede. Det betyder, at vi nu medregner alle forsinkelser fra første sekund. I relation til trafikkontrakten med Transportministeriet måler vi dog fortsat i procent. DSB’s interne slogan ”Hvert sekund tæller – og skal tælles” slår fast med syvtommerssøm, at præcision skal gennemsyre samtlige aktiviteter i servicekæden. Få sekunders forsinkelse kan hurtigt blive til minutter, og forsinkelser skaber ofte en dominoeffekt på andre tog. Ambitionen er, at DSB’s præcision skal ligge i Europas top 3 i 2020.

Blandt de mange nye tiltag sidder de medarbejdere, der disponerer materiellet i forbindelse med nedbrud og uregelmæssigheder i trafikken, nu sammen med dem, der styrer trafikken. Det giver bedre og hurtigere beslutninger.

Tæt samarbejde med Banedanmark

Transportministeren satte i foråret 2010 forøget fokus på regularitet på banenettet med etablering af en rettidighedsorganisation under ledelse af Banedanmarks direktør Jesper Hansen med deltagelse fra Banedanmark, Trafikstyrelsen og DSB. Etableringen af rettidighedsorganisationen skaber forbedrede rammer for et koordineret arbejde med at forbedre præcisionen. DSB og Banedanmark har i forlængelse heraf underskrevet et fælles ”præcisionsmanifest” i juni 2010, som har sat yderligere fokus på at få tog

til at køre og ankomme præcist. Samarbejdet udmøntes i en bred vifte af projekter, der alle har til formål at hente dyrebare sekunder, hvor det er muligt.

En meget lang række faktorer spiller ind på, om tog afgår og ankommer til tiden. Med præcisionsmanifestet forpligter DSB og Banedanmark sig til at tænke præcision ind i alle beslutninger og arbejder nu i fællesskab hen mod det ambitiøse mål om mere end at halvere det antal sekunder, som kunderne i gennemsnit bliver forsinkede. Målet for 2010 var, at kunder i fjern- og regionaltog højst måtte være 200 sekunder forsinkede ved ankomst pr. rejse. Det mål blev desværre ikke opfyldt på grund af det usædvanlig hårde vintervejr i både starten og slutningen af året, og årets resultat blev 238 sekunders forsinkelse. Dette tal skal være reduceret til 100 sekunder i 2020. Også S-togs forsinkelser skal mere end halveres, så kunderne i 2020 højst må være 50 sekunder forsinkede pr. rejse. I 2010 var S-togskunder i gennemsnit 106 sekunder forsinkede.

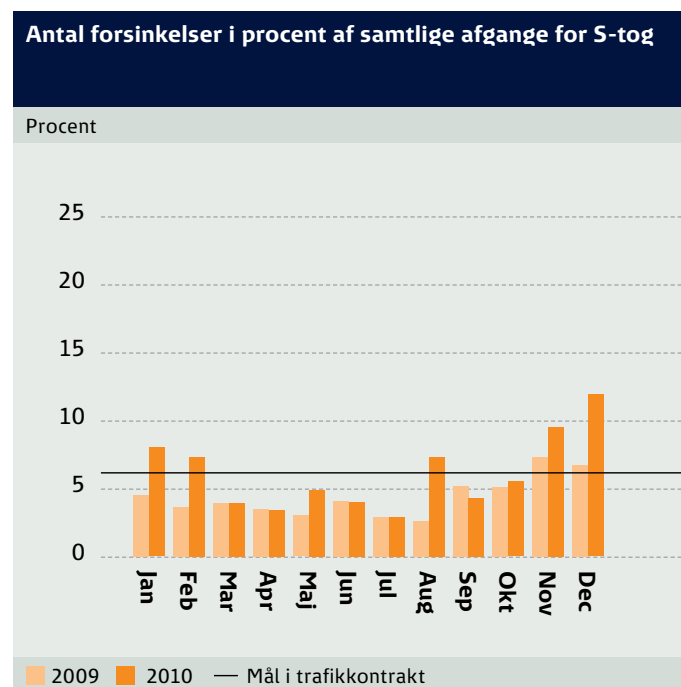
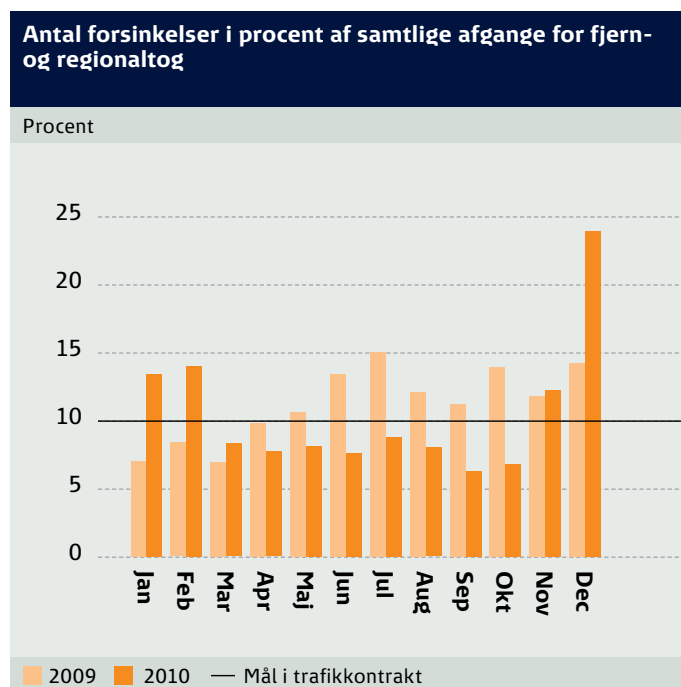
Generelt har DSB i 2010 investeret massivt i forbedring af grundproduktet, og omkostningerne i forbindelse med det hårde vintervejr har været betydelige.

Sekunder, der batter

14 nyoprettede præcisionsgrupper bidrager til at få rettidigheden i vejret over hele landet. Grupperne har generelt fokus på at forbedre kommunikationen på tværs af faggrupper og på at stramme procedurer og arbejdsgange op ud fra devisen, at hvert sekund tæller. Grupperne har eksempelvis fået indført en mere fleksibel benyttelse af sporene i Århus, så tog ikke skal holde og vente på at komme ind på stationen. Ved udgangen af 2010 var der etableret præcisionsgrupper i Næstved, Århus, Kalundborg, Fredericia, Aalborg, København H, Odense, Struer-Herning, Nykøbing F, Esbjerg-Herning, Roskilde, Helsingør, Kastrup og Østerport-Helgoland.

Åbne øjne og ører på perronen

En ny enhed, Operativ Service, opererer på perronerne på København H, Københavns Lufthavn Kastrup og Århus H, hvor de har tæt føling med trafikken og hurtigt kan følge op på uforudsete situationer. Fra perronen assisterer de både kunderne, driftscentralen, kommandoposten samt tog- og lokomotivførere. Operativ Service sikrer eksempelvis, at kunderne er fordelt og placeret hensigtsmæssigt på perronen og træffer i samarbejde med driftscentralen lokale, trafikale beslutninger, der medvirker til at få togene af sted til tiden.



På trods af positive tendenser i 2010 var antallet af forsinkelser for året som helhed for både fjern- og regionaltog samt for S-tog præget af det kraftige vintervejr i årets første og sidste måneder.

For fjern- og regionaltogene var antallet af forsinkelser 10,3 procent i 2010. Fjern- og regionaltogene har således i 2010 haft flere forsinkelser end de fastsatte mål i trafikkontrakten. På trods af det ekstraordinært hårde vintervejr i både starten og slutningen af året svarer det dog til en fremgang på 0,9 procentpoint i forhold til 2009. Fremgangen skyldes blandt andet færre materielle fejl samt mindre sporarbejde. Pålideligheden, som er et udtryk for andelen af tog, der idriftsættes som planlagt, var 97,6 procent i 2010 mod 98,2 procent i 2009.

I S-tog var antallet af forsinkelser 6,0 procent i 2010 sammenlignet med 4,3 procent i 2009. Udviklingen skyldes forsinkelser forårsaget af den hårde vinter først og sidst på året. Endvidere var driften sommeren igennem præget af de omfattende sporarbejder på Nordbanen. På trods af det hårde vintervejr levede S-tog op til kravet i trafikkontrakten.

Pålideligheden var 95,9 procent i 2010 mod 97,0 i 2009.

Klar og entydig trafikinformation

DSB's trafikinformationsstrategi, Info2010, er ved at blive ført ud i livet. Fokus har i første omgang været at skabe et godt fundament for trafikinformationen. Datasiden har udgjort en stor udfordring, fordi DSB's og Banedanmarks respektive systemer tidligere i visse situationer har genereret forskellige antal forsinkelsesminutter til skærmene på henholdsvis stationen og perronerne. Nu er systemerne blevet kørt sammen og processerne tilrettelagt, så informationen kommer bedst muligt ud til kunderne. I løbet af 2011 vil en del manuelle processer blive gjort elektroniske, hvilket vil forbedre datakvaliteten yderligere. Vi har desuden udviklet et målstyringsværktøj, så det er muligt at se, om kunderne er blevet informeret, og hvordan det er gjort.

Kunderne værdsætter forbedringer

Selve kommunikationen til kunderne er også kommet under lup. Under overskriften Klar Besked samarbejder vi med Banedanmark om et fælles kommunikationskoncept med det mål, at vi skal rådgive kunderne klart. Vi skal guide kunderne – ikke blot konstatere et problem, men så vidt muligt også anviser en løsning. Informationen skal tydeligt fortælle, hvad konsekvenserne er for kunderne. Herudover skal medarbejderne være nærværende og personlige i deres kommunikation.

Tilfredsheden med trafikinformationen, når togene ikke kører til tiden, er generelt blevet bedre. Eksempelvis har de fem parametre, der bliver målt via det panel, der repræsenterer et bredt udsnit af danskerne, alle fået et nyk opad. Én parameter går ud på, om kunderne oplever, at der bag trafikinformationen er mennesker, som tænker på deres situation. Her er vurderingen, på en skala fra 1-10, steget fra 4,9 i 3. kvartal 2009 til 5,4 i 3. kvartal 2010.

Informationsstrategien har også medført et strategisk samarbejde i hovedstadsområdet mellem DSB, Movia og Metro. Her er der i første omgang fokus på at sikre en god og sammenhængende information på trafikknudepunkterne. De første pilotprojekter gennemføres på Flintholm Station i 2011 og på Nørreport Station i perioden frem til den afsluttede ombygning i 2014. Med samarbejdet tages der et væsentligt skridt i retning af en fælles løsning for trafikinformation for aktørerne i hovedstadsområdet og dermed mod at guide kunden gennem hele rejsen.



God service gør en forskel

Det er kunderne, DSB lever af. Derfor gør vi os umage for at yde en god service i alle led – at give kunderne 'det lille ekstra', som de ikke har bedt om, men som får dem til at føle sig godt tilpas. Med



inspiration både fra DSB's internationale virke og internationale servicevirksomheder har vi i løbet af de sidste to år implementeret en servicekultur, 'We Move You', der understøtter udviklingen fra transportvirksomhed til servicevirksomhed. Kernen i 'We Move You' er, at kunderne skal føle sig som velkomne gæster, og at alle medarbejdere i alle situationer bestræber sig på at gøre det at rejse med toget til en god oplevelse.

Den nye servicekultur har båret frugt, og vurderingen af den hjælp og service, kunderne får fra personalet, er steget entydigt. Eksempelvis er vurderingen af togpersonalet i fjern- og regionaltog steget fra 6,6 i 3. kvartal 2009 til 7,4 i 4. kvartal 2010. I samme periode er vurderingen af salgspersonalet øget fra 6,6 til 7,1.

Opbygningen af servicekulturen er sket gennem målrettet træning og uddannelse - i første omgang af medarbejdere med kunde-kontakt. Siden har også ledere og medarbejdere på værkstederne og i back-office funktioner gennemgået uddannelsesforløbet, så også disse medarbejdere har fokus på at yde en service, der gør frontmedarbejderne i stand til at gøre en forskel for kunden. Ved udgangen af 2010 havde næsten samtlige medarbejdere gennemgået uddannelsesforløbet. DSB deler gerne ud af erfaringerne med udviklingen af servicekulturen og har været efterspurgt som oplægsholder af virksomheder i for eksempel Belgien, Norge og Japan samt af PostDanmark og Københavns Lufthavne.

We Move You

- Eksempler på konkrete serviceforbedringer:
- Togpersonalet står ved dørene til toget for at tage imod kunderne – og hjælper dem videre på rejsen ved uregelmæssigheder i trafikken.
 - Salgsmedarbejdere giver ekstra information ved sporarbejde og hjælper kunderne ved automater og kundepc'ere.
 - Nye servicekuponer giver personalet på perronerne mulighed for at overraske kunderne positivt – eksempelvis med et stykke chokolade og en kop kaffe.

Natteravne skaber tryghed

DSB har løbende fokus på at øge kundernes oplevelse af tryghed, og vi har eksempelvis gennem flere år arbejdet tæt sammen med Natteravnene, som i kraft af deres meget synlige tilstedeværelse og gode dialog med unge mennesker bidrager positivt til trygheden både på stationer og i tog. Hidtil har Natteravnene kunnet køre gratis med S-toget og med DSBFirsts tog fredag og lørdag nat. I efteråret 2010 blev ordningen udvidet til at omfatte alle DSB's tog.

Da DSB har stor fordel af, at Natteravnene kommer forbi stationerne på deres runder, er det også naturligt at give dem mulighed for at kunne følge en gruppe unge med toget. I begyndelsen af 2010 sponserede DSB desuden reklamefolie på to S-tog for at gøre opmærksom på Natteravnene og støtte deres hvervekampagne.

Øget tryghed på S-banen

DSB's overvågningscentral i Servicecenter S-tog har siden efteråret 2009 bidraget til at øge trygheden for kunder og medarbejdere på S-togsnettet. Via 1.200 kameraer fordelt på alle S-togsstationer holder overvågningscentralen øje med, hvad der foregår på stationer og i Kort & Godt- samt 7-Eleven-butikker. Fra centralen kan der kaldes direkte op til S-togsrevisorer, lokomotivførere og de vagter, der er placeret på udvalgte stationer på Køge Bugt-banen – og omvendt. Desuden kan overvågningscentralen alarmere politiet ved eksempelvis hærværk og røverier og give dem et signalement med det samme.

Kampagne mod lommetyve

DSB, Banedanmark, Movia og Metro har iværksat en fælles oplysningskampagne, der rådgiver kunderne om, hvordan man undgår at blive bestjålet af lommetyve.

Hæder til fodboldguider

DSB's 42 fodboldguider, det vil sige frivillige togførere med et særligt kursus i konflikthåndtering og fankultur, formår at håndtere problemer med voldsomme fodboldfans, så der i dag stort set ikke er vold, trusler og hærværk i fodboldtogene. Indsatsen har givet fodboldguiderne hædrende omtale ved LIVAfondens prisuddeling i 2010. LIVAfonden rådgiver om konfliktløsning.

Rene linjer

En god rengørings- og vedligeholdelsesstandard bidrager til oplevelsen af tryghed på stationerne. Derfor har DSB suppleret den daglige rengøring med en mere tilbundsående indsats på en række større stationer på S-banen. Foreløbig har stationerne Hellerup, Nørreport, Valby, Vanløse, Lyngby, Nordhavn, Svanemøllen, Langgade og Vesterport fået en omfattende make-over i form af oprydning, hovedrengøring, maling og forbedret belysning.

Fornyet kamp mod graffiti

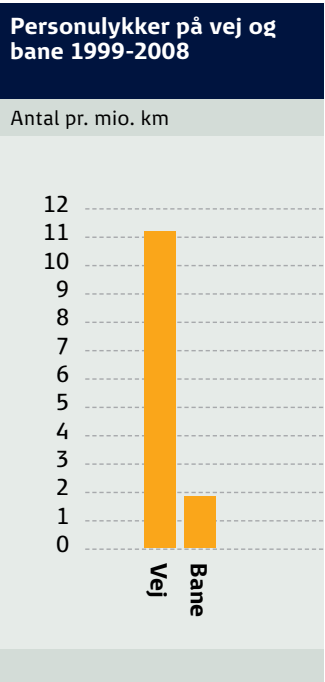
Banedanmark udliciterede i 2010 graffiti afrensningen på en lang række stationer landet over, og et nyoprettet DSB-team vandt kontrakten. I løbet af 2010 fjernede graffiti-teamet ca. 77.000 m² graffiti – svarende til mere end 10 fodboldbaner – fra vægge, træer og tunneler på mere end 70 stationer.

Sikkerhed frem for alt

Det er DSB’s væsentligste forpligtelse at sikre, at vores mange kunder kommer sikkert frem og tilbage hver dag - og at DSB er en sikker arbejdsplads for vores mange medarbejdere. I sammenligning med andre transportformer er jernbanen meget sikker, idet antallet af alvorlige personulykker på jernbanen ligger på ca. en sjettedel af niveauet for vejtrafikken. Sikkerhedsniveauet er altså allerede højt, men vi bestræber os fortsat på at gøre det endnu højere.

Certificeret af Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har fastlagt det nationale måltal for sikkerhedsniveauet i Danmark til maksimalt 0,3 alvorlige personulykker pr. million togkilometer. DSB overholder til fulde dette mål – både i 2009 og i 2010 havde vi kun 0,1 alvorlige personulykker pr. million togkilometer.



Kilde: Sikkerhedsrapport for jernbanen 2009

I DSB har vi et sikkerhedsledelsessystem, der beskriver de sikkerhedsstyrende aktiviteter, som blandt andet omfatter procedurer for godkendelse og vedligeholdelse af materiel, uddannelse af personale, opfølgning på sikkerhedsmæssige hændelser etc. Systemet er certificeret af Trafikstyrelsen, som - i lighed med vores egne auditører - løbende fører tilsyn med DSB. I 2010 blev certificeringen af sikkerhedsledelsessystemet udvidet, så det også omfatter DSB’s infrastruktur. DSB er hermed fuldt ud certificeret.

Høj sikkerhedsbevidsthed

Sikkerheden i DSB bygger på sikkerhedsrobust teknologi med flere barrierer mod ulykker, og den teknologiske udvikling resulterer i en fortsat forbedring af sikkerheden. Vi har eksempelvis sikret alle togsæt mod at begynde at køre, før togets døre er lukkede.

Vores medarbejdere har en meget høj sikkerhedsbevidsthed, og i 2010 påbegyndte vi et sikkerhedskulturprogram for på systematisk vis at dele erfaringer. Forudseenhed og opmærksomhed er nøgleord i bestræbelserne på at fastholde og om muligt forbedre sikkerheden yderligere.

I 2010 trådte der nye EU-regler i kraft for gennemførelse af sikkerhedsvurderinger (Common Safety Methods). Vi er i færd med at indføre disse metoder og gennemførte i 2010 en række interne kurser i de nye metoder for sikkerhedsvurderinger.

DSB's internationale aktiviteter



DSB i Sverige

DSB har siden 2002 haft ansvaret for driften af Roslagsbanan i Stockholm. I 2009 kom Øresundstrafikken til, som DSB driver sammen med FirstGroup plc. I december 2010 startede yderligere to operationer og i oktober 2010 vandt DSB udbuddet på Upptåget, der omfatter regional- og pendlertogtrafik omkring Uppsala nord for Stockholm. Drifstart på denne operation er juni 2011.

Roslagsbanan

Roslagsbanan er et pendlernet, som forbinder det centrale Stockholm med de nordøstlige forstæder. Trafikken køres af Roslagståg AB, som ejes af DSB (60 procent) og Svenska Tågkompaniet (40 procent). Roslagståg AB overtog driften i januar 2003, og i 2008 blev kontrakten forlænget i yderligere fem år frem til januar 2013. Roslagståg AB varetager den daglige togdrift og On board service samt vedligeholdelsen af stationerne på strækningen. I 2008 overtog Roslagståg AB desuden vedligeholdelsen af materiellet.

Antal rejsende pr. år: 10,0 mio.

Antal togkm pr. år: 2,8 mio.

Strækningsslængde: 65 km

Antal ansatte: 261

Antal stationer: 38

Hovedkontor: Stockholm

Västtrafik

I 2009 vandt DSBFirst Väst AB udbuddet af regional- og pendlertogtrafikken i og omkring Sveriges næststørste by, Göteborg. Trafikken udgør det største transportsystem i Göteborg-området og består af i alt 11 linjer, der forbinder Göteborg med de omkringliggende byer. DSBFirst Väst AB, der ejes af DSB (70 procent) og britiske FirstGroup (30 procent), overtog driften i december 2010 og er ansvarlig for rengøring af togene, On board service samt vedligeholdelse af dele af materiellet.

Antal rejsende pr. år: 15,0 mio.

Antal togkm pr. år: 8,0 mio.

Strækningsslængde: 972 km

Antal ansatte: 317

Antal stationer: 98

Hovedkontor: Göteborg

Krösatåg

Krösatåg er et regionalt togetværk, der forbinder Jönköping med Halmstad i vest og Oskarshamn i øst. Trafikken køres af DSB Småland AB, som er en helejet tilknyttet virksomhed af DSB Sverige AB. Kontrakten omfatter drift af regionaltogettrafikken inkl. On board service og rengøring. DSB Småland overtog driften 10. december 2010.

Antal rejsende pr. år: 1,2 mio.

Antal togkm pr. år: 2,1 mio.

Strækningsslængde: 544 km

Antal ansatte: 70

Antal stationer: 48

Hovedkontor: Linköping

Den svenske Øresundstrafik

Øresundstrafiken blev etableret ved Øresundsbroens åbning i 2000 og forbinder i dag trafikken mellem Helsingør og København via Malmö med de svenske regionaltogetstrækninger mod Göteborg, Kalmar og Karlskrona. I januar 2009 overtog DSBFirst, som ejes af DSB (70 procent) og britiske FirstGroup (30 procent), den daglige drift, der også omfatter On board service samt vedligeholdelse af materiellet.

Antal rejsende pr. år: 36 mio.

Antal togkm pr. år: 11,6 mio.

Strækningsslængde: 662 km

Antal ansatte: 550

Antal stationer: 42

Hovedkontor: Malmö

Upptåget

Upptåget omfatter regional- og pendlertrafik omkring Uppsala nord for Stockholm. Trafikken strækker sig fra Upplands Väsby via Arlanda lufthavnen til Uppsala og Gävle. DSB Uppland AB, der er en helejet tilknyttet virksomhed af DSB Sverige AB, overtager driften i juni 2011 og får dermed ansvaret for den daglige drift, On board service, rengøring samt let vedligeholdelse.

Antal rejsende pr. år: 4,2 mio.

Antal togkm pr. år: 3,1 mio. (2,8 mio. togkm fra 2013)

Strækningsslængde: 157 km

Antal ansatte: 60

Antal stationer: 16

Hovedkontor: Tierp

DSB i Tyskland

I slutningen af 2009 etablerede DSB sig i Tyskland med kontor i Düsseldorf. Købet af halvdelen af det tyske operatørselskab VIAS GmbH i marts 2010 var udgangspunktet for de tyske aktiviteter.

Det er RATH/Ruhrthalbahn, der ejer de øvrige 50 procent af VIAS GmbH.

VIAS GmbH har to togoperationer i Frankfurt-området: Odenwaldbahn og Rheingau.

Odenwaldbahn

Odenwaldbahn er et regionalt trafiknetværk, som består af i alt fem linjer. De kører igennem den sydlige del af delstaten Hessen og den nordlige del af delstaten Baden-Württemberg. Trafikken er siden 2005 blevet kørt af VIAS GmbH, som også varetager rengøringen og vedligeholdelsen af togene samt On board service.

Antal rejsende pr. år: 2,0 mio.

Antal tog km pr. år: 2,0 mio.

Strækningsslængde: 185 km

Antal ansatte: 60

Antal stationer: 33

Hovedkontor: Michelstadt - mellem Frankfurt og Mannheim.

Rheingau

I 2008 vandt VIAS GmbH udbuddet af Rheingau, der kører mellem Frankfurt, Wiesbaden og Koblenz. VIAS overtog driften i december 2010 og er ansvarlig for trafik- og omløbsplanlægning, On board service, rengøring samt vedligeholdelse af togene.

Antal rejsende pr. år: 2,0 mio.

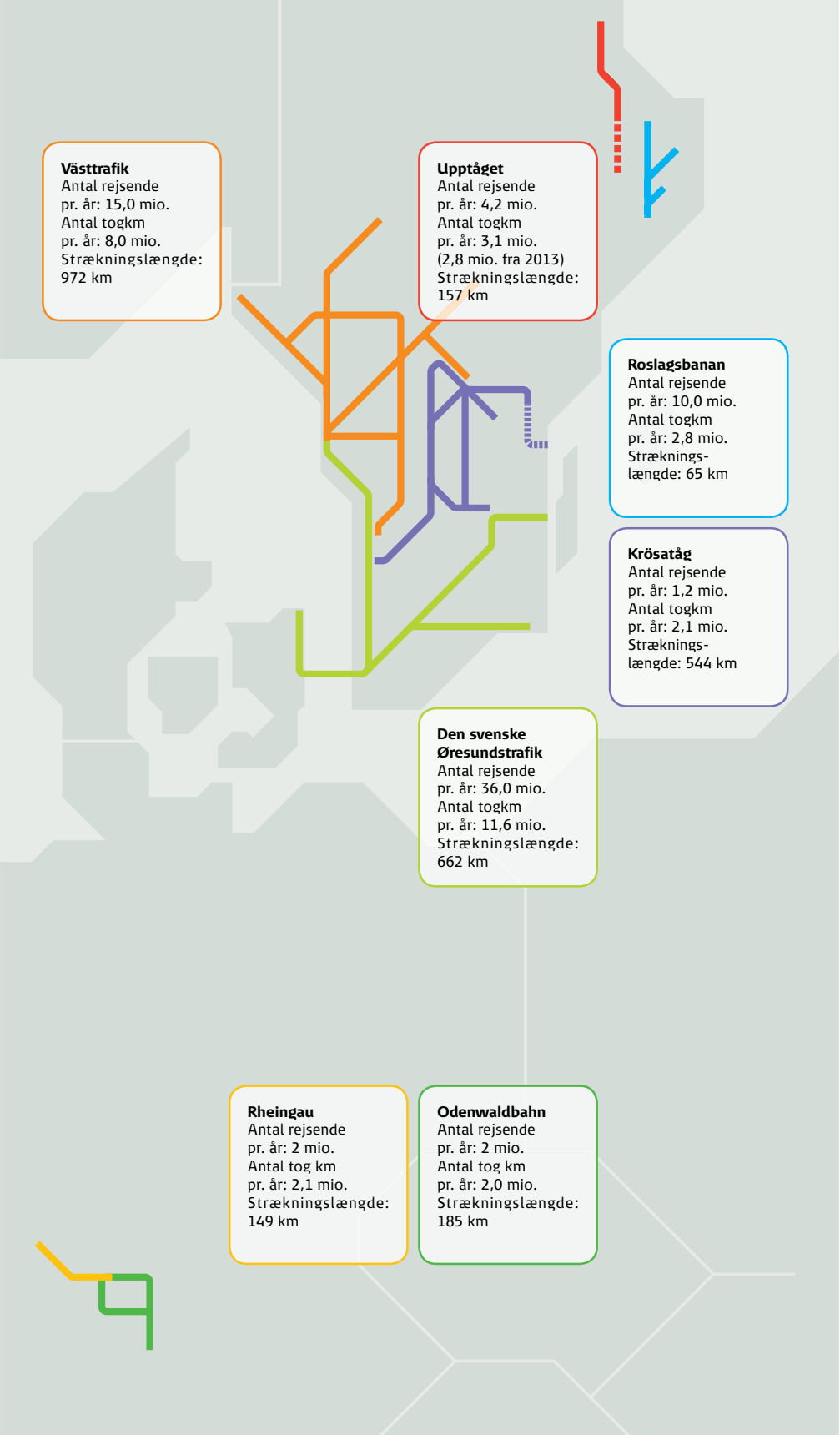
Antal tog km pr. år: 2,1 mio.

Strækningsslængde: 149 km

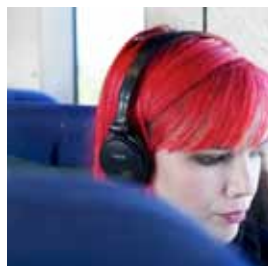
Antal ansatte: 72

Antal stationer: 27

Hovedkontor: Griesheim ved Frankfurt am Main



Med dygtighed ind i fremtiden



At være konkurrencedygtig er i høj grad et spørgsmål om faglig dygtighed. Og da udvikling af den enkelte medarbejder er ensbetydende med udvikling af DSB, investerer vi målrettet i vores medarbejderes dygtighed.

'Med dygtighed ind i fremtiden'. Det er den overordnede filosofi i DSB's HR-strategi, hvor omdrejningspunktet er, hvordan man gearer en stor, kommerciel servicevirksomhed til både at levere det optimale produkt og den optimale kundeservice. Det kræver en dynamisk og handlekraftig organisation og ikke mindst dygtighed på alle niveauer samt et stort engagement hos alle medarbejdere i samtlige led i DSB's omfattende værdikæde.

Vi forventer os meget af vores medarbejdere. Til gengæld har vi en ambition om at være én af Danmarks bedste arbejdspladser. Det er vigtigt, at vi både kan tiltrække, udvikle og fastholde de helt rigtige medarbejdere. Derfor prioriterer vi gode forhold for medarbejderne højt, både når det gælder udvikling og uddannelse, trivsel og arbejdsmiljø. DSB er en fleksibel og rummelig arbejds-plads, og vi ser mangfoldighed som et afgørende konkurrence-parameter i fremtiden.

Vores HR-strategi udstikker retningen for HR-indsatsen og er naturligvis koblet direkte til DSB's overordnede forretningsstrategi, så vores organisation, ledere og medarbejdere udvikler sig inden for rammerne af vores forretningsmæssige mål.

Certifikat for godt arbejdsmiljø

Gennem de seneste år har DSB arbejdet målrettet på at indføre et ambitiøst ledelsessystem for arbejdsmiljø i alle enheder i hele organisationen. I november 2010 blev DSB – som én blandt ganske få virksomheder i Danmark – fuldt arbejdsmiljøcertificeret og har fået tildelt det internationalt anerkendte certifikat for arbejdsmiljøledelse OHSAS 18001:2008. Det betyder, at alle medarbejdere nu er omfattet af et ledelsessystem, der systematisk følger op på alle arbejdsmiljøforhold – fysiske såvel som psykiske. DSB vil stadig arbejde for at forbedre arbejdsmiljøet yderligere, og vores uvildige auditorer følger løbende op på implementering af eksempelvis nye lovkrav.

32 flyveklare talenter

Vi arbejder strategisk med at udvikle og fastholde DSB's talentmasse. Gennem det sidste halvandet år har 32 udvalgte talenter fra forskellige dele af DSB deltaget i et intensivt talentudviklingsforløb tæt koblet til Sporskifte2010. I december 2010 afsluttede de 32 såkaldte 'High Potentials' deres program. Flere af deltagerne havde allerede undervejs i programmet fået enten øget ansvar eller nye poster i organisationen.

Indsats for ordblinde og læsesvage

Læsefærdighed er grundlaget for efter- og videreuddannelse og for at kunne imødekomme de krav, som arbejdspladsen stiller. Derfor har 84 håndværkere og stationsbetjente deltaget i et pilotprojekt, hvor de fik undervisning i dansk og IT. Med projektet opnår DSB øget kvalitet og kompetenceløft, og hos medarbejderne øges trivslen og selvsikkerheden. Målet er at overføre erfaringerne til andre medarbejdergrupper i DSB. Projektet er støttet af treparts-midler fra forhandlinger mellem regeringen og arbejdsmarkedets parter.

Fraværet falder

I 2008 satte vi os for at reducere sygefraværet med 20 procent. Udgangspunktet var et fravær på 12,8 dage pr. medarbejder i 2007, og målet er, at det skal falde til 10,2 dage i 2011. Vi har skabt nye rammer for håndtering af fravær og har haft fokus på den ledelsesmæssige indsats. Det har medført, at fraværet i 2010 er nede på 10,6 dage pr. medarbejder svarende til 4,6 procent. Fraværet i DSB er imidlertid stadig relativt højt sammenlignet med det øvrige danske arbejdsmarked, og i 2011 vil vi formulere nye mål for de kommende års indsats.

Gratis sved på panden

I starten af 2010 tilbød vi at betale medarbejdernes medlemskab af en fitnesskæde. Det tilbud har mere end 900 medarbejdere foreløbig taget imod. For at øge motivationen til at træne kræver vi, at medarbejderne skal træne mindst én gang om ugen for at få medlemskortet betalt. Og det virker! Ifølge fitnesskæden træner DSB's ansatte samlet set mere end gennemsnittet.

Mangfoldighed som aktiv

En mangfoldig medarbejderskare skaber dynamik på arbejdspladsen og er et godt udgangspunkt for at drive en innovativ forretning. Desuden har vi et samfundsansvar og skal være med til at sikre, at mennesker uanset baggrund kan få arbejde.

I efteråret 2010 vedtog DSB som led i den overordnede HR-strategi en ny mangfoldighedsstrategi, der skal bidrage til at understøtte og fremme mangfoldigheden. Strategien fokuserer bredt på både køn, alder, etnisk oprindelse, religion, helbred og handicap samt seksuel orientering.

Hvem er vi i DSB?

I starten af 2010 udkom DSB's første deciderede medarbejderregnskab. Med udgangspunkt i regnskabet kan vi eksempelvis i god tid planlægge rekruttering af nye medarbejdere og yderligere fokusere de personalepolitiske initiativer. Medarbejderregnskabet udkommer fremover én gang om året.

Udpluk af medarbejderfakta:

- Den typiske medarbejder er mand, 44 år, arbejder i København og i Togproduktion (enhed med lokomotivførere).
- Den typiske leder er mand og 45 år.
- Personaleomsætningen i 2010 var på 9,1 procent.
- 30 procent af medarbejderne er kvinder, mens det gælder 33 procent af lederne.
- Medarbejderne havde en gennemsnitlig fraværsprocent på 4,6 i 2010.
- Antallet af anmeldelsespligtige arbejdsskader er faldet fra 365 i 2009 til 346 i 2010. Det er et fald på 5,2 procent.

Samfundsansvar er en naturlig del af DSB

DSB ønsker at tage et aktivt medansvar for samfundsmæssige udfordringer. Ansvarlighed over for vores kunder, medarbejdere, samfund og vores fælles klode er en integreret del af DSB's forretning og drift.

DSB arbejder med fem overordnede dimensioner i CSR-arbejdet: Miljø og klima, Kunder, Medarbejdere, Leverandører samt Samfund og etik. I 2010 har vi fokuseret CSR-indsatsen på tre udvalgte strategiske satsningsområder på tværs af de fem dimensioner. De udvalgte områder er Miljø og klima, Integration på arbejdsmarkedet samt Humanitær ansvarlighed.



Miljø og klima: Vi tager ejerskab for løbende miljø- og klimaforbedringer af togprodukter og driften af vores virksomhed. Vi er miljømæssigt innovative i forhold til togprodukterne.

Kunder: Kunderne skal opleve det som miljørigtigt, trygt og lige til at tage toget, bruge vores stationer og komme i dialog med DSB. Kunderne skal opleve, at vi tager ansvar for dem.

Medarbejdere: DSB skal være en attraktiv arbejdsplads, hvor mangfoldighed betragtes som en styrke. Vi vil understøtte mangfoldighedsarbejde som en samfundsbevidst handling. Vi vil aktivt sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø.

Leverandører: Vi vil proaktivt sikre og udvikle en ansvarlig samhandel med vores leverandører og forretningsforbindelser.

Samfund og etik: DSB skal være en aktiv medspiller i samfundet og konstant udvikle og arbejde med CSR. Vi skal stille de samme krav til os selv, som vi stiller til vores forretningsforbindelser, og vi skal sikre, at vi lever op til dem.

Samfundsansvar i fremtiden

CSR-arbejdet de kommende år bygger videre på den vifte af indsatser, der er i gang. Arbejdet vil være karakteriseret ved, at det er til gavn for både DSB og det omkringliggende samfund.

For en virksomhed som DSB, der er i kontakt med store dele af befolkningen hver dag, er der mange steder at tage fat, når der arbejdes med samfundsansvar. Derfor fokuseres indsatsen i 2011 ligesom i 2010 på humanitær ansvarlighed, integration på arbejdsmarkedet samt miljø og klima. Endvidere tilføjes ”orden i eget hus”, der konkret handler om at udbrede et sæt af etiske regler og etablere en whistleblowerfunktion.

Der vil i 2011 være mere fokus på at få kortlagt relevante CSR-interessenter og komme i konstruktiv dialog med dem, og DSB’s kunder vil opleve en højere grad af kommunikation af CSR-aktiviteter.



I 2008 underskrev DSB United Nations Global Compact (UNGC). Det betyder, at DSB har forpligtet sig til at arbejde med de 10 principper i Global Compact og desuden til at udarbejde en årlig rapport om Communication on Progress (CoP-rapport). DSB har udarbejdet en CoP-rapport for 2009, som findes på www.dsb.dk.

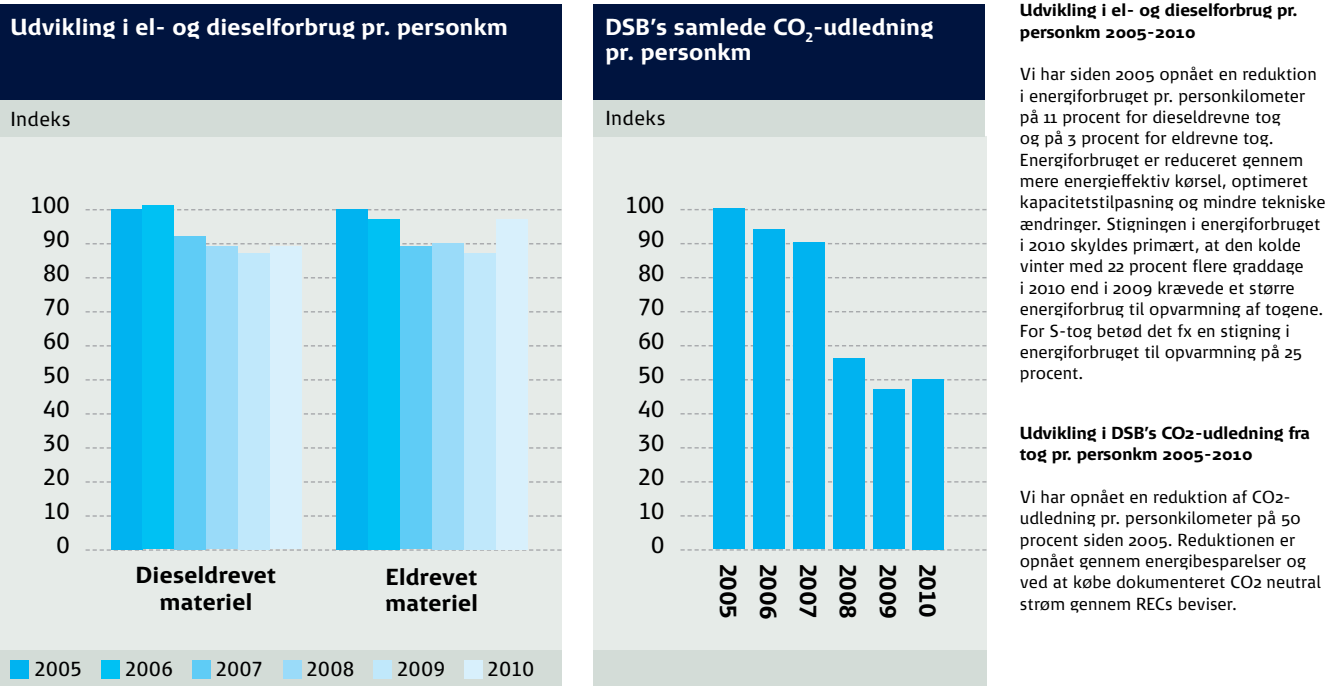


Miljø og klima

DSB har siden 1992 arbejdet systematisk med at begrænse påvirkningen af miljøet. Vi medvirker desuden aktivt til en reduktion af transportsektorens samlede klimapåvirkning. DSB har som langsigtet mål at blive CO₂-neutral i 2030, mens det på mellemlang sigt er målet at halvere vores CO₂-udledning pr. personkilometer i perioden fra 2005 til 2020.

Den seneste miljøplan ’Miljøplan 2004-2010’ indeholdt en lang række mål for DSB’s væsentligste miljøpåvirkning og et overordnet mål om at reducere miljøbelastningen fra luftforureningen pr. personkilometer med 30 procent fra 2004 til 2010. Dette mål blev allerede nået i 2008.

DSB’s miljøarbejde i 2010 har omfattet alle de væsentligste miljøpåvirkninger. Vores indsats og resultater er beskrevet i Miljørapport 2010, som findes på www.dsb.dk.



Ny miljø- og klimastrategi i 2011

DSB arbejder i øjeblikket på en ny strategi for miljø- og klimaindsatsen. Det overordnede mål er, at vores energiforbrug skal være CO₂-neutralt i 2030, men vi har herudover defineret en række målsætninger, der tilsammen udtrykker DSB’s tolkning af miljømæssig bæredygtighed. Den nye miljø- og klimastrategi dækker de samme miljømæssige fokusområder som tidligere strategier og er dermed en naturlig forlængelse af den systematiske indsats, der har drevet miljøarbejdet siden 1992.

Vores fem overordnede målsætninger er:

- Vi sætter mål og følger systematisk op på indsats og resultater.
- Vi reducerer løbende spild og miljøpåvirkning fra vores produktion.
- Vi vil løbende ibrugtage renere energi- og teknologiløsninger.
- Vi vil sikre, at miljøhensyn er en beslutningsparameter, når vi køber ind, planlægger og gennemfører projekter.
- Vi vil gå i dialog med vores interessenter og løbende kommunikere om vores indsats og resultater.

De store udfordringer er dels at reducere energiforbruget, dels at finde vedvarende energikilder til både el-, diesel- og varmemeforbruget.

Med hensyn til elforbruget samarbejder DSB med el-leverandører og NGO'ere om at finde løsninger, der sikrer, at leverancen af el lever op til branchedeklarationen om el-produkter. Målsætningen er at finde løsninger, der sikrer, at DSB's køb af strøm reelt påvirker udbygningen af vedvarende energi.

Hvad angår varmemeforbruget forventer DSB, at den danske fjernvarmeproduktion i løbet af de næste to årtier udelukkende vil være baseret på vedvarende energikilder – som Klimakommissionen anbefaler. Hermed vil cirka 80 procent af DSB's varmemeforbrug være dækket af en CO₂ neutral varmekilde. For de resterende 20 procent vil DSB ved ombygning, større renoveringer og nybygning benytte varmeløsninger baseret på vedvarende energikilder.

DSB forventer, at en større del af togdriften vil blive elektrificeret, hvilket vil have stor betydning for vores dieselforbrug. Vi regner dog med, at der i 2030 stadig vil være strækninger, der ikke er elektrificerede, og hvor vi skal finde erstatninger for diesel som brændstof. Biobrændsel kunne være et alternativ, men DSB evaluerer løbende alle tekniske og økonomiske muligheder for udfasning af diesel inden 2030, og vi forventer at lægge os fast på en strategi i 2015.

Kurveknækkerftale

I 2006 indgik DSB en såkaldt kurveknækkerftale med Elsparefonden (nu Center for Energibesparelser). Ifølge aftalen skulle DSB spare i alt 10 procent af elforbruget til togdrift og øvrige aktiviteter opgjort pr. personkilometer i perioden 2006-2010. Besparelsen ved udgangen af 2010 var på 7 procent.

Energibesparelser i tog

DSB har udviklet en elektronisk køreguide, GreenSpeed, der gør det muligt at køre mere energieffektivt. Systemet tages i brug i andet halvår af 2011, og besparelspotentialet er op mod 10 procent.

Klimapartnerskab

DSB har indgået et Klimapartnerskab med DONG Energy, hvor vi i 2010 har identificeret et besparelspotentiale på ca. 7 GWh – svarende til en besparelse på ca. 6 procent af energiforbruget i DSB's bygninger. Projekterne igangsættes i 2011.

Miljø-idéer fra kunder

I første halvdel af 2010 indbød DSB via vores hjemmeside og annoncer på Facebook kunderne til at komme med gode miljø-idéer. Vi modtog i alt 323 forslag. Heraf var en række forslag teknisk betonedede, andre lå uden for DSB's indflydelse som eksempelvis elektrificering af jernbanenettet, og nogle forslag var vi allerede selv i gang med at undersøge. Flere kunder foreslog affaldssortering i togene og forbedring af materiellet for at undgå røg på perronerne.

Et grønt knudepunkt

Albertslund Station er som led i et særligt klimapartnerskab mellem DSB og Albertslund Kommune blevet et grønt knudepunkt og fungerer som en slags miljølaboratorium, hvor forskellige ideer prøves af. Vi har blandt andet testet forskellige lyskilder som LED og Long Life lysstofrør. Som led i samarbejdet har DSB og Albertslund Kommune desuden indgået en erhvervskortaftale, kommunen har oprettet en miljøbutik i de tidligere kiosklokaler og cykelparkeringen er blevet udvidet.

Medarbejder-Green Team

19 medarbejdere fordelt over hele landet fungerer som DSB's Green Team. Et engageret netværk, der på frivillig basis tager ansvar for at udpege spild og for at reducere det. En portal på intranettet samler idéer fra samtlige medarbejdere, og det har blandt andet resulteret i en ordning, så gamle skærmbriller indsamles og returneres til leverandøren. Portalen indeholder desuden en markedsplads, hvor afdelinger og medarbejdere kan tilbyde overskydende genstande og materialer til genbrug i andre afdelinger og privat.

UIC-erklæring om bæredygtighed

I 2010 underskrev DSB International Union of Railways (UIC) Declaration on Sustainable mobility and transport. Deklarationen er UIC's tolkning af United Nations Global Compact. Underskrivelsen af UIC's deklARATION er en bekræftelse og en støtte til UIC's arbejde for at skabe opmærksomhed om toget som en bæredygtig transportform.

Kunder

En god dialog med kunderne er afgørende for, at de er tilfredse og føler sig trygge i forbindelse med deres rejse. I DSB har vi iværksat en række tiltag og services som sikrer, at vi hele tiden har en tæt føling med vores kunders behov og problemstillinger. Af konkrete tiltag i 2010 som har øget trygheden for kunderne kan nævnes "Natteravne skaber tryghed", "Øget tryghed på S-banen" og "Kampen mod lommetyve". For tiltag der skal sikre en endnu mere miljørigtig rejse henvises til miljøafsnittet.

I 2011 vil vi styrke dialogen med vores kunder, blandt andet ved at etablere en 'kundernes ambassadør'-funktion, som skal være en uafhængig klageinstans. Kundeambassadøren vil ud over at behandle klager også kunne tage sager op af egen drift.

Medarbejdere

I 2010 har der under CSR-dimensionen 'Medarbejdere' været fokus på mangfoldighed, sundhed og arbejdsmiljø. Under afsnittet "Med dygtighed ind i fremtiden" er indsatsen i forhold til arbejdsmiljø og sundhed uddybet.

Vores overordnede mål for mangfoldighed er at være blandt de førende virksomheder i Danmark i kampen om arbejdskraften og at være hver enkelt medarbejders foretrukne arbejdsplads. Et af delmålene er at afspejle samfundet på de seks mangfoldighedsparametre (køn, seksuel orientering, alder, religion, helbred og handicap og etnisk oprindelse). I 2010 har vi særligt haft fokus på flere kvinder i ledelse og integration af personer med autisme og unge på kanten af arbejdsmarkedet.

Integration på arbejdsmarkedet

Via et samarbejde med HighFive, der har til formål at skabe job til unge, som ellers kan have svært ved at komme ind på arbejdsmarkedet, har DSB ansat tre unge mænd med plettet straffeattest. Målet for 2010 var at igangsætte 10 jobtræningsforløb, men da HighFive har haft svært ved at sende egnede kandidater, har

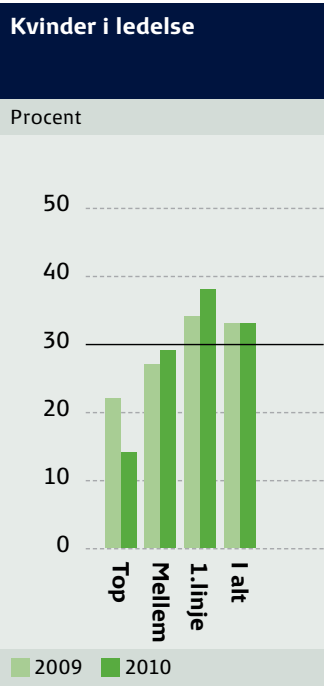
det mål ikke kunnet realiseres. For 2011 er målet fire ansatte fra HighFive.

DSB samarbejder også med 'Specialisterne' om at få personer med autisme ud på arbejdsmarkedet. En medarbejder med autisme er ansat i flexjob i DSB IT, mens en anden er i arbejdsevneafklaring med mulighed for efterfølgende ansættelse. For 2011 er målet at tre kollegaer er ansat gennem Specialisterne.

Som en af de første danske virksomheder oprettede DSB i efteråret 2010 et netværk for bøsser, lesbiske, biseksuelle og transseksuelle medarbejdere. Netværket har pt. 26 medlemmer, som debatterer forebyggelse af mobning og chikane, afholder sociale arrangementer mv.

Kvinder i ledelse

DSB har i 2010 arbejdet målrettet med at øge andelen af kvindelige ledere, og i foråret underskrev vi Ligestillingsministeriets charter for flere kvinder i ledelse. Ved udgangen af 2011 er det DSB's mål at have minimum 30 procent kvindelige chefer og ledere på alle niveauer. Der er blevet oprettet et netværk for kvindelige ledere i virksomheden, og på det første møde i september 2010 deltog mere end 2/3 af DSB's kvindelige ledere.



Leverandører

DSB har en Code of Conduct som alle leverandører gøres opmærksom på, når de indgår aftaler med DSB. Code of Conduct er vores politik for, hvordan vi samarbejder med leverandører og foreskriver, hvilke forventninger vi har til vores leverandører. Heraf fremgår også, at vi har tilsluttet os FN's Global Compact og forventer, at vores leverandører – uanset om de har tilsluttet sig eller ej – også handler i overensstemmelse med disse grundlæggende principper.

I 2010 har DSB forberedt opfølgning på leverandører. Det betyder, at alle leverandører er blevet kategoriseret i 5 grupper, og der er foretaget en screening af leverandørporteføljen med henblik på at vurdere risikoprofilen af leverandørporteføljen. I 2011 går DSB ud og undersøger, i hvor høj grad rammeaftaleleverandører lever op til vores Code of Conduct, som omfatter CSR, miljø og arbejdsmiljø. Vurderingen foretages ud fra forskellige kriterier afhængigt af, hvilken type leverandør, der undersøges. Efterfølgende vil DSB gå i dialog med leverandører, der ikke lever op til vores krav. Undersøgelsen var oprindeligt planlagt til at foregå i 2010, men i forbindelse med arbejdsmiljøcertificeringen blev vi opmærksomme på, at undersøgelsesmetoden for leverandører kunne forbedres. Vi valgte at foretage denne forbedring for at være mest muligt effektive.

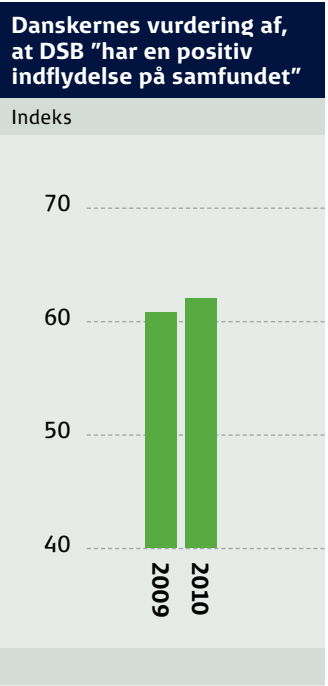
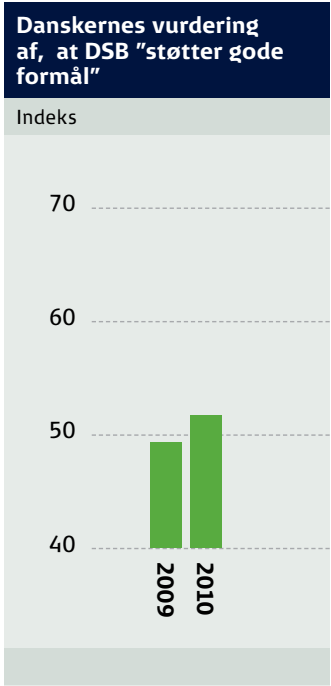
Fremadrettet skal alle potentielle rammeaftaleleverandører besvare spørgsmål omkring Code of Conduct, herunder CSR, miljø og arbejdsmiljø. Hermed kan vi forholde os til, hvilket fokus vores leverandører har på disse punkter, inden vi indgår en aftale.

Samfund og etik

Humanitær ansvarlighed

DSB har i 2010 valgt at bidrage til at skabe bedre vilkår for udvalgte udsatte grupper både i Danmark og i udlandet. Vi vil gerne opleves som en socialt ansvarlig virksomhed, og vi måler på, om danskerne oplever, at DSB er en virksomhed, der støtter gode formål og har en positiv indflydelse på samfundet.

På flere måder har vores medarbejderes initiativ og indsats været uvurderlig. Eksempelvis var 200 medarbejdere i januar 2010 ude på DSB's stationer og samlede i alt 333.643 kr. ind til Danmarks Indsamling 2010, der støttede kvinder i Afrika og det katastroferamte Haiti. Herudover bidrog DSB til Danmarks Indsamling 2010 ved at indsætte et særtog, hvor alle indtægter gik ubeskåret til indsamlingen. På den måde bidrog DSB med 250.000 kr. til Danmarksindsamlingen.



En hånd til Eritreas jernbane

I 2010 centraliserede og omlagde DSB værkstedsfaciliteterne i Danmark, og det faldt derfor naturligt at engagere sig i det private hjælpeprojekt "Hjælp til Eritreas jernbane". DSB bidrog med i alt godt 17 tons brugt værktøj og jernbaneudstyr, der var blevet overflødigt på grund af omlægningen af værkstederne. Udstyret, der omfattede alt lige fra sikkerhedssko til sporopsætningsudstyr, ankom til Eritrea i december 2010.

Samarbejde med Børns Vilkår

DSB har mange kundegrupper med særlige behov. Børn, der benytter børneguiden, er én af dem. DSB's børneguide bringer børn trygt gennem landet – ofte skilsmissebørn på vej mellem forældrene.

I slutningen af 2010 indgik vi et strategisk samarbejde med Børns Vilkår. Børns Vilkår hjælper og støtter børn, der har vanskelige vilkår. Støtten sker gennem Børnetelefonen.

Tilbud til socialt udsatte

På Københavns Hovedbanegård har der i en årrække været daglige udfordringer med socialt udsatte. Derfor indgik DSB i april 2010 et samarbejde med Hjemløseenheden, Mændenes hjem, En varm seng, Reden, Gadejuristerne, café DUGNAD, Sundhedsrummet og politiet. Formålet var at finde bedre løsninger for de socialt udsatte, og det har nu givet DSB's medarbejdere mulighed for at vise de socialt udsatte hen til en af hjælpeorganisationerne frem for blot at vise dem væk fra Hovedbanegården. For DSB har samarbejdet betydet en reduktion i antallet af arbejdsskader i form af vold og trusler.

Operation Dagsværk

DSB var igen i 2010 vært for 600 gymnasieelever som led i Operation Dagsværk. Eleverne var ambassadører for adfærdskampagnen: Giv plads – det giver overskud. Operation Dagsværk støttede i 2010 et uddannelsesprojekt for flygtningebørn i Burma.

Overskud fra DHL-stafet

Efter DHL-stafetten blev den overskydende mad fra DSB's telt givet til værestedet Kofoeds Skole. I samarbejde med Sparta blev der indsamlet flasker, og flaskepanten gik til Læger uden grænser.

Etisk ansvarlighed

Vi har vedtaget et sæt etiske regler, der skal sikre, at vi selv lever op til de krav, vi stiller til vores omverden. Reglerne beskriver blandt andet håndtering af gaver og valg af samarbejdspartnere. I 2010 har vi besluttet at oprette en whistleblowerfunktion, der vil give medarbejderne mulighed for anonymt at indberette mistanke om eventuelle overtrædelser af etisk forretningsadfærd og økonomisk kriminalitet. Funktionen forventes etableret i løbet af 1. halvår 2011, se endvidere afsnit om "God selskabsledelse".

I 2011 vil vi udbrede de etiske regler i virksomheden og indarbejde dem i eksisterende politikker. Endvidere vil kendskabet til whistleblowerfunktionen blive udbredt.

Hoved- og nøgletal

Hoved- og nøgletal

DSB-koncernen	2006	2007	2008	2009	2010	Relative ændringer 2009-2010
Resultatopgørelse i mio. kr.						
Passagerindtægter	4.264	4.391	4.541	4.223	4.329	2,5%
Indtægter fra trafikkontrakter	4.342	4.247	4.130	4.453	4.550	2,2%
Salg af kioskvarer mv.	928	902	901	866	873	0,8%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	259	253	258	151	137	-9,3%
Udlejning af togmateriel	25	25	16	174	187	7,5%
Nettoomsætning	9.818	9.818	9.846	9.867	10.076	2,1%
Andre driftsindtægter mv.*)	847	866	1.128	1.013	1.320	30,3%
Indtægter i alt	10.665	10.684	10.974	10.880	11.396	4,7%
Omkostninger i alt	7.792	7.940	8.326	8.685	9.858	13,5%
Resultat før af- og nedskrivninger	2.873	2.744	2.648	2.195	1.538	-29,9%
Af- og nedskrivninger	1.492	1.444	1.362	1.347	1.639	21,7%
Resultat af primær drift	1.381	1.300	1.286	848	-101	-111,9%
Finansielle poster netto	-373	-446	-545	-388	-450	16,0%
Resultat før skat	1.008	854	741	460	-551	-219,8%
Årets resultat	726	767	558	341	-574	-268,3%
Balance i mio. kr.						
Balancesum	24.645	24.778	24.530	25.707	25.776	0,3%
Anlægsaktiver	21.675	21.871	21.932	21.978	23.152	5,3%
Omsætningsaktiver	2.970	2.907	2.598	3.729	2.624	-29,6%
Egenkapital i alt	7.771	7.898	7.343	7.348	6.613	-10,0%
Minoritetsinteresser	7	9	20	15	1	-93,3%
Hensatte forpligtelser	2.039	2.114	2.091	2.071	2.499	20,7%
Langfristede gældsforpligtelser	10.696	9.547	8.811	8.036	10.342	28,7%
Kortfristede gældsforpligtelser	4.132	5.210	6.265	8.237	6.321	-23,3%
Rentebærende gæld, netto	10.628	10.993	11.900	11.873	12.029	1,3%
Pengestrøm i mio. kr.						
Pengestrømme - driftsaktivitet	2.121	1.905	942	1.667	2.258	35,5%
Pengestrømme - investeringsaktivitet	-1.691	-1.500	-1.185	-1.248	-2.244	-79,8%
- heraf investering i materielle anlægsaktiver	-1.863	-1.719	-1.529	-1.240	-2.442	-96,9%
Pengestrømme - finansieringsaktivitet	-451	-968	-428	-865	133	115,4%
Likvider ultimo	1.217	654	-17	-463	-316	31,7%
Nøgletal						
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)	29,3	27,9	26,9	22,2	15,3	-31,1%
Overskudsgrad (EBIT-margin)	14,1	13,2	13,1	8,6	-1,0	-111,6%
Egenkapitalforrentning (ROE)	9,4	9,8	7,3	4,6	-8,2	-278,3%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	5,5	5,9	5,1	3,3	-1,2	-136,4%
Gearing	3,7	4,0	4,5	5,4	7,8	44,4%
Soliditetsgrad	31,5	31,9	30,0	28,6	25,7	-10,1%
Rentedækning	3,3	2,7	2,3	1,8	0,0	-
Yderligere oplysninger						
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.207	9.196	9.229	9.308	9.449	1,5%
Antal togrejser (tus. rejser) **)	166.395	168.930	175.632	191.268	198.234	3,6%
Antal togkilometer (tus. togkm)	58.375	56.730	58.777	70.013	74.140	5,9%

*) Andre driftsindtægter mv. indeholder Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver samt Andre driftsindtægter.

**) Antal kunder i 2009 er, i forhold til tidligere offentliggjorte tal, reguleret som følge af ny model for opgørelsen af antal rejser.

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 i alt

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

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

Soliditetsgrad = egenkapital i alt x 100 / balancesum

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

Finansiell beretning

Koncernens resultat før skat udgjorde i 2010 et underskud på 551 mio. kr. Det negative resultat skyldes, at DSB i forlængelse af kammeradvokatens vurdering af statsstøttereftige problemstillinger i forholdet mellem DSB og DSBFirst Øresund samt DSB's forventning om et betydeligt driftsunderskud i DSBFirst Øresund i 2011 har foretaget en revurdering af værdiansættelsen af de enkelte selskaber i forretningsområdet DSBFirst Øresund. Dette har resulteret i, at der er foretaget nedskrivninger af materielle anlægsaktiver og tilgodehaven-der m.v. samt indregnet hensatte forpligtelser til imødegåelse af estimerede fremtidige tab på trafikkontrakter m.v. herunder garantier, samt eventuelle tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte. Den samlede resultatpåvirkning udgør 725 mio. kr. før skat.

Korrigeres der for disse nedskrivninger og hensættelser udgør resultatet 173 mio. kr. (460 mio. kr.) i 2010, hvilket er 127 mio. kr. mindre end det forventede, jf. delårsrapporten 1.-3. kvartal 2010. Denne afvigelse er en konsekvens af det hårde vintervejr i november og december i 2010, som har medført øgede omkostninger. DSB har derudover af forsigtighedshensyn besluttet ikke at gennemføre den i delårsrapporten for 1.-3. kvartal 2010 omtalte forlængelse af brugstiden for togmateriel.

Resultatet er i 2010 påvirket af fratrædelsesomkostninger i størrelsesordenen 140 mio. kr. Herudover er resultatet påvirket af betydelige omkostninger for at opretholde et acceptabelt serviceniveau for vores kunder både i forbindelse med sporarbejder, herunder sporspæringer på S-togsnettet, og i forbindelse med det hårde vintervejr, såvel først som sidst på året. Hertil kommer omkostninger til andre kundeforbedrende tiltag. Endelig er der øgede omkostninger som følge af de nye internationale operationer, samt i DSBFirst Øresund som følge af den nye køreplan og den målrettede indsats for at forbedre rettidigheden. Koncernens resultat er dog også påvirket af en række

positive faktorer, herunder indtægter vedrørende rentekompensation og rabatter som følge af forliget med AnsaldoBreda vedrørende IC4 og IC2 leveringen samt øgede gevinster ved salg af fast ejendom.

Nettoomsætningen er steget med 3 procent
I 2010 var nettoomsætningen i DSB-koncernen 10.076 mio. kr. (9.867 mio. kr.).

Passagerindtægterne udgjorde 4.329 mio. kr. (4.223 mio. kr.), hvilket er 106 mio. kr. mere end i 2009. Udviklingen skyldes primært vækst i antallet af kunder, blandt andet som følge af et stærkt kunde- og markedsfokus i såvel S-tog som i Fjern- & Regionaltog. Hertil kommer flere internationale rejser som følge af askeskyen i april samt flere kunder som følge af vintervejret, primært på S-togsnettet. Indtægterne er dog påvirket af en lavere gennemsnitlig billetpris i Fjern- & Regionaltog, hvilket blandt andet skyldes en stigende efterspørgsel efter rabatterede produkter.

Indtægter fra trafikkontrakter er steget med 97 mio. kr. sammenlignet med 2009 og udgjorde 4.550 mio. kr. (4.453 mio. kr.). Stigningen skyldes primært aktivitetsudvidelser i Sydsverige og erhvervelsen af det tyske operatørselskab VIAS. Korrigeret for disse forhold er der et fald i indtægter fra trafikkontrakter. Faldet kan henføres til de forudsætninger om effektiviseringer i virksomheden, som er indarbejdet i de med den danske stat indgåede trafikkontrakter. Effektiviseringerne medfører en løbende reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Reduktionen gælder for såvel Fjern- & Regionaltog som for S-tog.

Salg af kioskvarer mv. er steget med 1 procent i forhold til 2009 og udgjorde 873 mio. kr. (866 mio. kr.).

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 137 mio. kr. (151 mio. kr.).

Tabel 1: Udvikling i omkostninger

Beløb i mio. kr.	
Omkostninger i alt - 2009	8.685
Hensættelse til imødegåelse af eventuelt regnskabsmæssigt tab vedrørende DSBFirst Øresund ¹	430
Pris- og lønudvikling	150
Afskedigelsesomkostninger	140
Indregning af nye operationer	110
Moms, herunder engangsposter i 2009 og ændrede momsregler	100
Omkostninger som følge af det hårde vintervejr ²	75
Eget arbejde, herunder hjemtagning af IC4-opgradering mv.	60
Køreplansudvidelser	60
Sporarbejder	50
Effektiviseringer i relation til Sporskifte2010	-130
Øvrige, herunder kunde- og rettidighedstiltag mv.	128
Omkostninger i alt - 2010	9.858
¹ Udover det regnskabsmæssige tab på driftsomkostningerne belastes regnskabet endvidere på de øvrige artsgrupper.	
² Vintervejret belaster regnskabet for 2010 med yderligere 10 mio. kr. i mistede passagerindtægter som følge af reisetidsgarantien.	

Udlejning af togmateriel udgjorde 187 mio. kr. (174 mio. kr.), svarende til en stigning på 13 mio. kr. Udviklingen kan henføres til udlejning af nyanskaffede Øresundstogsæt til Trafikstyrelsen.

Andre driftsindtægter mv. udgjorde 1.320 mio. kr. (1.013 mio. kr.). Stigningen på 307 mio. kr. skyldes hovedsageligt en stigning i 'Arbejde udført for egen regning' på 117 mio. kr. primært som følge af IC4-opgradering og store eftersyn mv. (modsvares af tilsvarende omkostninger). Hertil kommer indregnet rabat på 121 mio. kr. i 2010 ved køb af reservedele fra AnsaldoBreda og øgede gevinster på i alt 90 mio. kr. ved salg af fast ejendom. En del af gevinsten ved salg af fast ejendom bruges til etablering af nye parkeringspladser til cykler og biler ved togstationerne. Dette er en del af aftalen med Transportministeriet om "En grøn transportpolitik".

Tabel 2: Produktivitet

	2010	2009	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkm. pr. medarbejder	7.846	7.522	324	4%
Antal togrejser pr. medarbejder	20.979	20.549	430	2%
Omkostninger pr. togkilometer	133	124	9	7%

Tabel 3: Antal kunder				
1.000 kunder	2010	2009 ⁶	Vækst	
			Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	49.389	47.502	1.887	4%
Øst	25.715	24.469	1.246	5%
Vest	14.425	13.941	484	3%
Øst/Vest over Storebælt	8.370	8.175	195	2%
Øvrige	879	917	-38	-4%
DSBFirst i Danmark ^{1,2}	25.629	25.876	-247	-1%
S-tog (korrigeret) ³	84.897	79.555	5.342	7%
Kunder i Danmark i alt (korrigeret)³	159.915	152.933	6.982	5%
Korrektion sporspærring	8.098	12.480	-4.382	-33%
Kunder i Danmark i alt	168.013	165.413	2.600	2%
Kunder i Tyskland⁴ i alt	1.600	-	1.600	-
Kunder i Sverige⁵ i alt	38.888	36.967	1.912	5%
Eliminering ⁵	-10.267	-11.112	845	8%
Antal kunder i alt	198.234	191.268	6.957	4%
Antal kunder i alt (korrigeret)³	190.136	178.788	11.339	6%
¹ Inklusive rejser på den danske del af Kystbanen samt rejser over Øresund i perioden 1.-10. januar 2009. Disse rejser var oprindeligt indeholdt i rejserne for Fjern- & Regionaltog.				
² Antal kunder i 2010 er baseret på en foreløbig opgørelse.				
³ Eksklusive kunder i de perioder og på de strækninger, hvor der har været sporspærringer. Ved sporspærringer forstås her, at mindst et spor er lukket, og at der i en del af perioden har været totalspærret. Eksklusive korrektioner for sporspærringer udgør kundevæksten i S-tog isoleret set 1 procent.				
⁴ Rejser med det tyske operatørselskab VIAS indgår fra 1. april 2010 med 100 procent i antal kunder for DSB-koncernen. I Koncernregnskabet indgår VIAS pro-rata med 50 procent.				
⁵ Kunder, som kører på tværs af landegrænser, indgår i antal kunder i hvert land. I den samlede opgørelse for DSB-koncernen elimineres for det antal kunder, som ingen på- og afstigning har under rejsen.				
⁶ Antal kunder i 2009 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal reguleret som følge af ny model for opgørelsen af antal rejser.				

stigning i de direkte henførbare omkostninger til eget arbejde, herunder hjemtagning af IC4 opgradering og engangsposter vedrørende moms. Modsat tæller effektiviseringer inden for de administrative funktioner samt øvrige besparelser.

De ovennævnte omkostninger til forbedringer af grundproduktet følger blandt andet som en del af forliget med AnsaldoBreda i 2009. Det er aftalt med Transportministeriet, at i alt 0,5 mia. kr. af den samlede kompensation, over en årrække, anvendes til at hæve kvaliteten af togproduktet gennem en rettidighedsplan for Fjern- & Regionaltog.

Antal medarbejdere

Det gennemsnitlige antal fuldtidsbeskæftigede var 9.449 i 2010, hvilket er en stigning på 141 medarbejdere i forhold til 2009. Stigningen

skyldes primært opstart af nye operationer i Sverige og Tyskland, samt en styrket indsats for at forbedre grundproduktet og rettidigheden. Omvendt har Kort & Godt reduceret antallet af medarbejdere i forhold til sidste år.

Produktivitet

Antal togkilometer per medarbejder er steget med 4 procent til 7.846, mens antal togrejser per medarbejder er steget med 2 procent til 20.979.

Omkostninger per togkilometer er steget med 7 procent fra 124 kr. til 133 kr. i 2010, hvilket især er drevet af hensættelsene vedrørende DSBFirst Øresund.

Udvikling i antal kunder

Antal kunder i DSB-koncernen

I forhold til 2009 er det samlede antal kunder i DSB-koncernen steget med 7,0 mio., hvilket svarer til en stigning på 4 procent. Stigningen skyldes erhvervelsen af det tyske operatørselskab VIAS, de nye svenske operationer samt flere kunder i fjern- og regionaltogstrafikken og i S-togs-trafikken.

På det danske marked steg antallet af kunder med 5 procent. Hermed har DSB mere end opfyldt målene i Sporskifte2010. Med en vækst, korrigeret for sporspærringer, på godt 5 procent i 2. halvår 2010 er de nye kundemål, der blev fastlagt i sommeren 2010, samtidig mere end opfyldt.

Udvikling i persontrafikken i Danmark

Markedet for persontransport har i en lang periode været påvirket af den økonomiske afmatning samt udviklingen i ledigheden og privatforbruget.

Vejdirektoratet har i deres seneste måling opgjort, at den landsdækkende biltrafik i 2010 gik tilbage med godt 1 procent i forhold til 2009. I 2010 var det samlede antal rejser (tog, fly, bil og bus) over Storebælt uændret i forhold til 2009.

Antal bilpassager på Storebæltsbroen gik tilbage med 3 procent, mens antal togrejsende over Storebælt gik frem med 2 procent. DSB's markedsandel over Storebælt er på i alt 26 procent i 2010, sammenlignet med 25 procent i 2009.

I et stagnerende marked har både Fjern- & Regionaltog og S-tog haft en positiv kundevækst i 2010.

Antal kunder i Danmark

Det samlede antal kunder i Danmark er i 2010 steget med 5 procent i forhold til 2009 (korrigeret for sporspærringer). Væksten kan henføres til en historisk høj kundevækst i fjern- og regionaltogstrafikken på 4 procent og en vækst på 7 procent for S-tog. Antallet

af kunder i DSBFirst i Danmark er faldet med 1 procent.

Fjern- & Regionaltog

Fjern- & Regionaltog havde 49,4 mio. kunder i 2010, hvilket er en stigning på 1,9 mio. eller 4 procent i forhold til 2009. Udviklingen skyldes blandt andet et bedre grundprodukt, herunder generel bedre rettidighed, information og rengøring samt et stærkt kunde- og markedsfokus drevet af indførsel af et nyt servicekoncept. Dette viser sig blandt andet i Orange og WildCard, yderligere understøttet af en række nye produktlanceringer som eksempelvis NonStop Lyn (Aarhus - København), loyalitetsprogrammet +more og Familiebilletten samt en ambitiøs salgsindsats i forhold til pendlere. Derved er en stor del af pendlerkunderne blevet fastholdt trods udviklingen i ledigheden. Erhvervsmarkedet er primært blevet tiltrukket af DSB 1' samt webportalen Work+, og fritidsmarkedet af Orange.

I 2010 var der en kundevækst på henholdsvis 5 og 3 procent for Øst og Vest. I begge områder har fritidssegmentet haft vækst drevet af Orange og Familiebilletten. I Øst kan væksten især tilskrives et øget antal kunder i erhvervs- og pendlersegmenterne, mens væksten i Vest også skyldes flere kunder i ungdomssegmentet, blandt andet på grund af uddannelseskort og ungdomsbilletter.

S-tog

S-tog har, på de strækninger, der ikke har været berørt af sporarbejder, haft en kundevækst på 7 procent svarende til 5,3 mio. kunder sammenlignet med 2009. Væksten skyldes et stærkt kunde- og markedsfokus, herunder de positive effekter af Gratis Cykel, Shopping-søndage samt nye billettyper, eksempelvis successen med SMS-billet, samt abonnementskort introduceret til erhvervslivet gennem netportalen Work+. Samtidig har introduktionen af natkørsel med S-tog bidraget positivt til væksten.

På S-togsnettet blev der i hele 2010 gennemført omfattende sporarbejder, herunder primært på Nordbanen og City.

DSBFirst i Danmark

I august 2010 fik kunderne en ny og forbedret køreplan, hvilket, sammen med betydelige investeringer i grundproduktet har medført en stigning i den kundeoplevede rettidighed. Som følge af dette særlige fokus opnåede DSBFirst i oktober og november en kunde-rettidighed på ca. 90 procent. En usædvanlig hård start på vinteren og indkøringsvanskeligheder for Citytunnelen i Malmø medførte dog efterfølgende et fald i den kundeoplevede rettidighed i december.

DSBFirst's danske operatørrettidighed var på 97,9 procent i 3. kvartal 2010 og på 98,4 procent i 4. kvartal 2010. Samtidig var den svenske operatørrettidighed på ca. 99,9 procent i 2010. DSBFirst i Danmark har haft en mindre tilbagegang i antal kunder på 1 procent i 2010.

Antal kunder i udlandet

Det samlede antal internationale kunder steg med 3,5 mio. i 2010 i forhold til 2009, svarende til en fremgang på 10 procent.

Sverige

DSB's aktiviteter i Sverige består af rejser i den svenske del af DSBFirst, øvrige rejsende til Sverige, Roslagsbanan i Stockholmsområdet samt regional- og pendeltogstrafikken i Göteborg og togdriften omkring Jönköping. Strategisk er Øresundsregionen vigtig for DSB, og DSB anser Sverige som sit andet hjemmemarked.

DSBFirst Øresund ejes i fællesskab med vores britiske partner FirstGroup.

DSB har i 2010 vundet udbuddet om regionaltogstrafikken Upptåget i Uppsala-området nord for Stockholm med driftsstart i juni 2011. I Sverige har der i 2010 været 39 mio. kunder, hvilket svarer til en vækst på 5 procent.

Tyskland

DSB's aktiviteter i Tyskland består af rejser med det tyske operatørselskab VIAS. Siden 2005 har VIAS drevet Odenwaldbahn i Frankfurt am Main-området.

Fra december 2010 driver VIAS også Rheingau strækningen fra Frankfurt am Main til Koblenz. VIAS har siden 1. april 2010 haft i alt 1,6 mio. kunder. VIAS ejes i fællesskab med vores tyske partner RATH GmbH.

Forretningsområder

Fjern- & Regionaltog

Nettoomsætningen i Fjern- & Regionaltog er steget med 89 mio. kr. i forhold til 2009.

Passager- og rejsebureauindtægterne udgjorde i alt 3.244 mio. kr. (3.159 mio. kr.), hvilket udgør en stigning på 85 mio. kr. Stigningen skyldes primært væksten i antallet af kunder, blandt andet som følge af et stærkt kunde- og markedsfokus, samt øgede indtægter fra

Tabel 4: Fjern- & Regionaltog				
Beløb i mio. kr.	2010	2009	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	4.893	4.804	89	2%
Passager- og rejsebureauindtægter	3.244	3.159	85	3%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.136	1.147	-11	-1%
Indtægter fra togservice	47	51	-4	-8%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel	279	273	6	2%
Udlejning af togmateriel	187	174	13	7%
Resultat før af- og nedskrivninger	857	795	62	8%
Indtjeningsgrad	17,5	16,5	1,0	6%
Antal togkm (1.000 km)	37.925	36.916	1.009	3%

pladsbilletter. Hertil kommer flere internationale rejser som følge af askeskyen i april. Omvendt er indtægterne negativt påvirket af en lavere gennemsnitlig billetpris, hvilket blandt andet skyldes stigende efterspørgsel efter rabatterede produkter samt færre lange rejser.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er faldet med 11 mio. kr. eller 1 procent i forhold til 2009 (1.147 mio. kr.). Udviklingen er primært en konsekvens af de forudsætninger om effektiviseringer i virksomheden, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden.

Indtægter fra togservice udgjorde 47 mio. kr. (51 mio. kr.), svarende til et fald på 4 mio. kr.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel udgjorde 279 mio. kr. (273 mio. kr.).

Udlejning af togmateriel er steget med 13 mio. kr. og udgjorde 187 mio. kr. (174 mio. kr.). Udviklingen kan henføres til udlejning af nyan-skaffede Øresundstogsæt til Trafikstyrelsen.

Resultat før af- og nedskrivninger steg med 62 mio. kr. og udgjorde 857 mio. kr. (795 mio. kr.). Udviklingen skyldes primært den indregnede kompensation fra AnsaldoBreda (rabat ved køb af reservedele), delvist modvirket af øgede omkostninger som følge af det hårde vintervejr, sporarbejder og en fortsat øget indsats på rettidighed og kundeforbedrende tiltag.

Den samlede produktion udgjorde 37,9 mio. togkilometer i 2010, hvilket er en stigning på

1,0 mio. togkilometer eller 3 procent. Produktionsstigningen kan primært henføres til udvidelsen med NonStop Lyn (Aarhus-København) og den udvidede drift mellem Østerport og Roskilde.

S-tog

Nettoomsætningen i S-tog faldt med 26 mio. kr. svarende til 1 procent.

Passagerindtægterne udgjorde 1.097 mio. kr. (1.077 mio. kr.) i 2010, hvilket svarer til en vækst på 20 mio. kr. Passagerindtægterne er positivt påvirket af en højere gennemsnitspris samt et øget antal kunder på trods af betydelige sporarbejder i 2010.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er reduceret med 46 mio. kr. til 1.281 mio. kr. (1.327 mio. kr.).

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 1.006 mio. kr. (1.073 mio. kr.). Faldet på 67 mio. kr. skyldes blandt andet øgede omkostninger som følge af det hårde vintervejr, omkostninger i forbindelse med de omfattende sporarbejder og det øgede fokus på kundeforbedrende tiltag.

Produktionen, opgjort som antal togkilometer, er faldet med 5 procent på grund af sporspærringer i forbindelse med de omfattende sporarbejder i 2010.

Kort & Godt

Nettoomsætningen i Kort & Godt er steget med 7 mio. kr.

Salg af kiosvarer mv. udgjorde 825 mio. kr.

Tabel 5 : S-tog				
Beløb i mio. kr.	2010	2009	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.378	2.404	-26	-1%
Passagerindtægter	1.097	1.077	20	2%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.281	1.327	-46	-3%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.006	1.073	-67	-6%
Indtjeningsgrad	42,3	44,6	-2,3	-5%
Antal togkm (1.000 km)	14.661	15.471	-810	-5%

Tabel 6: Kort & Godt				
Beløb i mio. kr.	2010	2009	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	992	985	7	1%
Salg af kiosvarer mv.	825	815	10	1%
Provisionsindtægter	167	170	-3	-2%
Resultat før af- og nedskrivninger	21	-10	31	-
Indtjeningsgrad	2,1	-1,0	3,1	-

(815 mio. kr.), hvilket er en forbedring på 10 mio. kr. i forhold til 2009.

Provisionsindtægterne er faldet med 3 mio. kr. og udgjorde 167 mio. kr. (170 mio. kr.) i 2010. Faldet skyldes en ændring af det strategiske kundefokus, således at en større andel af billetsalget foretages via online medier.

Resultat før af- og nedskrivninger er steget med 31 mio. kr. i forhold til 2009. Udviklingen skyldes primært omkostningstilpasninger samt effekten af konverteringen af Kort & Godt butikker til 7-Eleven. Omkring 80 butikker i Kort & Godt er planlagt til at indgå i 7-Eleven konceptet. Ved udgangen af 2010 var i alt 25 Kort & Godt-butikker blevet omdannet til 7-Eleven butikker.

DSBFirst Øresund¹

DSBFirst Øresund er i en alvorlig økonomisk situation, idet forretningsområdets udvikling i 2010 ikke har levet op til det forventede med driftsunderskud til følge. Det er nu konstateret at denne udvikling er fortsat med driftsunderskud i de første måneder af 2011. DSB's ledelse har derfor igangsat en tilbundsående analyse af DSBFirst Øresunds økonomi og en revision

af forretningsplanen. Der foregår herudover en række juridiske og økonomiske undersøgelser af forhold relateret til DSBFirst Øresund. Det forventes nu, at DSBFirst Øresund vil realisere et større driftsunderskud i 2011.

Kammeradvokaten fremlagde den 9. april 2011 for DSB's bestyrelse sin vurdering af statsstøtteretlige problemstillinger i forholdet mellem DSB og DSBFirst Øresund. Efterfølgende er modtaget notat af 13.april 2011. I forlængelse heraf sammenholdt med DSB's forventning om et betydeligt driftsunderskud i DSBFirst Øresund i 2011, har DSB foretaget en revurdering af værdiansættelsen af de enkelte selskaber i forretningsområdet DSBFirst Øresund. Dette har resulteret i, at der er foretaget nedskrivninger af materielle anlægsaktiver og tilgodehavender m.v. samt indregnet hensatte forpligtelser til estimerede fremtidige tab på trafikkontrakter m.v. samt eventuelle tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte. Den samlede resultatpåvirkning relateret til DSBFirst Øresund af disse forhold udgør en omkostning på ialt 725 mio. kr. før skat, hvoraf 194 mio. kr. påvirker resultat før af- og nedskrivninger i DSBFirst Øresund.

¹ DSBFirst Øresund er et forretningsområde, der består af selskaberne DSBFirst ApS, DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst AB

Tabel 7: DSBFirst Øresund				
Beløb i mio. kr.	2010	2009	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	880	823	57	7%
Indtægter fra trafikkontrakter	749	682	67	10%
Øvrig nettoomsætning	131	141	-10	-7%
Resultat før af- og nedskrivninger	-145	-6	-139	-
Indtjeningsgrad	-16,5	-0,7	-15,8	-

Det skal understreges, at nedskrivningerne og hensættelserne er foretaget på baggrund af Kammeradvokatens vurdering og en foreløbig analyse af den økonomiske situation i DSBFirst Øresund, og at beløbet på de 725 mio. kr. før skat er baseret på en overordnet vurdering af mulige konsekvenser.

Der er således væsentlig regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende de indregnede nedskrivninger og hensættelser, herunder særligt tilbagebetalingskrav vedrørende statsstøtte samt tabsgivende trafikkontrakter m.v.

Opgørelsen på i alt 725 mio. kr. kan således vise sig at afvige markant i både positiv og negativ retning.

Nettoomsætningen i DSBFirst Øresund er i 2010 steget med 57 mio. kr.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 749 mio. kr. (682 mio. kr.), hvilket er en stigning på 67 mio. kr. i forhold til 2009. Udviklingen skyldes produktionsudvidelser, primært på de svenske strækninger, samt effekten af forbedret rettidighed.

Resultat før af- og nedskrivninger udgør et underskud på 145 mio. kr. Ultimo 2010 overførte DSBFirst selskabets vedligeholdelsesaktiviteter til DSB Vedligehold A/S. Avancen vedrørende den koncerninterne overførsel udgør 73 mio. kr., og er indtægtsført i DSB-First under andre driftsindtægter i 2010 ved brug af overtagelsesmetoden. Avancen er elimineret i koncernregnskabet for DSB. Reguleret for denne avance udgør resultatet før af- og nedskrivninger i DSBFirst et underskud på 218 mio. kr.

Af- og nedskrivninger, finansielle poster og nøgletal

Afskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 292 mio. kr. og udgjorde 1.639 mio. kr. (1.347 mio. kr.).

Stigningen skyldes primært nedskrivninger af materielle anlægsaktiver vedrørende DSBFirst Øresund, ibrugtagning af togmateriel samt afskrivninger på øget tungt vedligehold af egne tog.

Større investeringer

DSB har i 2010 investeret 2.464 mio. kr. (1.354 mio. kr.). Stigningen skyldes primært større investeringer i IC4- og Øresundstogsæt samt mere tungt vedligehold af egne tog.

Finansielle omkostninger

I 2010 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 450 mio. kr. (388 mio. kr.). Stigningen på 62 mio. kr. skyldes dels et fald i indtægter vedrørende rentekompensation som følge af forliget med AnsaldoBreda (62 mio. kr. i 2010 og 145 mio. kr. i 2009), delvist opvejet af et lavere renteniveau.

Udvikling i nøgletallene

Særligt hensættelserne vedrørende DSBFirst Øresund samt fratrædelsesomkostningerne i 2010 har påvirket udviklingen i nøgletallene negativt i forhold til 2009. Indtjeningsgraden er således faldet fra 22,2 til 15,3 og overskudsgraden fra 8,6 til -1,0. Egenkapitalforrentningen er faldet fra 4,6 til -8,2.

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) er -1,2 i 2010, hvilket er 4,5 procentpoint mindre end i 2009.

Gearing udgør 7,8 i 2010, hvilket er en stigning på 2,4 procentpoint i forhold til 2009.

Soliditetsgraden var pr. 31. december 2010 på 25,7. Faldet på 2,9 procentpoint skyldes udviklingen i egenkapitalen.

Rentedækningen udgør 0,0 i 2010 sammenlignet med 1,8 i 2009.

Balanceposter

Balancesummen er steget

Koncernens balancesum udgjorde 25.776 mio. kr. pr. 31. december 2010 i forhold til 25.707

mio. kr. ultimo 2009, hvilket er en stigning på 69 mio. kr. Stigningen skyldes primært øgede investeringer i togmateriel.

Egenkapitalen udgjorde 6.613 mio. kr., hvilket er 735 mio. kr. mindre end ultimo 2009. Udviklingen skyldes det regnskabsmæssige tab vedrørende DSBFirst Øresund.

Hensatte forpligtelser er steget fra 2.071 mio. kr. ultimo 2009 til 2.499 mio. kr. pr. 31. december 2010. Stigningen på 428 mio. kr. skyldes hensættelser til tabsgivende trafikkontrakter, herunder garantier, vedrørende DSBFirst Øresund.

Den samlede gæld er pr. 31. december 2010 på 16.663 mio. kr., hvilket er 390 mio. kr. mere end ultimo 2009.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at udbytte til Transportministeriet for 2010 fastsættes til 300 mio. kr. som udgør det beløb, der er aftalt mellem Transportministeriet og DSB i forlængelse af fremlæggelsen af Finanslovsforslaget for 2011.

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som for 2009.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2010

I forlængelse af EU-Kommisionens afgørelse af sagen mod den danske stat, der afviser, at der har været ydet ulovlig statsstøtte til DSB i forbindelse med de hidtidige trafikkontrakter, har DSB og Transportministeriet den 3. marts 2011 indgået tillægskontrakt om etablering af

en kontraktreguleringsmekanisme (claw back) i trafikkontrakten om offentlig servicetrafik udført i perioden 2005-2014. Tillægskontrakten er gældende fra 1. januar 2010 og til Trafikkontraktens udløb i 2014.

DSB indgik den 20. januar 2011 aftale med Region Midtjylland om, at DSB overtager driften af Odderbanen.

I forlængelse af bestyrelsens behandling af årsregnskabet den 17. marts 2010 blev DSB's administrerende direktør afskediget og Økonomidirektør Klaus Pedersen udpeget til Konstitueret administrerende direktør. Peter Christensen er udpeget til Konstitueret økonomidirektør.

Den 8. april 2011 meddelte Ulrik Salmonsen, at han ønskede at trække sig fra DSB's bestyrelse. Han afløses af Preben Steenholdt Pedersen.

Endvidere fik bestyrelsen på ekstraordinært bestyrelsesmøde den 9. april 2011 mundtligt forelagt Kammeradvokatens foreløbige vurdering af den undersøgelse og efterfølgende notat af 13. april, som Transportministeriet har bedt om. Kammeradvokaten vurderer, at der er statsstøtteretlige problemstillinger i forholdet mellem DSB og DSB First Øresund.

På baggrund af denne vurdering, og den presede økonomi i DSBFirst Øresund, er der i DSB's årsregnskab for 2010 indregnet nedskrivninger og hensættelser til imødegåelse af forventede tab i DSBFirst Øresund og tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte m.v. på i alt 725 mio. kr.

Forventninger til fremtiden

DSB vil fortsat tilpasse og effektivisere virksomheden, så der til stadighed er ressourcer til at forbedre togproduktet for at gøre det mere attraktivt at være kunde hos DSB, men også for at imødegå de økonomiske krav i trafikkontrakterne. Vi vil således sikre en bæredygtig økonomisk udvikling for virksomheden. Der vil i 2011 blive gennemført en række aktiviteter målrettet mod kunderne. Eksempelvis køreplansudvidelser, Gratis cykel med S-toget, Gratis kørsel på shopping søndage, forbedring af de digitale salgskanaler samt forbedret tryk og sikkerhed på blandt andet stationerne. Bæredygtighed i økonomien opnås blandt andet gennem effekten i 2011 af de afskedigelser af administrative medarbejdere, der blev foretaget i 2010, samt en kontinuerlig indsats for at øge effektiviteten i forretningen og forbedre DSB's konkurrenceevne.

Hertil og for yderligere at kunne fokusere på kerneproduktet og forbedre konkurrenceevnen udskiller DSB og DSB S-tog vedligeholdelsesaktiviteterne og samler dem i et selvstændigt selskab, DSB Vedligehold A/S. Dermed sikres fokus på udførelsen af denne opgave, som har afgørende betydning for togenes rettidighed. Selskabet begyndte driften pr. 1. januar 2011.

Forventninger til 2011

Således er DSB i 2011 på vej mod nye ambitiøse mål. Den nye strategi skal, sammen med de tiltag og målsætninger som Transportministeren og DSB præsenterede i september 2010, sætte rammerne for udviklingen af DSB's fremtidige forretning. Det overordnede mål er at fordoble antallet af togkunder i Danmark frem mod 2030. Som en del af denne strategi, og i lighed med det nye vedligeholdelsesselskab, forventes stationsaktiviteterne i 2011 udskilt i et selvstændigt selskab.

Resultat før skat forventes i 2011 at blive i størrelsesordenen 300 mio. kr., eksklusive

omkostninger til eventuelle restruktureringer og eventuel regulering af hensættelse til tab vedrørende DSBFirst Øresund, sammenlignet med -551 mio. kr. i 2010. Forventningen er revurderet og nedjusteret i forhold til tidligere udmelding den 18. marts 2011 som følge af udviklingen i DSBFirst Øresund. Forventningen til resultatet for 2011 er påvirket af en positiv udvikling i antallet af kunder i både S-tog og Fjern- & Regionaltog. Væksten er understøttet af en række planlagte kunde- og produkttiltag. Herunder en udvidet køreplan med blandt andet en udvidelse af den succesfulde introduktion af Nonstop Lyn (København-Århus). Forventningen til resultatet i 2011 er dertil positivt påvirket af den løbende effektivisering af virksomheden, helårseffekten af effektiviseringer i Sporskifte2010 regi. De stigende passagerindtægter, samt effekten af effektiviseringerne, modsvares delvist af stigende omkostninger til blandt andet produktionsudvidelser og energiomkostninger.

For fjern- og regionaltogstrafikken forventes en stigning i produktionsomfanget sammenlignet med 2010. Denne produktionsstigning skyldes primært udvidelse af Nonstop Lyn (København-Århus) samt hurtigere morgentog mellem Sønderborg og København. På S-togsnettet er produktionsomfanget i 2011 lidt større end niveauet i 2010, hvilket hovedsagelig skyldes de omfattende sporarbejder i 2010 samt flere S-tog til Shopping-søndage.

For både fjern- og regionaltogstrafikken og S-togstrafikken forventes en generelt forbedret rettidighed i 2011.

I forbindelse med finanslovsforhandlingerne for 2011 er det aftalt, at DSB skal bidrage med 300 mio. kr., uden at det skal forringe servicen eller forhøje billetprisen. Efterfølgende er det besluttet, at de 300 mio. kr. er en del af udbyttebetalingen i 2011.

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2010 for DSB.

Der er væsentlig usikkerhed vedrørende de indregnede nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. før skat relateret til DSBFirst Øresund. Opgørelsen af de 725 mio. kr. er baseret på en række forudsætninger og antagelser. Det faktiske udfald kan vise sig at afvige markant i såvel positiv som negativ retning fra det foreløbigt estimerede.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. 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 2010 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010.

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

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

København, den 13. april 2011

I direktionen

Klaus Pedersen

Konsitueret
administrerende direktør

I bestyrelsen

Mogens Granborg
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Lotte Littau Kjærgaard

Lilian Merete Mogensen

Jens Iwer Petersen

Andreas Hasle

Flemming Rasmussen

Preben Steenholt Pedersen
(indtrådt den 8. april 2011)

Til bestyrelsen

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 side 64-101 Koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet aflægges efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandards. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at koncernregnskabet og årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

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

Forbehold

Som omtalt i ledelsesberetningens afsnit om DSBFirst Øresund (DSBFirst ApS, DSBFirst Danmark A/S og DSB First Sverige AB) samt note 31 er der indregnet nedskrivninger og hensættelser til tab på i alt 725 mio. kr. før skat. Der er væsentlig usikkerhed vedrørende særligt tilbagebetalingskrav for statsstøtte samt konsekvenser af tabsgivende trafikkontrakter.

Opgørelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund på i alt 725 mio.kr. før skat er baseret på en række forudsætninger og antagelser. Det faktiske udfald kan vise sig at afvige markant i såvel positiv som negativ retning fra det foreløbigt estimerede. Vi tager derfor forbehold for fuldstændighed samt størrelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund.

Konklusion

Det er vores opfattelse, bortset fra den mulige virkning af det i forbeholdet anførte, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse i overensstemmelse med oplysningskravene i årsregnskabsloven og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Revisionen har ikke omfattet ledelsesberetningen, men vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den gennemførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 13. april 2011

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard

Revisionschef

Nærværende revisionspåtegning træder i stedet for den tidligere offentliggjorte revisionspåtegning som gengivet i bilag til DSB's årsregnskabsmeddelelse for 2010 dateret 18. marts 2011.

Til transportministeren

Påtegning på årsregnskab

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 side 64-101 omfattende anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet aflægges efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen 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 Trafikkontrakten, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandards og god offentlig revisionsskik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber mv. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at koncernregnskabet og årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens

interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af 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 koncernregnskabet og årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

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

Forbehold

Som omtalt i ledelsesberetningens afsnit om DSBFirst Øresund (DSBFirst ApS, DSBFirst Danmark A/S og DSB First Sverige AB) samt note 31 er der indregnet nedskrivninger og hensættelser til tab på i alt 725 mio. kr. før skat. Der er væsentlig usikkerhed vedrørende særligt tilbagebetalingskrav for statsstøtte samt konsekvenser af tabsgivende trafikkontrakter.

Opgørelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund på i alt 725 mio.kr. før skat er baseret på en række forudsætninger og antagelser. Det faktiske udfald kan vise sig at afvige markant i såvel positiv som negativ retning fra det foreløbigt estimerede. Vi tager derfor forbehold for fuldstændighed samt størrelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet, bortset fra den mulige virkning af det i forbeholdet anførte, giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af koncernregnskabet og årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse i overensstemmelse med oplysningskravene i årsregnskabsloven og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Revisionen har ikke omfattet ledelsesberetningen, men vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den gennemførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 13. april 2011

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Kurt Gimsing

Statsaut. revisor

Torben Bender

Statsaut. revisor

Rigsrevisionen

Henrik Otbo

Rigsrevisor

Anne Aagaard

Kontorchef

Deloitte

Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

Erik Holst Jørgensen

statsaut. revisor

Kim Mücke

statsaut. revisor

Til transportministeren

Erklæring om udført forvaltningsrevision

I forbindelse med den finansielle revision af DSB's koncernregnskab og årsregnskab for 1. januar – 31. december 2010 har vi for modervirksomheden DSB foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af DSB, og at oplysningerne i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for modervirksomheden DSB's virksomhed i 2010.

Ledelsens ansvar

DSB's ledelse har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn ved forvaltning af DSB, og at oplysningerne i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for modervirksomheden DSB's virksomhed i 2010.

Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision

I overensstemmelse med god offentlig revisionsskik, jf. lov om revision af statens regnskaber mv., har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om DSB har etableret forretningsgange, der understøtter en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning. Vi har endvidere stikprøvevist gennemgået DSB's rapportering i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater for modervirksomheden DSB. Vores arbejde er udført med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at forvaltningen på de udvalgte områder er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde, og at oplysningerne i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for modervirksomheden DSB's virksomhed i 2010.

Forbehold

Ved den udførte forvaltningsrevision er det vores opfattelse, at DSB's håndtering af samhandelen med DSBFirst og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland ikke er sket med tilstrækkelig forståelse og behørig hensyntagen til de særlige krav, der er for konkurrenceudsatte aktiviteter, herunder behovet for at udarbejde nødvendig dokumentation for transaktionerne forud for samhandelen. Vi skal særligt gøre opmærksom på overdragelsen af kontraktrettigheder om vedligeholdelse af togsæt på Helgoland fra DSBFirst til DSB Vedligehold A/S. Vi finder derfor, at det ikke kan dokumenteres, at DSB's håndtering af de konkurrenceudsatte aktiviteter har været korrekt.

På den baggrund tager vi forbehold for, at DSB's forvaltning af samhandelen med DSBFirst og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland i regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010, er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Konklusion

Bortset fra det i forbeholdet anførte er vi ved den udførte forvaltningsrevision ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 på de områder vi i øvrigt har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde, eller at

oplysningerne i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater ikke er dokumenterede og dækkende for modervirksomheden DSB's virksomhed i 2010.

København, den 13. april 2011

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Kurt Gimsing

Statsaut. revisor

Torben Bender

Statsaut. revisor

Rigsrevisionen

Henrik Otbo

Rigsrevisor

Anne Aagaard

Kontorchef

Deloitte

Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

Erik Holst Jørgensen

statsaut. revisor

Kim Mücke

statsaut. revisor

God selskabsledelse

DSB tilstræber, at de mål, virksomheden styres efter, og de overordnede principper og strukturer, der regulerer samspillet mellem ejer, ledelsesorganer og virksomhedens øvrige interessenter, til enhver tid lever op til anbefalingerne for god selskabsledelse. DSB informerer om holdninger og aktiviteter vedrørende selskabsledelse i årsrapporten og på virksomhedens hjemmeside.

Anbefalingerne fra Komitéen for god selskabsledelse har til formål at skabe gennemsigtighed i selskabernes ledelsesforhold og er bygget op om 'følg eller forklar-princippet'. I april 2010 præsenterede komitéen sine reviderede anbefalinger, som NASDAQ OMX Copenhagen efterfølgende i maj 2010 besluttede at implementere, så anbefalingerne gælder for regnskabsår, der begynder 1. januar 2010 eller senere.

Som følge af at DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, og ikke er et aktieselskab, er der dele af anbefalingerne, hvis formål og sigte ikke vurderes at være relevante for DSB. Det gælder eksempelvis en række anbefalinger, som retter sig mod forholdet til en bred gruppe af ejere i børsnoterede selskaber. Dette vedrører anbefalingerne om udøvelse af ejerskab og kommunikation med ejerne samt anbefalingerne om forberedelse af generalforsamlingen, herunder indkaldelse og afgivelse af fuldmagt. Endvidere er anbefalingerne om information om aktier, optioner og warrants ejet af bestyrelsesmedlemmerne ikke relevante.

DSB's ledelse gennemgår årligt anbefalingerne for god selskabsledelse og vurderer i den forbindelse, om der er behov for tilpasninger af DSB's styrings- og ledelsesprincipper.

Ejerskab og lovgivning

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed og dermed fuldt statsejet. Transportministeren udfylder rollen som ejer og udøver

sit ejerskab på grundlag af principperne i udgivelsen "Staten som aktionær (2004)". DSB's bestyrelse overvåger virksomhedens resultater, ledelse og organisation på vegne af transportministeren, mens direktionen har det daglige ansvar for driften.

DSB er ligesom andre virksomheder, der er helt eller delvist ejet af staten, underlagt selskabsloven og årsregnskabsloven. Herudover udgør ministeransvarlighedsloven, lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S ("DSB-loven") og anden relevant lovgivning det juridiske grundlag for tilsynet med og styringen af DSB. DSB's formål, ledelse og opgaver er reguleret i DSB-loven. DSB udarbejder årsrapport i henhold til årsregnskabsloven, danske regnskabsvejledninger og DSB-loven. Herudover skal DSB udarbejde delregnskaber, som er underlagt regnskabsreglementet for DSB, og i tilknytning hertil konkurrenceretlige vilkår for DSB. Lovgivningen, vedtægterne, bestyrelsens forretningsorden og direktionsinstruksen afspejler DSB's ansvar for, som samfundsejet virksomhed, at udøve god selskabsledelse i alle henseender.

Åbenhed og kommunikation

DSB tilsigter, at dialogen mellem virksomheden og interessenterne (ejer, kunder, medarbejdere og samarbejdspartnere) er så åben og bred som mulig, samt at kommunikationen er så let og effektiv som mulig. DSB har en vedtaget og offentliggjort koncernkommunikationspolitik, som redegør detaljeret for retningslinjerne for DSB's kommunikation såvel internt som eksternt. Kommunikationspolitikken redegør desuden for DSB's værdigrundlag, og dermed inden for hvilke rammer virksomheden kan kommunikere med interne og eksterne interessenter.

Med henblik på at forbedre kundeservicen og styrke dialogen med kunderne er det besluttet, at der skal etableres en 'kundernes

ambassadør'-funktion, som skal være en uafhængig klageinstans. Kundeambassadøren vil ud over at behandle klager også kunne tage sager op af egen drift. Kundeambassadøren vil halvårligt aflevere en statusrapport til DSB's ledelse. Funktionen forventes etableret i løbet af 1. halvår 2011.

I årsrapporten redegør DSB for sine aktiviteter i forhold til bæredygtig udvikling, herunder miljø og socialt ansvar. Der udarbejdes årligt en separat miljørapport, ligesom DSB's miljøstrategi er offentliggjort på virksomhedens hjemmeside.

DSB har i 2010 desuden besluttet at oprette en whistleblowerfunktion, der vil give medarbejderne mulighed for anonymt at indberette mistanker om eventuelle overtrædelser af etisk forretningsadfærd og økonomisk kriminalitet. Ved årets udgang havde DSB indsendt ansøgning om tilladelse til oprettelse til Datatilsynet. Funktionen forventes etableret i løbet af 1. halvår 2011.

Virksomhedsmødet

Virksomhedens øverste organ, virksomhedsmødet, svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab.

Transportministeren sidestilles med en eneaktionær og udøver på virksomhedsmødet de samme beføjelser, som efter aktieselskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer aktionærer.

På virksomhedsmødet deltager transportministeren, bestyrelsen, direktionen og DSB's revisorer. Virksomhedsmødet ledes af en dirigent, som udpeges af transportministeren. Mødet er åbent for pressen.

Virksomhedens vedtægter kan ændres af transportministeren efter forhandling med bestyrelsen. Vedtægtsændringer sker formelt på virksomhedsmødet.

Årsrapporten, som godkendes på det ordinære virksomhedsmøde inden udgangen af april måned, suppleres i overensstemmelse med regnskabsreglementet med delregnskaber

for virksomhedens hovedforretningsområder, opgjort i overensstemmelse med de konkurrenceretlige retningslinjer.

Bestyrelsens sammensætning

DSB ledes af en bestyrelse på ni medlemmer – pt. tre kvinder og seks mænd. Transportministeren vælger seks af medlemmerne, de øvrige tre er valgt af medarbejderne jf. nedenfor. Formanden må ikke udføre hverv for DSB, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand, bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver bedt om at udføre for og af bestyrelsen.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges normalt for en periode af to år. Genvalg kan finde sted. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de medlemmer, ministeren har valgt.

De medlemmer, som ministeren vælger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn, så bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale forhold. Statsansatte, der er underlagt ministerinstruktion, kan ikke sidde i bestyrelsen. DSB er i den sammenhæng ligestillet med et statsligt aktieselskab.

Medarbejderne vælger i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentation tre medlemmer til bestyrelsen.

Transportministeren vælger på virksomhedsmødet formand og næstformand, som udgør formandskabet. Som de øvrige bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet kan formandskabet ikke være ansat i virksomheden. Formandskabets arbejde er reguleret af bestyrelsens forretningsorden.

Der er ikke fastsat en aldersgrænse for bestyrelsesmedlemmer i DSB's vedtægter.

Bestyrelsen er bredt sammensat af personer med viden om transportsektoren samt økonomiske, internationale udviklings- og ledelsesmæssige kompetencer. I DSB's bestyrelse

har medlemmerne i 2011 følgende anciennitet:

- 2 medlemmer har siddet 1 år
- 2 medlemmer har siddet 2 år
- 1 medlem har siddet 8 år
- 1 medlem har siddet 9 år
- 3 medlemmer har siddet 12 år

Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen ansætter og afskediger virksomhedens direktion og fastsætter ansættelsesvilkår, herunder vederlag for direktionen. Bestyrelsen modtager regelmæssigt regnskabsmæssige oplysninger, budgetter og andre væsentlige oplysninger fra direktionen til belysning af virksomhedens og dens tilknyttede virksomheders udvikling. Bestyrelsen gennemgår perioderegnskaber og budgetter samt afvigelser herfra. Bestyrelsen behandler i løbet af året følgende emner:

- Gennemgang af årsrapport og regnskabsmeddelelse.
- Mindst én gang årligt tages der stilling til, om DSB's organisation, herunder navnlig om DSB's bogholderi- og regnskabsfunktion,

den interne kontrol og it-organisationen er betryggende, samt hvilke kontrolprocedurer, der er fastlagt for at sikre imod misbrug.

- Én gang om året foretages indstilling til transportministeren om valg af den statsautoriserede revisor på virksomhedsmødet.
- Én gang om året gennemgås DSB-koncernens forsikringsforhold, herunder hvorledes forsikringsdækningen er tilvejebragt i overensstemmelse med den af bestyrelsen godkendte forsikringspolitik.
- Én gang om året godkendes budgettet for næste år samt budgetprognose for de efterfølgende to regnskabsår.
- Hvert kvartal gennemgås kvartalsrapporten, der som minimum skal indeholde oplysning om DSB's likviditet, finansieringsforhold, passagerudvikling, regularitet og andre relevante kvalitetsmål, væsentlige dispositioner, pengestrømme og særlige risici.

DSB har ikke nedsat bestyrelseskomitéer, da det vurderes hensigtsmæssigt, at alle bestyrelsens medlemmer deltager i alle opgaver.

Bestyrelsens uddannelsesmæssige kompetencer

Mogens Granborg

- 1971: Civilingeniør
- 1975: Erhvervsforsker og HD i Finansiering

Annette Sadolin

- 1979: Cand.jur.
- 1979: Columbia University Special Law Program

Lars Andersen

- 1986: Cand.polit
- 2005-2006: Lederuddannelse

Lilian Mogensen

- 1986: Cand.Mag. i tysk og informationsvidenskab, Århus Universitet
- 1994: Bifag i psykologi, Aalborg Universitet

Lotte Littau Kjærgaard

- 1990: Kontorassistent
- 1992: Akademiøkonom i afsætning og økonomistyring

Jens Iwer Petersen

- 1975: Cand.merc.

Andreas Hasle

- 1985: Bachelor i dansk og filmvidenskab
- 2008: Executive MBA

Flemming Rasmussen

- 1971: Håndværkeruddannelse

Bestyrelsesmøder

Der afholdes minimum fire bestyrelsesmøder om året. I 2010 blev der afholdt fem ordinære og tre ekstraordinære bestyrelsesmøder. I 2011 er der planlagt seks ordinære bestyrelsesmøder samt et bestyrelsesseminar. Herudover foretager bestyrelsen én gang om året en faglig rejse.

På bestyrelsesmøderne behandler bestyrelsen alle forhold vedrørende DSB's overordnede udvikling. På hvert møde fremlægges revisionsprotokollen, og enhver protokoltilførsel gennemgås og underskrives af samtlige bestyrelsesmedlemmer.

Evaluering

Bestyrelsen gennemfører årligt en evaluering, hvor bestyrelsens arbejde, resultater og sammensætning samt samarbejdet med direktionen evalueres. Den samlede bestyrelse vurderer, i hvilket omfang tidligere fastlagte strategiske målsætninger og planer er blevet realiseret. Evalueringen forestås af bestyrelsesformanden ved personlige samtaler med bestyrelsens medlemmer. Resultatet af evalueringen drøftes i den samlede bestyrelse.

Direktionen

Direktionen er ansvarlig for DSB's daglige ledelse, herunder at bogføringen sker under iagttagelse af lovgivningens regler herom, og at formueforvaltningen sker på en betryggende måde.

Ved instruks fastsætter bestyrelsen de nærmere retningslinjer for direktionen, herunder retningslinjer for arbejdsfordelingen mellem bestyrelse og direktion og direktionens kompetence i beløbsmæssig henseende. Instruksen forelægges Transportministeren til godkendelse.

Direktionens løn og bonus fremgår af note 6 i årsregnskabet.

Direktionens medlemmer kan ikke uden forudgående aftale med bestyrelsen påtage sig andre hverv, som ikke tilgodeser virksomhedens interesser.

Bestyrelsens formand og næstformand er forpligtet til at orientere transportministeren om sager af væsentlig betydning. Denne orientering sker blandt andet på kvartalsmøder, hvor ministeren orienteres om forhold, som kan have væsentlig økonomisk betydning eller politisk interesse. På møderne orienteres der også om forsikringsdækningen i virksomheden og dens tilknyttede virksomheder, herunder størrelsen af selvrisko for de enkelte forsikringer.

Endelig forelægges Transportministeren delregnskaber udarbejdet i henhold til de konkurrenceretlige retningslinjer.

Investeringer

Af DSB-loven og DSB's vedtægter fremgår det, at såfremt DSB eller DSB's tilknyttede virksomheder ønsker at foretage investeringer, som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal de forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen fremgår af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelæggelse for finansudvalget. DSB's udlandsaktiviteter reguleres i vedtægternes § 5.

Lån

Rammer for virksomhedens og dens tilknyttede virksomheders optagelse af lån til såvel drifts- som investeringsformål fastsættes ifølge DSB-loven af Transportministeren. Rammerne for lån til investeringsformål godkendes af Folketingets Finansudvalg.

De gældende rammer for lån til driftsformål og principperne for optagelse af lån til investeringsformål fremgår af vedtægterne.

Revision

DSB's årsregnskaber revideres efter årsregnskabslovens bestemmelser af mindst én statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af Transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen. Valget gælder for ét år ad gangen. Genvalg kan finde sted. Rigsrevisor og den statsautoriserede revisor reviderer DSB's regnskaber efter reglerne i

lov om revision af statens regnskaber m.m. Ved årsregnskabets aflæggelse skal den statsautoriserede revisor afgive en erklæring om, hvorvidt kravene i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer er overholdt.

DSB har tillige en intern revision, som også er intern revision for DSB's danske 100 procent ejede tilknyttede virksomheder. Chefen for Intern revision er ansat direkte af bestyrelsen.

Seneste meddelelser sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

04.03.2010	Meddelelse om større samarbejdskontrakt
25.03.2010	Indsendelse af meddelelse om årsrapport
13.04.2010	Indsendelse af indkaldelse til virksomhedsmøde
27.05.2010	Indsendelse af meddelelse om kvartalsregnskab
11.06.2010	Indsendelse af referat af virksomhedsmøde
31.08.2010	Indsendelse af meddelelse om halvårsregnskab
29.11.2010	Indsendelse af meddelelse om 3. kvartalsregnskab

Finanskalender 2011

27.04.2011	Virksomhedsmøde
------------	-----------------

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

25.05.2011	1. kvartal
22.08.2011	Halvårsrapport
17.11.2011	3. kvartal

DSB's publikationer

Årsregnskabsmeddelelse og årsrapport for 2010 findes på www.dsb.dk

Risikostyring

Risikostyringen i DSB er under udvikling i takt med, at DSB gennemgår en omfattende udvikling mod en moderne og mere international servicevirksomhed.

God risikostyring kan understøtte, at DSB når sine mål. Vi arbejder derfor kontinuerligt med at identificere, vurdere og måle de risici, som er afledt af forretningsmæssige aktiviteter. Risici kan både betyde uønskede hændelser med negativ effekt som følge, men det kan også betyde, at der opstår nye forretningsmuligheder.

DSB har gennem mange år arbejdet fokuseret med jernbanesikkerhed og styring af de risici, der er forbundet med at køre tog. Denne risikostyring er i dag en velfungerende del af forretningen. Det er derfor meget sikkert at køre med tog. Selv om sikkerheden er i orden, fortsætter DSB, i samarbejde med myndighederne, med konstant at fokusere på høj sikkerhed.

Makrorisici

DSB har gennem den seneste lavkonjunktur oplevet en fremgang i passagertallene til trods for, at forventningen er, at færre personer skal transporteres. Fremgangen vurderes at være sket på bekostning af biltrafikken og som følge af et stadig bedre serviceudbud.

Danmark begynder igen at gå lysere makro-økonomiske tider i møde, og DSB er opmærksom på, at der i den udvikling ligger en risiko for, at bilen igen vælges til. Derfor ligger der en vigtig opgave i at fastholde de kunder, der allerede har skiftet til togtrafikken. En generel fremgang i økonomien vil medføre en øget mobilisering af befolkningen – både i privat og erhvervsmæssig henseende. I den mobilisering er der en unik mulighed for at sikre, at toget bliver det foretrukne transportmiddel og dermed øge passagertallene.

Tendenser i samfundet kan også have stor indflydelse på de risici, DSB står overfor. Er der større samfundsmæssig forståelse for fx mere miljørigtige transportløsninger, er det vigtigt at udvikle produkter og services, der understøtter dette.

Markedsrisici

Konkurrence

DSB's primære konkurrent er, udover andre togoperatører, de individuelle transportformer som bil og fly. DSB betragter de øvrige kollektive transportformer (fx metro og bus), som komplementære, og risikominimeringen i forhold til disse består i til stadighed at udbygge og sikre et optimalt samarbejde og en effektiv koordinering til kundernes bedste.

En række forhold i specielt den samfundsmæssige udvikling kan påvirke, hvilken transportform der foretrækkes. DSB ønsker at være et reelt alternativ til de øvrige transportformer og er derfor især fokuseret på rettidighed, udvikling af nye produkter, servicekoncepter mv. Vi forsøger også at tiltrække nye kunder via forskellige prisstrategier. Blandt andet er Orange-billetter blevet et meget populært produkt. Der er også indgået aftale med forskellige virksomheder og kommuner, så Erhvervskortet, bliver et medarbejdertilbud. Vi forsøger også at styre udbud af specielle rabat-produkter, så der er en god balance mellem lavere billetpriser og kundetilgang.

Klagesager ved Europa-Kommissionen

Som omtalt i årsrapporten for 2009 traf Europa-Kommissionen den 24. februar 2010 afgørelse om de to klagesager, hvori den danske stat blev beskyldt for at have ydet ulovlig statsstøtte til DSB gennem for høj kontraktbetaling for DSB's trafikkontrakter. Kommissionen, der behandlede de to klagesager sammen, konkluderede i sin afgørelse,

at den betaling, DSB hidtil har modtaget, er i overensstemmelse med statsstøttereglerne og således ikke er ulovlig.

Det er endnu usikkert, om en af eller begge de klagende parter vil anlægge sag ved EF-Domstolen mod Kommissionen med påstand om, at afgørelsen skal ændres. DSB er fortsat af den klare opfattelse, at den modtagne betaling ikke har været ulovlig statsstøtte.

DSBFirst Øresund

DSBFirst Øresund står i en alvorlig økonomisk situation, idet selskabets udvikling i 2010 ikke har levet op til det forventede med driftsunderskud til følge. Det er nu konstateret at denne udvikling er fortsat i de første måneder af 2011.

DSB's ledelse har derfor igangsat en tilbunds-gående analyse af selskabets økonomi og revision af forretningsplanen. Der er herudover igangsat en række juridiske og økonomiske undersøgelser af forhold relateret til DSBFirst Øresund.

Efterfølgende har statens advokat, Kammeradvokaten, vurderet sagen. Kammeradvokatens vurdering er, at der kan være tale om ulovlig statsstøtte. På baggrund af denne vurdering, og den pressede økonomi i DSB-FirstØresund, er der i DSB's årsregnskab for 2010 indregnet nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. til imødegåelse af forventede tab i DSBFirst, tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte m.v.

Det skal understreges, at nedskrivningerne og hensættelserne er foretaget på baggrund af Kammeradvokatens vurdering og en foreløbig analyse af den økonomiske situation i DSBFirst Øresund, og at beløbet er baseret på en overordnet vurdering af mulige konsekvenser. Der er således usikkerhed vedrørende de foreløbigt indregnede hensættelser. De faktiske tab kan således afvige markant i både positiv og negativ retning.

DSB's bestyrelse og ledelse vil nu drøfte situationen med DSB First, First Group og trafikøberne med henblik på snarest muligt og

inden for de kommende måneder – når sagen er belyst i sin helhed - at finde en løsning

Operationelle risici

Sikkerhed

DSB arbejder på alle markeder under jernbanesikkerhedsmæssige regler og godkendelser. Der føres tilsyn med de sikkerhedsmæssige forhold, og desuden opretholdes planer for beredskabsarbejdet bl.a. indenfor trygheds-, krise-, og terrorberedskab. En grundig opfølgning og en god risikoforebyggende proces er en nødvendig forudsætning for, at DSB fortsat betragtes som en sikker og ansvarlig togoperatør.

Rettidighed

Rettidighed er et vigtigt element i det produkt, som DSB sælger. Hvis ikke kunden kan stole på at komme frem til tiden, reduceres værdien af DSB's ydelser. Det er derfor utroligt vigtigt, at DSB har identificeret og ageret på de risici, der kan påvirke rettidigheden. Mange faktorer, som både er inden for og uden for DSB's kontrol, spiller ind. At faktorerne er uden for DSB's kontrol betyder dog ikke, at de altid er uden for DSB's indflydelsessfære. En fremtrædende risiko er tilstedeværelsen af det nødvendige personale til at kunne få togene frem. Vi er derfor opmærksomme på alle faktorer, der kan sætte større eller mindre dele af driftspersonalet ud af funktion – for eksempel strejker eller influenzaepidemier. Men vi er også bevidste om, at der ligger en mulighed i, at et handlekraftigt og serviceminded personale kan være med til at gøre 'det lille ekstra', som understøtter en større rettidighed.

Rejsekortet

Rejsekortet er under udvikling til erstatning af de eksisterende billet- og kortsystemer i Danmark. DSB indgår i samarbejdet om udvikling af systemet via delejerskab af Rejsekort A/S. Projektet er forsinket i forhold til de oprindelige planer med ca. 3 år. Dermed får kunderne senere end forventet glæde af systemet, og der er yderligere omkostninger forbundet hermed bl.a. til fortsat vedligeholdelse af eksisterende systemer.

DSB foretager hvert år en samlet nedskrivningstest for kapitalandelen og de tilknyttede følgeinvesteringer, idet de foretagne investeringer har en sådan art og karakter, at de ikke kan anvendes separat. Nedskrivningstesten foretages efter retningslinjerne for udviklingsprojekter. Nedskrivningstesten for den samlede investering foretages på basis af de seneste prognoser for rejsekortet og de direkte følgeinvesteringer i rejsekortteknologien. Disse prognoser baseres på forventede fremtidige driftsindtægter og -omkostninger til rejsekortet, øgede billetindtægter, besparelser, forventede yderligere investeringer og øvrige effekter. Værdiansættelsen af investeringen i rejsekortet er forbundet med væsentlige skøn, der primært knytter sig til den fremtidige økonomi i Rejsekort A/S og de forventede effekter for DSB. Nedskrivningstesten har i 2010 ikke medført behov for nedskrivning af vores investering i rejsekortet.

Materiel

En anden risiko er, hvis materiellet ikke er køreklart, når der er behov for det. Den risiko forsøger vi at minimere ved at samle al vedligeholdelse i DSB i ét selskab. Hermed håber vi at opnå at gøre materiellet hurtigere tilgængeligt gennem mere ensartede og effektive processer.

Sporarbejder

Endelig er der en fremtrædende risiko i form af de kommende års sporarbejder. DSB S-tog udførte et stort forberedelsesarbejde i forbindelse med sporarbejdet mellem Svanemøllen og Hillerød hen over sommeren 2010. Sporarbejder kan ikke undgå at være til gene for kunder og ansatte. En god risikostyring i form af forberedelse og handlekraft har dog vist sig at have en effekt i form af færre mistede kunder under arbejdet og en hurtig tilbagevenden af de kunder, der valgte en anden transportform under sporarbejdet. Det er fortsat vigtigt med tæt koordinering mellem DSB og samarbejdspartnere ved kommende sporarbejder.

Effektivisering

Effektivisering af virksomheden er en nødvendighed, for at styrke DSB's konkurrenceevne,

og for at DSB fremadrettet kan sikre de ressourcer, der skal til, for at holde det store fokus på at styrke kundens positive oplevelse. Det er med andre ord en del af den transformation, som vi gennemgår for at blive kundernes naturlige valg. Effektiviseringen kan medføre omstruktureringer og færre ansatte. Det er nødvendigt løbende at sikre mere effektive processer. Det er vigtigt, at DSB konstant har fokus på de risici, der er i forbindelse med forandringen af virksomheden, herunder implementering af nye processer, der sikrer understøttelse af den kundevedtatte forretningsdel. I disse processer skal det til lige sikres, at gode og dygtige medarbejdere fastholdes, og at der tilføres nye kompetencer i takt med de stigende krav.

Finansielle risici

I forbindelse med den løbende drift og finansiering er virksomheden påvirket af udviklingen og prissætningen i de finansielle markeder. Der henvises til note 26, hvor de finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling er detaljeret beskrevet.

Overordnet arbejdes der ud fra en godkendt finansiell strategi, der afstikker rammerne for den finansielle styring. DSB ønsker at fremstå med en kreditkvalitet, der sikrer råderum til den fremtidige drift og ønskede investeringer.

Politiske risici

Grundlaget for DSB's forretning ligger i gældende lov og øvrige betingelser udstukket af Transportministeriet. Den fremtidige udvikling vil derfor i høj grad være bestemt af ejeren via de besluttede prioriteringer og valg. DSB arbejder i Danmark under en 10-årige kontrakt med Transportministeriet. Hvad angår den internationale trafik under kontrakter med udbudsmyndigheder for en fast årrække. En ændret holdning hos udbydere af trafik vil påvirke DSB's evne til fortsat at udvikle forretningen og kan herunder påvirke virksomhedens kreditværdighed. Markant ændrede vilkår ved forlængelse af nuværende kontrakter vil tilsvarende have indflydelse på forretningen. Der kan opstå øgede muligheder for at byde på trafik og/eller indføres forskellige incita-

menter for øget anvendelse af kollektiv trafik.

Interne kontroller og risikostyring vedrørende regnskabsaflæggelsesprocessen

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

- aflæggelse af et internt regnskab, der giver mulighed for at måle og følge op på koncernens præstation samt
- aflæggelse af et eksternt regnskab, der er i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

DSB's interne kontroller og risikostyrings-systemer opdateres løbende og er udformet med henblik på at sikre en pålidelig regnskabsaflæggelse og økonomisk effektivitet i driftsaktiviteterne samt overholdelse af relevant lovgivning og anden regulering.

Opgaver og ansvar for DSB's bestyrelse og direktion, bl.a. i forbindelse med regnskabsaflæggelse, kontrol og risikovurdering, fremgår af afsnittet om god selskabsledelse på side 79.

De interne kontroller og risikostyringssystemer omfatter tillige de data, der gives i årsrapporten vedrørende samfunds- og miljømæssige forhold.

Den organisatoriske struktur og de interne retningslinjer udgør kontrolmiljøet. DSB's bestyrelse og direktion har fastlagt og godkendt en række politikker og retningslinjer inden for væsentlige områder i relation til den interne risikostyring og regnskabsaflæggelse. Som supplement til bestyrelsens og direktionens vurdering af risici, foretager virksomhedens interne revision som led i deres revision uafhængige gennemgange af effektiviteten i det interne kontrolmiljø.

Revisionen har i sin erklæring om forvaltningsrevision taget forbehold for DSB's hånd-

tering af samhandlen med DSBFirstog overdragelsen af vedligeholdelsesaktiviteter fra DSBFirst til DSB Vedligehold A/S, jf. side 50. DSB's ledelse har taget forbeholdet til efterretning, og har iværksat en række initiativer til sikring af, at de rejste problemstillinger løses.

Kontrolsystemet

Formålet med kontrolaktiviteterne er at sikre, at de af ledelsen udstukne mål, politikker, manualer, procedurer mv. opfyldes samt forhindre, opdage og korrigere eventuelle fejl og uregelmæssigheder. Aktiviteterne er integreret i DSB's regnskabs- og rapporteringsprocedurer og omfatter bl.a. procedurer for attestation, autorisation, godkendelse, afstemning, analyser af resultater, adskillelse af uforenelige funktioner, kontroller vedrørende it-applikationer samt de generelle it-kontroller.

Der er etableret procedurer, som skal sikre, at DSB til stadighed overholder relevant lovgivning og andre regulativer i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.

DSB opretholder informations- og kommunikationspolitikker og -systemer med henblik på at fastlægge kravene til den finansielle rapportering og for at sikre, at regnskabsaflæggelsen er korrekt og fuldstændig. Gældende politikker og rapporteringsinstrukser gennemgås regelmæssigt og opdateres efter behov.

Overvågning

DSB anvender et omfattende økonomi- og rapporteringssystem til overvågning af virksomhedens resultater. Ledelsen har etableret formelle procedurer for økonomirapportering. Afrapportering om DSB's økonomiske forhold indgår som faste punkter på alle bestyrelsesmøder.

Overholdelse af de udstukne retningslinjer for regnskabsaflæggelsen overvåges løbende, og der er etableret procedurer, som sikrer, at eventuelle fejl og mangler i de rapporterede data kommunikeres til og rettes af de berørte enheder.

Både Intern revision, Rigsrevisionen og de på virksomhedsmødet valgte statsautoriserede revisorer rapporterer eventuelle væsentlige svagheder i de interne kontrolsystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesproceduren i revisionsprotokollater til bestyrelsen. Mindre væsentlige forhold rapporteres i management letters til koncernledelsen. DSB følger løbende op på, at eventuelle rapporterede svagheder i de interne kontroller afhjælpes.

Årsregnskab

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, danske regnskabsvejledninger og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som for 2009.

Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde koncernen, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når der som følge af en tidligere begivenhed foreligger en retslig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå koncernen, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Visse finansielle aktiver og forpligtelser måles til amortiseret kostpris, hvorved der indregnes en konstant effektiv rente over løbetiden. Amortiseret kostpris opgøres som oprindelig kostpris med fradrag af eventuelle afdrag samt tillæg/fradrag af den akkumulerede amortisering af forskellen mellem kostpris og nominelt beløb.

Ved indregning og måling tages hensyn til gevinster, tab og risici, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

Indtægter indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at de indtjenes. I indtægter indregnes værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi eller amortiseret kostpris. Endvidere indregnes omkostninger, der er afholdt for at opnå årets indtjening, herunder af- og nedskrivninger, hensatte forpligtelser samt tilbageførsler som følge af ændrede regnskabsmæssige skøn.

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

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden DSB samt tilknyttede virksomheder, hvori DSB-koncernen råder over mere end 50 procent af stemmerettighederne. 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, hvorved de enkelte regnskabsposter medregnes i forhold til ejerandelen.

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

Ved erhvervelse af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nyerhvervede virksomheders identificerede

aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Der hensættes til dækning af omkostninger ved besluttede og offentliggjorte omstruktureringer i den erhvervede virksomhed i forbindelse med anskaffelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser, inklusive hensatte forpligtelser til omstrukturering, indregnes under immaterielle anlægsaktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid, dog maksimalt 20 år. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill), der modsvare en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen under hensatte forpligtelser og indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at tabene eller omkostningerne realiseres, eller overføres til Andre hensatte 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 udlignes med de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på overtagelsestidspunktet (past equity-metoden). De tilknyttede virksomheders årsregnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

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.

DSB's kapitalandele i pro rata konsoliderede virksomheder måles efter den indre værdis

metode. Koncernens andel af joint venture-virksomhedernes indtægter og omkostninger, aktiver og forpligtelser indregnes linje for linje i koncernregnskabet.

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.

I koncernregnskabet indregnes de tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af de tilknyttede virksomheders resultat og egenkapital indregnes som særskilte poster under resultatopgørelse og balance.

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

Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Passagerindtægter indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet/udløbet på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salget og udbetalinger vedrørende Rejsetidsgarantiordningerne fratrækkes i nettoomsætningen.

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

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

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

Andre driftsindtægter

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

Merværdiafgift

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.

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.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger indeholder lønninger,

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

Resultat i tilknyttede og associerede virksomheder

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de enkelte tilknyttede virksomheders Resultat efter skat og efter eliminering af koncerninterne fortjenester og tab samt fradrag af afskrivning på goodwill.

I modervirksomhedens og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat og efter eliminering af koncerninterne fortjenester og tab samt 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 administrationsselskab 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 udviklingsprojekter, herunder software, og erhvervede rettigheder.

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

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.

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

Udviklingsprojekter måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

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

Færdiggjorte udviklingsprojekter afskrives lineært over den forventede brugstid.

Erhvervede rettigheder afskrives lineært over den resterende kontraktperiode.

De forventede brugstider er:

Udviklingsprojekter, herunder software	3 - 5 år
Rettigheder	5 - 10 år

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

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. Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen

indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og løn. Forudbetalinger på endnu ikke leverede materielle anlægsaktiver aktiveres.

Offentlige tilskud til investeringer modregnes i kostprisen på de aktiver, der ydes tilskud til.

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

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

Grunde	afskrives ikke
Bygninger	30 - 60 år
Installationer	15 år
Transportmateriel	2 - 25 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3 - 20 år

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

Ved ændring i afskrivningsperioden eller scrapværdien indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Ved den oprindelige anskaffelse af det materielle anlægsaktiv tages der hensyn til den kortere brugstid af en del af aktivet, hvorfor denne del allerede på anskaffelsestidspunktet, regnskabsmæssigt behandles som et

separat aktiv med en kortere brugstid og derved afskrivningsperiode.

Omkostninger til større vedligeholdelseefter-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 reetableringsomkostninger, 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, associerede og pro rata konsoliderede virksomheder måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter modervirksomhedens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

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

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 årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse udover

det, som udtrykkes ved afskrivning. Er dette tilfældet gennemføres 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.

Varebeholdninger

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

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

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

Tilgodehavender

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

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

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

Andre hensatte forpligtelser

Andre hensatte forpligtelser omfatter primært forventede omkostninger til omstruktureringer, herunder intern jobformidling, rådighedsløn og pension.

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

Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud og nettofinansieringsomkostninger, indregnes under andre langfristede aktiver 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.

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne eliminerings af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

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

Efter sambeskatningsreglerne overtager DSB som administrationsselskab hæftelsen for de tilknyttede virksomheders selskabsskatter over for skattemyndighederne i takt med de

tilknyttede virksomheders betaling af sambeskatningsbidrag.

Gældsforpligtelser

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

Andre finansielle gældsforpligtelser, som omfatter gæld til leverandører samt tilknyttede og associerede virksomheder, måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Ikke finansielle gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Periodeafgrænsningsposter

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

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

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

DSB's forpligtelse til regulering af pensionsbidrag for tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår indbetalt til staten er en ydelsesbaseret ordning. Forpligtelsen opgøres til kapitalværdi ved en aktuarmæssig beregning ud fra relevante forudsætninger omkring rente, inflation, forventet pensionsalder, lønudvikling og dødelighed (Projected

Unit Credit-metode). Ved den aktuarmæssige opgørelse af kapitalværdi sker periodisering af allerede ydede lønstigninger over den forventede resterende ansættelsesperiode (optjeningsperioden). Der sker indregning som forpligtelse, såfremt opgørelsen viser, at det er sandsynligt, at der påhviler DSB en forpligtelse, og denne kan opgøres pålideligt. I resultatopgørelsen indregnes årets ændring i den aktuarmæssigt opgjorte forpligtelse til regulering af pensionsbidrag samt de i året optjente a conto pensionsbidrag, der indbetales til staten.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for koncernen præsenteres efter den indirekte metode med udgangspunkt i Resultat af primær drift. Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning. Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, da denne er indeholdt i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Pengestrømme fra driftsaktivitet

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

Pengestrømme til investeringsaktivitet

Pengestrømme til 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, aktiverede renter samt modtaget og betalt udbytte.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko med fradrag af kortfristede gældsforpligtelser til kreditinstitutter mv.

Segmentoplysninger

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

Resultatopgørelse

Modervirksomhed			Koncern		
2009	2010	Note	Beløb i mio. kr.	2010	2009
Indtægter					
5.928	5.982	1	Nettoomsætning	10.076	9.867
348	487		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	638	521
710	809	2	Andre driftsindtægter	682	492
6.986	7.278		Indtægter i alt	11.396	10.880
Omkostninger					
747	801	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.735	1.631
2.287	2.824	4,5	Andre eksterne omkostninger	3.475	2.742
2.858	3.029	6	Personaleomkostninger	4.648	4.312
5.892	6.654		Omkostninger i alt	9.858	8.685
1.094	624		Resultat før af- og nedskrivninger	1.538	2.195
738	858	7	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.639	1.347
356	-234		Resultat af primær drift	-101	848
Finansielle poster					
149	-144	8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	9	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-4	-5
204	96	10	Finansielle indtægter	93	218
299	317	11	Finansielle omkostninger	539	601
54	-365		Finansielle poster i alt	-450	-388
410	-599		Resultat før skat	-551	460
Skat					
64	-29	12	Skat af årets resultat	21	117
3	3		Regulering af skat vedrørende tidligere år	2	2
67	-26		Skat i alt	23	119
343	-573		Årets resultat	-574	341
Årets resultat fordeles således:					
DSB				-573	343
Minoritetsinteresser				-1	-2
Årets resultat				-574	341
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:					
Udbytte til Transportministeriet				300	
Overført til egenkapitalen:					
- Nettoopskrivning efter den indre værdis metode				-221	
Overført fra frie reserver fra egenkapitalen:					
- Overført resultat				-652	
I alt				-573	

Balance - Aktiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
		13	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Rettigheder	54	-
188	178		Færdiggjorte udviklingsprojekter	231	191
32	100		Udviklingsprojekter under udførelse	100	32
220	278		Immaterielle anlægsaktiver i alt	385	223
		14	Materielle anlægsaktiver		
3.662	3.649		Grunde og bygninger	5.577	5.554
3.649	4.438		Transportmateriel	11.018	10.606
1.055	1.028		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.389	1.471
3.302	3.595		Anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	3.802	3.535
11.668	12.710		Materielle anlægsaktiver i alt	21.786	21.166
		15	Finansielle anlægsaktiver		
2.949	3.178		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Kapitalandele i associerede virksomheder	80	83
14	15		Ansvarlig lånekapital i tilknyttet virksomhed	-	-
-	-		Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	231	224
172	171		Andre kapitalandele	171	172
79	363		Andre tilgodehavender	499	110
3.214	3.727		Finansielle anlægsaktiver i alt	981	589
15.102	16.715		Anlægsaktiver i alt	23.152	21.978
188	172	16	Varebeholdninger	404	439
			Tilgodehavender		
285	262		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	460	574
593	961		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	39	-
2.142	548	17	Andre tilgodehavender	1.192	2.363
191	222	18	Periodeafgrænsningsposter	238	199
3.211	1.993		Tilgodehavender i alt	1.929	3.136
12	6		Likvide beholdninger	291	154
3.411	2.171		Omsætningsaktiver i alt	2.624	3.729
18.513	18.886		Aktiver i alt	25.776	25.707

Balance - Passiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
			Egenkapital		
4.761	4.761		Ansvarlig kapital	4.761	4.761
1.017	789		Nettoopskrivning efter den indre værdis metode	0	0
1.412	763		Overført resultat	1.552	2.429
158	300		Foreslået udbytte	300	158
7.348	6.613		Egenkapital i alt	6.613	7.348
-	-	19	Minoritetsinteresser	1	15
7.348	6.613		Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	6.614	7.363
			Hensatte forpligtelser		
-	-	20	Negativ goodwill	-	-
595	858	21	Andre hensatte forpligtelser	1.076	654
398	370	22	Udskudte skatteforpligtelser	1.423	1.417
993	1.228		Hensatte forpligtelser i alt	2.499	2.071
		23	Langfristede gældsforpligtelser		
3.513	6.868		Langfristede lån	10.057	7.333
-	-		Ansvarlig lånekapital	6	6
89	100		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	279	697
3.602	6.968		Langfristede gældsforpligtelser i alt	10.342	8.036
			Kortfristede gældsforpligtelser		
1.744	29	23	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.163	2.454
1.291	650		Kortfristede lån	650	1.291
617	607		Kreditinstitutter	607	617
504	609		Leverandørgæld	865	709
35	39		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
1.366	1.649	24	Anden gæld	2.371	1.998
1.013	494	25	Periodeafgrænsningsposter	665	1.168
6.570	4.077		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	6.321	8.237
10.172	11.045		Gældsforpligtelser i alt	16.663	16.273
18.513	18.886		Passiver i alt	25.776	25.707

- 14 Sikkerhedsstillelser, pantsætninger og offentlige tilskud
- 26 Finansielle risici og finansielle instrumenter for koncernen
- 27 Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser
- 28 Nærtstående parter
- 29 Segmentoplysninger - primært segment
- 30 Regnskabsmæssig behandling af kompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.
- 31 Væsentlig regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende nedskrivninger og hensættelser relateret til DSBFirst Øresund

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Nettoopskrivning efter den indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2009	4.761	918	1.300	364	7.343
Betalt udbytte	-	-	-	-364	-364
Årets resultat	-	82	103	158	343
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	5	-	-	5
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	271	-	271
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-262	-	-262
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder *	-	12	-	-	12
Egenkapital pr. 31. december 2009	4.761	1.017	1.412	158	7.348
Betalt udbytte	-	-	-	-158	-158
Årets resultat	-	-221	-652	300	-573
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	10	-	-	10
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	262	-	262
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-259	-	-259
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder *	-	-17	-	-	-17
Egenkapital pr. 31. december 2010	4.761	789	763	300	6.613

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

Koncern	Ansvarlig kapital	Nettoopskrivning efter den indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2009	4.761	0	2.218	364	7.343
Betalt udbytte	-	-	-	-364	-364
Årets resultat	-	0	183	158	341
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	3	-	3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	388	-	388
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-363	-	-363
Egenkapital pr. 31. december 2009	4.761	0	2.429	158	7.348
Betalt udbytte	-	-	-	-158	-158
Årets resultat	-	0	-874	300	-574
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	21	-	21
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	363	-	363
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-387	-	-387
Egenkapital pr. 31. december 2010	4.761	0	1.552	300	6.613

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2010	2009
Resultat af primær drift	-101	848
Regulering for ikke-likvide driftsposter mv.		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.639	1.347
Ændring i negativ goodwill og andre hensatte forpligtelser, netto	422	-132
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver, netto	-146	-48
Finansielle poster, betalt	-436	-429
Selskabsskat, betalt	-9	-4
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	1.369	1.582
Ændring i driftskapitalen:		
Ændring i tilgodehavender	922	-809
Ændring i varebeholdninger	35	-59
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	-68	953
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	2.258	1.667
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-2.457	-1.302
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver mv.	220	106
Indskud af ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	-7	-52
Pengestrømme til investeringsaktivitet i alt	-2.244	-1.248
Provenu ved optagelse af langfristede lån	3.085	1.658
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	250	936
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-2.476	-1.215
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-536	-1.882
Aktiverede renter	-34	0
Modtaget udbytte	5	5
Betalt udbytte	-161	-367
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	133	-865
Ændring i likvider i alt	147	-446
Likvider 1. januar	-463	-17
Likvider 31. december	-316	-463
Likvider kan specificeres således:		
Likvide beholdninger	291	154
Kreditinstitutter	-607	-617

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
		1	Nettoomsætning		
			Fordeling på forretningsområder:		
2.821	2.957		Fjern- og regionaltoget	2.957	2.821
-	-		S-toget	1.016	990
334	282		Øvrige	356	412
3.155	3.239		Passagerindtægter i alt	4.329	4.223
2.275	2.231		Indtægter fra trafikkontrakter	4.550	4.453
5.430	5.470		Togdrift i alt	8.879	8.676
51	47		Salg af kioskvarer mv.	873	866
273	278		Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	137	151
174	187		Udlejning af togmateriel	187	174
5.928	5.982		I alt	10.076	9.867
Passagerindtægterne i modervirksomheden indeholder kontrolafgifter på 10 mio. kr. (2009: 11 mio. kr.). I koncernen udgør beløbet 50 mio. kr. (2009: 57 mio. kr.).					
		2	Andre driftsindtægter		
166	167		Udlejning og forpagtning	156	171
40	59		Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	153	65
504	583		Øvrige	373	256
710	809		I alt	682	492
		3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer		
481	497		Energiomkostninger	664	626
237	278		Reservedele mv.	457	382
29	26		Forbrug af kioskvarer mv.	614	623
747	801		I alt	1.735	1.631
		4	Andre eksterne omkostninger		
400	424		Infrastrukturafgifter	604	549
333	499		Ikke afløftningsberettiget moms	560	436
357	347		Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	424	433
321	327		Administrationsomkostninger	446	417
196	242		Konsulentonorarer mv.	272	206
110	157		Leje af togmateriel mv.	157	81
67	73		Køb af transport	134	79
-	268		Tabsgivende kontrakter	429	-
119	114		Provisioner trafikselskaber	30	34
13	2		Tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	7	17
372	371		Øvrige eksterne omkostninger	413	493
-1	-		Tilbageførsel af Andre hensatte forpligtelser	-1	-3
2.287	2.824		I alt	3.475	2.742

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
		5	Honorarer til eksterne revisorer valgt på virksomhedsmøde		
			Lovpligtig revision:		
-	1,1		Deloitte	1,8	-
1,0	1,0		KPMG	1,5	3,1
0,6	0,4		Rigsrevisionen	0,4	0,6
			Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
-	0,3		Deloitte	0,3	-
1,1	0,6		KPMG	0,7	1,4
			Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
-	0,5		Deloitte	0,5	-
3,4	2,5		KPMG	2,7	3,7
			Andre ydelser:		
-	8,7		Deloitte	9,1	-
4,3	1,9		KPMG	7,6	5,4
10,4	17,0		I alt	24,6	14,2

Honorarerne er inklusive den ikke afløftningsberettigede moms.

		6	Personaleomkostninger		
2.466	2.613		Lønninger og gager	4.024	3.779
380	404		Pensioner	547	506
12	12		Andre omkostninger til social sikring	77	27
2.858	3.029		I alt	4.648	4.312

Bestyrelshonorar udgør i alt 1,8 mio. kr. (2009: 1,8 mio. kr.). Heraf til formand 0,5 mio. kr. (2009: 0,5 mio. kr.), næstformand 0,3 mio. kr. (2009: 0,3 mio. kr.) og øvrige medlemmer hver 0,2 mio. kr. (2009: 0,2 mio. kr.).

Fast gage til administrerende direktør udgør i alt 4,0 mio. kr. (2009: 3,7 mio. kr.). Resultatløn m.v. til administrerende direktør udgør i alt 0,7 mio. kr. (2009: 0,6 mio. kr.). Resultatløn kan ikke overstige 25 procent af den faste gage. I 2010 er der endvidere opgjort en særlig bonus på 1,0 mio. kr., som er opnået som følge af opfyldelse af mål angivet i ny direktørkontrakt.

Fratrædelsesgodtgørelse for direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra DSB's side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn. For de tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven.

For statstjenestemænd udgiftsføres pensionsbidrag til staten, der udgør 19,6 procent for DSB og 19,4 procent for DSB S-tog a/s af den pensionsgivende løn. Herudover udgiftsføres pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere. Der henvises i øvrigt til note 27.

5.974	5.947		Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.449	9.308
--------------	--------------	--	--	--------------	--------------

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed			Koncern	
2009	2010	Note	2010	2009
Beløb i mio. kr.				
		7 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver		
-	-	Rettigheder	3	0
29	38	Færdiggjorte udviklingsprojekter	43	30
-	43	Udviklingsprojekter under udførelse	43	-
153	162	Grunde og bygninger	231	219
398	443	Transportmateriel	1.050	862
158	172	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	269	236
738	858	I alt	1.639	1.347
		8 Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder		
199	-84	Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-50	-60	Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
149	-144	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
		9 Resultat efter skat i associerede virksomheder		
0	0	Resultat før skat i associerede virksomheder	-6	-7
0	0	Skat i associerede virksomheder	2	2
0	0	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-4	-5
		10 Finansielle indtægter		
0	20	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	6	11
164	63	Renter af bankindeståender, obligationer mv.	64	167
7	7	Udbytte	7	7
33	6	Valutakursgevinster mv.	16	33
204	96	I alt	93	218
Der er i 2010 indregnet 62 mio. kr. (2009: 145 mio. kr.) i rentekompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.				
		11 Finansielle omkostninger		
270	317	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	497	535
29	0	Valutakurstab mv.	42	66
299	317	I alt	539	601
		12 Skat		
0	0	Beregnet skat af årets resultat	0	0
64	-29	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	21	117
64	-29	Skat af årets resultat	21	117
3	3	Regulering af skat vedrørende tidligere år mv.	2	2
67	-26	Skat i alt	23	119
		Afstemning af skatteprocent		
25%	-6%	Skat af årets resultat	3%	25%
1%	0%	Regulering af skat vedrørende tidligere år mv.	0%	1%
26%	-6%	Effektiv skatteprocent for året	3%	26%
0	0	Betalt skat i året	9	4

Note Beløb i mio. kr.

13 Immaterielle anlægsaktiver

Modervirksomhed	Færdiggjorte udviklingsprojekter	Udviklingsprojekter under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	287	32	319
Årets tilgang		142	142
Overført	42	-31	11
Årets afgang	-15		-15
Kostpris pr. 31. december 2010	314	143	457
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-99	-	-99
Årets afskrivninger	-38		-38
Årets nedskrivninger		-43	-43
Årets afgang	1		1
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2010	-136	-43	-179
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	178	100	278
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	188	32	220

Koncern	Rettigheder	Færdiggjorte udviklingsprojekter	Udviklingsprojekter under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	-	293	32	325
Valutakursregulering	0	0		0
Årets tilgang	57	42	149	248
Overført		55	-38	17
Årets afgang		-15		-15
Kostpris pr. 31. december 2010	57	375	143	575
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-	-102	-	-102
Valutakursregulering	0	0		0
Årets afskrivninger	-3	-43		-46
Årets nedskrivninger			-43	-43
Årets afgang		1		1
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2010	-3	-144	-43	-190
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	54	231	100	385
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	-	191	32	223

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.				
14	Materielle anlægsaktiver				
	Modervirksomhed		Drifts- materiel, inventar og andet udstyr	Anlægsak- tiver under udførelse og forudbeta- linger	Materielle anlægs- aktiver i alt
	Grunde og bygninger	Transport- materiel			
Kostpris pr. 1. januar 2010	5.360	8.172	2.483	3.302	19.317
Regulering vedrørende moms	-7	-97	-15		-119
Årets tilgang	11	0	0	1.963	1.974
Overført	166	1.329	164	-1.670	-11
Årets afgang	-37	-178	-73		-288
Kostpris pr. 31. december 2010	5.493	9.226	2.559	3.595	20.873
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-1.698	-4.523	-1.428		-7.649
Årets afskrivninger	-162	-443	-172		-777
Årets afgang	16	178	69		263
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2010	-1.844	-4.788	-1.531		-8.163
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	3.649	4.438	1.028	3.595	12.710
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	3.662	3.649	1.055	3.302	11.668
I kostprisen indgår aktiverede renter med	0	47	1	26	74
Der er ikke modtaget offentlige tilskud til anlægsinvesteringer.					
I forbindelse med finansiering af nye togsæt på 76 mio. EUR er der stillet sikkerhed i Transportmateriel til en regnskabsmæssig værdi på 355 mio. kr.					
Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 2.246 mio. kr. (2009: 2.859 mio. kr.):					
Leverandør	Materiel			mio. kr.	
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt			1.751	
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt			408	
Bombardier	Øresunds-togsæt			55	
Siemens	Desiro-togsæt			32	
I alt				2.246	

Note Beløb i mio. kr.

14 Materielle anlægsaktiver
(fortsat)

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	7.815	18.766	3.347	3.535	33.463
Regulering vedrørende moms	-9	-175	-15		-199
Valutakursregulering		5	2		7
Årets tilgang	11	1	4	2.426	2.442
Overført	296	1.633	213	-2.159	-17
Årets afgang	-69	-254	-94		-417
Kostpris pr. 31. december 2010	8.044	19.976	3.457	3.802	35.279
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-2.261	-8.160	-1.876		-12.297
Valutakursregulering		-2	1		-3
Årets afskrivninger	-231	-936	-257		-1.424
Årets nedskrivninger		-114	-12		-126
Årets afgang	25	254	78		357
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2010	-2.467	-8.958	-2.068		-13.493
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	5.577	11.018	1.389	3.802	21.786
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	5.554	10.606	1.471	3.535	21.166
I kostprisen indgår aktiverede renter med	0	245	2	29	276

Der er ikke modtaget offentlige tilskud til anlægsinvesteringer.

I forbindelse med finansiering af nye togsæt på 76 mio. EUR er der stillet sikkerhed i Transportmateriel til en regnskabsmæssig værdi på 355 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 2.246 mio. kr. (2009: 2.859 mio. kr.):

Leverandør	Materiel	mio. kr.
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt	1.751
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt	408
Bombardier	Øresunds-togsæt	55
Siemens	Desiro-togsæt	32
I alt		2.246

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.						
15	Finansielle anlægsaktiver						
	Modervirksomhed	Kapital- andele i tilknyttede virksom- heder	Kapital- andele i asso- cierede virksom- heder	Ansvarlig låneka- pital i tilknyttet virksom- hed	Andre kapital- andele	Andre tilgode- havender	Finan- sielle anlægs- aktiver i alt
	Kostpris pr. 1. januar 2010	1.932	0	14	172	79	2.197
	Valutakursregulering	5					5
	Årets tilgang	140		1		419	560
	Årets afgang	-7				-135	-142
	Kostpris pr. 31. december 2010	2.070	0	15	172	363	2.620
	Værdireguleringer pr. 1. januar 2010	1.017	0		0		1.017
	Valutakursregulering	6			-1		5
	Årets resultat	-144	0				-144
	Egenkapitalbevægelser	-28					-28
	Modtaget udbytte	-77					-77
	Øvrige reguleringer	334					334
	Værdireguleringer pr. 31. december 2010	1.108	0		-1		1.107
	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	3.178	0	15	171	363	3.727
	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	2.949	0	14	172	79	3.214

DSB har en put option på salg til DB Mobility Logistics AG af kapitalandelen i DB Schenker Rail GmbH til DSB's anskaffelsesværdi indtil den 16. december 2011.

Note Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver
(fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

**Andel af indre værdi
Modervirksomhed**

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	2010
DSB S-tog a/s	Danmark	100%	500 mio. DKK	1.920
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	975
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5 mio. DKK	25
Public Arkitekter A/S	Danmark	100%	1 mio. DKK	10
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	65
DSB Rejsekort A/S *)	Danmark	50%	25 mio. DKK	56
DSBFirst Danmark A/S **)	Danmark	75%	666.666 DKK	0
DSBFirst ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	0
- DSBFirst Danmark A/S **)	Danmark	25%	666.666 DKK	-
- DSBFirst Sverige AB	Sverige	100%	10 mio. SEK	-
- DSBFirst Väst AB	Sverige	100%	100.000 SEK	-
CENTOUR A/S	Danmark	51%	500.000 DKK	0
Aktieselskabet af 26. oktober 2010	Danmark	100%	500.000 DKK	0
DSB Århus Nærbane A/S	Danmark	100%	500.000 DKK	1
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5 mio. SEK	48
- DSB Mälerdalen AB	Sverige	100%	1 mio. SEK	-
- Roslagståg AB	Sverige	60%	12,5 mio. SEK	-
- T-banebolaget Stockholm AB	Sverige	50%	100.000 SEK	-
- DSB Train Maintenance AB	Sverige	100%	100.000 SEK	-
- DSB Uppland AB	Sverige	100%	100.000 SEK	-
- DSB Småland AB	Sverige	100%	100.000 SEK	-
DSB Norge AS	Norge	100%	100.000 NOK	3
DSB UK Ltd.	England	100%	40.000 GBP	1
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	74
- VIAS GmbH ***)	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS II GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	-
- VIAS DN2011 GmbH ***)	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS RB47 GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	-
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				3.178

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

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

***) Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver
(fortsat)

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs- kapital	Moder- virksomhed 2009	Koncern 2009
Rejsekort A/S	Danmark	50,1% *)	30.753 t.DKK	-	80
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1.032,8 t.DKK	0	0
I alt				0	80

*) DSB Rejsekort A/S har ikke bestemmende indflydelse.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	Andre kapitalandele	Andre tilgode- havender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	98	224	172	110	604
Årets tilgang		7		600	607
Årets afgang				-211	-211
Kostpris pr. 31. december 2010	98	231	172	499	1.000
Værdireguleringer pr. 1. januar 2010	-15		0		-15
Valutakursregulering			-1		-1
Årets resultat	-3				-3
Værdireguleringer pr. 31. december 2010	-18		-1		-19
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	80	231	171	499	981
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2009	83	224	172	110	589

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
		16	Varebeholdninger		
73	22		Olie til fremføring	22	73
113	147		Reserve dele	321	300
2	3		Kioskvarer mv.	61	66
188	172		I alt	404	439
		17	Andre tilgodehavender		
506	212		Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	366	506
27	12		Tilgodehavender vedrørende passagerindtægter og kontraktbetaling	72	39
457	148		Dagsværdi af sikringsinstrumenter	174	459
1.152	176		Øvrige tilgodehavender	580	1.359
2.142	548		I alt	1.192	2.363
En del af Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme er sikret på deponeringskonti.					
		18	Periodeafgrænsningsposter		
60	98		Forudbetalte omkostninger mv.	114	68
131	124		Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	124	131
191	222		I alt	238	199
		19	Minoritetsinteresser		
			Minoritetsinteresser pr. 1. januar	15	20
			Valutakursreguleringer	-10	0
			Andel af årets resultat	-1	-2
			Udbytte til minoritetsinteresser	-3	-3
			Minoritetsinteresser pr. 31. december	1	15
		20	Negativ goodwill		
-	-		Negativ goodwill pr. 1. januar	-	3
-	-		Overført til Andre hensatte forpligtelser	-	-2
-	-		Anvendt	-	0
-	-		Tilbageført	-	-1
-	-		Negativ goodwill pr. 31. december	-	-

Den negative goodwill blev indregnet i overensstemmelse med lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.				
21	Andre hensatte forpligtelser				
		Omstruk- turering	Selskabs- dannelse	Tabsgivende kontrakter	Andre hensatte forpligtel- ser i alt
	Modervirksomhed				
	Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2010	511	6	-	78
	Hensat	92		268	17
	Anvendt	-99	-1		-7
	Tilbageført	-7			-7
	Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2010	497	5	268	88
	Koncern				
	Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2010	547	6	-	101
	Hensat	108		422	18
	Anvendt	-106	-1		-9
	Tilbageført	-8			-2
	Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2010	541	5	422	108

Omstrukturering vedrører primært forpligtelser vedrørende overtallige tjenestemænd. Forpligtelsen forventes væsentligst realiseret over de næste 10-15 år.

Selskabsdannelse dækker omkostninger i forbindelse med dannelsen af den selvstændige offentlige virksomhed DSB og stiftelse af DSB S-tog a/s. Omkostningerne omfatter matrikulering af grunde mv. Forpligtelserne forventes realiseret inden for det næste år.

Tabsgivende kontrakter vedrører hensættelser til tab på trafikkontrakter i DSBFirst Øresund.

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

Modervirksomhed				Koncern	
2009	2010	Note	Beløb i mio. kr.	2010	2009
		22	Udskudte skatteforpligtelser		
314	398		Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	1.417	1.305
-	2		Regulering vedrørende tidligere år	-7	-4
18	-		Ændring i udskudt skat vedrørende overdragelse af aktivitet	-	-
64	-29		Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	21	108
2	-1		Ændring vedrørende sikringsinstrumenter	-8	8
398	370		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.423	1.417
			Udskudt skat vedrører:		
44	42		Immaterielle anlægsaktiver	23	44
586	734		Materielle anlægsaktiver	1.986	1.929
39	31		Omsætningsaktiver	70	78
-151	-148		Andre hensatte forpligtelser	-166	-178
72	-90		Kortfristede gældsforpligtelser	-91	72
-76	-75		Skattemæssigt underskud	-250	-290
-116	-124		Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	-149	-238
398	370		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.423	1.417

Modervirksomhed			Koncern	
2009	2010	Note	2010	2009
Beløb i mio. kr.				
23 Langfristede gældsforpligtelser				
I koncernen udgør den regnskabsmæssige værdi af Langfristede lån 11.052 mio. kr. (2009: 9.545 mio. kr.). Heraf forfalder 995 mio. kr. i 2011 (2009: 2.212 mio. kr.), som derfor er optaget som kortfristet gældsforpligtelse.				
I modervirksomheden udgør den regnskabsmæssige værdi af Langfristede lån 6.897 mio. kr. (2009: 5.067 mio. kr.). Heraf forfalder 29 mio. kr. i 2011 (2009: 1.554 mio. kr.), som derfor er optaget som kortfristet gældsforpligtelse.				
Alle valutamålt lån (ekskl. EUR-lån) er omlagt til danske kroner via valuta-swaps. Disse indregnes i regnskabet under Øvrige langfristede gældsforpligtelser og udgør for koncernen 446 mio. kr. pr. 31. december 2010 (2009: 939 mio. kr.). Heraf forfalder 167 mio. kr. i 2011 (2009: 242 mio. kr.), som derfor er optaget som kortfristet gældsforpligtelse.				
For modervirksomheden udgør den regnskabsmæssige værdi af Øvrige langfristede gældsforpligtelser 100 mio. kr. (2009: 279 mio. kr.). Heraf forfalder 0 mio. kr. i 2011 (2009: 190 mio. kr.), som derfor er optaget som kortfristet gældsforpligtelse.				
Den samlede hovedstol efter omlægning til DKK for koncernen udgør 11.039 mio. kr. (2009: 10.497 mio. kr.).				
Den samlede hovedstol efter omlægning til DKK for modervirksomheden udgør 6.631 mio. kr. (2009 : 5.364 mio. kr.).				
I koncernen og modervirksomheden er 3.131 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2009: 2.139 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.				
Ansvarlig lånekapital udgør 6 mio. kr. (2009: 6 mio. kr.). Ansvarlig lånekapital forfalder mere end fem år efter regnskabsårets udløb.				
Den samlede hovedstol efter omlægning til DKK forfalder i følgende perioder:				
1.817	29	Indenfor 1 år	1.166	2.544
2.161	3.930	År 1-5	6.364	5.015
1.386	2.672	Efter 5 år	3.515	2.944
5.364	6.631	Hovedstol efter omlægning til DKK	11.045	10.503
5.067	6.897	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	11.058	9.551
24 Anden gæld				
541	577	Skyldige lønrelaterede poster mm.	818	755
456	493	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	756	691
369	579	Øvrig gæld	797	552
1.366	1.649	I alt	2.371	1.998
25 Periodeafgrænsningsposter				
117	125	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	226	210
72	77	Finansielle instrumenter	146	136
824	292	Øvrige	293	822
1.013	494	I alt	665	1.168

Noter til årsregnskabet

Note

Beløb i mio. kr.

26

Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen

DSB-koncernen er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, råvare- og valutakursrisici. Koncernens finansielle styring retter sig mod styring af de hertil knyttede finansielle risici.

De overordnede rammer for den finansielle risikostyring er fastlagt i koncernens finansielle politik, som er godkendt af bestyrelsen. DSB-koncernen har centraliseret styringen af de finansielle risici. Den finansielle strategi omfatter koncernens likviditets-, finansierings-, rente-, råvarepris-, valutakurs- og kreditrisici i relation til finansielle modparter. Strategien fastlægger desuden en beskrivelse af godkendte finansielle instrumenter og risikorammer.

Det er koncernens politik ikke at foretage spekulation i finansielle risici.

DSB-koncernen anvender et finansstyringssystem til styring af finansielle positioner relateret til finansielle instrumenter mv. Ledelsen overvåger løbende koncernens risikoeksponering.

Der er ingen væsentlige ændringer i koncernens risikoeksponering eller risikostyring sammenholdt med 2009.

Likviditetsrisici

Det er koncernens strategi i forbindelse med optagelse af lån at sikre størst mulig fleksibilitet gennem spredning af låneoptagelsen på forfalds- og genforhandlingstidspunkter samt modparter under hensyntagen til prissætning. Koncernens likviditetsreserve består af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter. Det er koncernens målsætning til hver en tid at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr., dog minimum 1,0 mia. kr.

Koncernen har pr. 31. december 2010 indgået aftaler om uudnyttede bekræftede bankfaciliteter på 2.872 mio. kr. (2009: 3.372 mio. kr.) med udløb i perioden 2011-2014 (2009: 3.372 mio. kr. med udløb i perioden 2010-2014).

Koncernens indgåede finansielle forpligtelser forfalder som følger:

	Regnskabs- mæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Pr. 31. december 2010					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	10.057	12.630	302	7.484	4.844
Kortfristet del af langfristede lån	995	1.027	1.027	0	0
Kortfristede lån	650	651	651	0	0
Kreditinstitutter	607	607	607	0	0
Leverandørgæld	865	865	865	0	0
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	13.174	15.780	3.452	7.484	4.844
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	546	974	330	225	419
Andre finansielle instrumenter	-18	-16	-22	6	0
Afledte finansielle instrumenter i alt	528	958	308	231	419
Finansielle instrumenter i alt	13.702	16.738	3.760	7.715	5.263

Note	Beløb i mio. kr.				
26	Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen				
(fortsat)					
		Regnskabs- mæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Inden for 1 år	År 1 - 5 Efter 5 år
Pr. 31. december 2009					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	7.412	9.731	218	6.339	3.174
Kortfristet del af langfristede lån	2.133	2.286	2.286	0	0
Kortfristede lån	1.291	1.359	1.359	0	0
Kreditinstitutter	617	617	617	0	0
Leverandørgæld	709	709	709	0	0
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	12.162	14.702	5.189	6.339	3.174
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	1.016	1.127	64	863	200
Andre finansielle instrumenter	291	278	262	14	2
Afledte finansielle instrumenter i alt	1.307	1.405	326	877	202
Finansielle instrumenter i alt	13.469	16.107	5.515	7.216	3.376

Forudsætninger for forfaldsanalyse:

- Alle aftaler vedrørende finansielle instrumenter, der er indgået pr. 31. december 2010 (2009), 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 2010 (2009).

Markedsrisici

Renterisici

Koncernen er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som udlandet. Den primære renteeksponering i forbindelse med finansiering er relateret til udsving i CIBOR, LIBOR, NIBOR, EURIBOR og STIBOR. Det er koncernens strategi at omlægge alle lån, således at koncernens renterisici kun foreligger i CIBOR og EURIBOR. Renterisici afdækkes normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente. Koncernen opnår derved gennem anvendelse af derivater den ønskede renteeksponering på sine finansielle forpligtelser.

Koncernens likvide midler er placeret på anfordring.

I henhold til den finansielle strategi skal DSB-koncernen have en 12 måneders rentefølsomhed på maksimalt 50 mio. kr., en varighed på gældsporteføljen på mellem to og syv år samt minimum 50 procent af gældsporteføljen med fast rente.

I overensstemmelse med koncernens risikopolitik udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på koncernens nettogæld pr. 31. december 2010 4,7 år (2009: 3,3 år). Koncernen har omlagt 72 procent af de netto finansielle forpligtelser til fast rente pr. 31. december 2010 (2009: 70 procent). Koncernens variabelt forrentede gæld bliver løbende rentetilpasset over året. Næste rentetilpasning er den 6. januar 2011.

Ændring i dagsværdier

En stigning i renteniveauet på en procent p.a. i forhold til balancedagens renteniveau ville alt andet lige have haft en samlet positiv hypotetisk indvirkning på resultatet før skat på 5 mio. kr. (2009: 15 mio. kr.) og på egenkapitalen før skat på 178 mio. kr. (2009: 287 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende negativ indvirkning.

Variabelt forrentede aktiver og forpligtelser

For koncernens variabelt forrentede likvider, gæld og derivater ville en stigning i renteniveauet på en procent p.a. i forhold til balancedagens renteniveau alt andet lige have haft en hypotetisk negativ indvirkning på årets resultat før skat og egenkapital før skat på 35 mio. kr. (2009: 35 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende positiv indvirkning.

Noter til årsregnskabet

Note

Beløb i mio. kr.

26

Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen

(fortsat)

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

Baseret på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2010 (2009).

Den forventede følsomhed er beregnet efter en parallelforskydning i renteniveauet på balancedagen med et procentpoint.

Råvarepriserisici

DSB-koncernen anvender i driften olie og el, som udsætter koncernen for prismet ved udsving i henholdsvis olie- og elprisen. Det er koncernens politik at afdække prismet helt eller delvist for en given periode. I henhold til DSB-koncernens finansielle strategi skal minimum 50 procent af budgetåret være afdækket. 100 procent af energiprismet kan desuden afdækkes 24 måneder frem og 50 procent op til fem år frem. I forbindelse med budaktiviteter kan der afdækkes op til 100 procent. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler. Pr. 31. december 2010 er der foretaget følgende afdækninger af elforbruget: 59 procent for 2011, 25 procent for 2012, 18 procent for 2013 og 12 procent for 2014 (2009: 62 procent for 2010, 36 procent for 2011, 19 procent for 2012, 13 procent for 2013 og 9 procent for 2014). Tilsvarende er der afdækket 90 procent af olieforbruget for 2011 (2009: 64 procent for 2010 og 13 procent for 2011).

DSB's tilknyttede virksomheder kan afdække deres energiprismet ved indgåelse af interne handler med DSB's Group Finance. Group Finance kan herefter afdække koncernens åbne energiprismet ved modsatrettede handler i de finansielle markeder.

De afledte finansielle instrumenters indvirkning på resultatopgørelse og egenkapital ved sandsynlige udsving i råvarepriserne:

	Nominel		Følsomhed		
	Forventet råvareforbrug	Råvareaftaler	Sandsynlig ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egen- kapital før skat
Pr. 31. december 2010					
Råvare - olie	56.652 tons	49.200 tons	10%	0	23
Råvare - el	464.927 mWh	235.392 mWh	10%	0	11
Pr. 31. december 2009					
Råvare - olie	55.018 tons	45.000 tons	10%	0	16
Råvare - el	432.600 mWh	306.672 mWh	10%	0	11

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

Finansielle instrumenter, som er indregnet pr. 31. december 2010 (2009).

Baseret på alle indgåede kontrakter pr. 31. december 2010 (2009).

Valutakursrisici

DSB-koncernen er eksponeret for valutakursudsving primært som følge af låneoptagelse i andre valutaer end koncernens funktionelle valuta. I overensstemmelse med koncernens strategi afdækkes valutakursrisici på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at mindst 75 procent af risikoen er i DKK. Herudover må der kun være risiko i EUR samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder.

Fremtidigt cash flow i valuta opgøres for de kommende 12 måneder. Heraf afdækkes i gennemsnit 4-8 måneder.

Koncernens væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til låneoptagelser i GBP, EUR, USD, NOK, JPY og SEK. Valutakursrisici afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutaswaps. På baggrund af disse valutakursafdækninger er DSB-koncernen ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici på finansieringsområdet ved regnskabsaflæggelsen.

DSB-koncernens valutakursrisici i forbindelse med driften relaterer sig primært til koncernens olieforbrug. Virksomhedens andre valutakursrisici i forbindelse med samhandel med internationale modparter er begrænsede. Ved investeringer i materiel kan der dog til tider forekomme væsentlige valutakursrisici, der kan afdækkes efter vurdering af DSB's Group Finance.

DSB-koncernen har opstartet togdrift i udlandet gennem lokale tilknyttede virksomheder. Ved at indgå interne valutahandler med DSB's Group Finance kan de tilknyttede virksomheders væsentligste valutakursrisici i forhold til deres funktionelle valuta afdækkes. DSB's Group Finance kan herefter afdække koncernens åbne valutakurseksponeringer ved modsatrettede handler i de finansielle markeder.

DSB har egenkapital-investeringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko bliver ikke opfattet som en valutakursrisiko og er derfor ikke medtaget i følsomhedsberegningerne.

Note	Beløb i mio. kr.
26	Finansielle risici og finansielle instrumenter for koncernen
(fortsat)	

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

Nominel position i lokal valuta					Følsomhed i DKK		
Likvider og tilgodehaven- der 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 egen- kapital før skat	
Pr. 31. december 2010							
NOK	9	-2.951	2.950	8	10,0%	41	
USD	-1	-310	304	-7	10,0%	161	
SEK	131	-3.565	3.530	96	10,0%	18	
GBP	0	-90	90	0	10,0%	0	
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	
CHF	-1	-50	50	-1	10,0%	5	
EUR	1	-141	0	-140	0,5%	0	
Pr. 31. december 2009							
NOK	0	-4.568	4.568	0	10,0%	48	
USD	0	-546	541	-5	10,0%	2	
SEK	152	-1.325	1.305	132	10,0%	18	
GBP	3	-98	98	3	10,0%	0	
JPY	0	-3.000	3.000	0	10,0%	0	
CHF	-1	-50	50	-1	10,0%	5	
EUR	-11	-139	0	-150	0,5%	0	

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet pr. 31. december 2010 (2009).

Kreditrisici

Koncernens kreditrisici knytter sig dels til tilgodehavender og likvide beholdninger dels til afledte finansielle instrumenter med positiv dagsværdi indregnet under Tilgodehavender.

Det er koncernens politik, at alle større kunder og andre samarbejdspartnere løbende kreditvurderes. Kreditrammerne fastsættes på baggrund af kundernes og modparternes kreditværdighed.

I henhold til koncernens finansielle politik må afledte finansielle instrumenter kun indgås med modparter med en long term rating på mindst A-/A3 fra S&P/Moody's. Såfremt en eksisterende modpart opnår en lavere rating end tilladt skal engagementet afvikles uden unødigt ophold.

Koncernen har ikke væsentlige risici vedrørende enkelte private kunder eller samarbejdspartnere. Koncernen har historisk set haft relativt små tab som følge af manglende betalinger fra kunder eller modparter.

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.					
26	Finansielle risici og finansielle instrumenter for koncernen					
(fortsat)						
	Aldersopdeling af tilgodehavender:					
		Værdi pr.	Modtagne	Ned-	Forfaldstidspunkt	
		31.12.2010	sikkerheder	skrivning	Indenfor	Efter 5 år
					1 år	År 1 - 5
	Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser ekskl. kontrolafgifter	186	0	33	153	0
	Tilgodehavender vedr. afledte finansielle kontrakter	673	140	0	40	213
	Likviditetsoverskud	291	0	0	291	0
	Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	231	0	0	0	283
	Tilgodehavender hos associerede virksomheder	39	0	0	39	0
	Andre tilgodehavender	652	0	0	652	0
	Tilgodehavender vedr. salg af ejendomme	366	82	0	366	0
	Forudsætninger for forfaldsanalysen:					
	· Alle pengestrømme er udiskonterede og inkl. estimerede rentebetalinger baseret på de nuværende markedsforhold.					
	Der er ingen forfaldne tilgodehavender vedrørende afledte finansielle kontrakter pr. 31. december 2010 og 2009.					
	Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter er fordelt på seks modparter, hvoraf det største tilgodehavende udgør 219 mio. kr.					
	DSB-koncernen har i henhold til kontrakter med finansielle modparter modregningsadgang mellem finansielle aftaler med samme modpart. I tabellen fremgår koncernens bruttotilgodehavender. Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2010 i alt 1.046 mio. kr. (2009: 807 mio. kr.). Såfremt koncernens modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2010 i stedet 248 mio. kr. (2009: 168 mio. kr.).					
	DSBFirst og udbudsmyndighederne i Sverige, Öresundståg, har underskrevet en hensigtserklæring relateret til krav, som DSBFirst har rejst mod udbudsmyndighederne i Sverige. Den endelige aftale omkring kravet udestår. Der er usikkerhed forbundet med det endelige resultat af forhandlingerne. Med udgangspunkt i en juridisk vurdering har DSB fundet det rimeligt at indtægtsføre 1 mio. kr. i 2010, således at de samlede indtægtsførte krav i 2009 og 2010 udgør 37 mio. kr. De samlede krav mod Öresundståg udgør et væsentligt større beløb.					
	Koncernen har ikke modtaget sikkerhed vedrørende Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser.					
	Metoder og forudsætninger for opgørelsen af dagsværdier					
	<i>Afledte finansielle instrumenter</i>					
	Råvare-, rente- og valutaswaps værdiansættes efter nutidsværdiberegning ved tilbagediskonteret cashflow 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-koncernens finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi i balancen er beregnet efter observerbare input, svarende til niveau 2 i dagsværdihierarkiet.					
	<i>Øvrige finansielle instrumenter</i>					
	Finansielle instrumenter vedrørende salg og køb af varer mv. med kort kredittid vurderes at have en dagsværdi svarende til den regnskabsmæssige værdi.					
	Regnskabsmæssig sikring					
	Koncernen anvender afledte finansielle instrumenter alene til dækning af finansielle risici fra finansielle instrumenter og driftsaktivitet. Koncernens finansielle styring retter sig således alene mod styring og reduktion af de finansielle risici, der er en direkte følge af koncernens drift, investeringer og finansiering.					
	<i>Sikring af pengestrømme</i>					
	Koncernen anvender rente- og valutaswaps til 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 koncernen råvareprisswapaftaler.					

Note Beløb i mio. kr.

26 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen
(fortsat)

Den effektive del af de udestående råvarepris-, valuta- og renteswapaftalers dagsværdi pr. 31. december 2010, som anvendes til og opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen, indtil de sikrede transaktioner realiseres og dermed indregnes i resultatopgørelsen.

Regnskabsmæssig sikring:

	Beregningsmæssig hovedstol	Værdiregulering ind- regnet på egenkapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2010				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.705	-110	-251	0-8 år
GBP	849	-32	-258	0-5 år
NOK	572	-14	-11	0-2 år
EUR	895	-60	-60	0-3 år
Valutakurs- og renterisici i alt	4.021	-216	-580	
Valutakursrisici				
SEK	2.919	-61	92	0-4 år
JPY	1.584	-159	-93	0-40 år
CHF	299	1	47	0-5 år
NOK	2.240	-119	-4	0-6 år
Valutakursrisici i alt	7.042	-338	42	
Råvareprisrisici				
Elpris	98	12	12	0-4 år
Oliepris	36	25	25	0-1 år
Råvareprisrisici i alt	134	37	37	
Pr. 31. december 2009				
Valutakurs- og renterisici				
USD	3.341	-174	-122	0-9 år
GBP	807	-45	-310	0-6 år
NOK	1.833	-27	-235	0-3 år
EUR	893	-40	-40	0-3 år
Valutakurs- og renterisici i alt	6.874	-286	-707	
Valutakursrisici				
SEK	943	29	-12	0-5 år
JPY	169	-13	-47	0-7 år
CHF	250	-3	-6	0-6 år
NOK	2.252	-193	-190	0-7 år
Valutakursrisici i alt	3.614	-180	-255	
Råvareprisrisici				
Elpris	122	-8	-8	0-5 år
Oliepris	34	-14	-14	0-2 år
Råvareprisrisici i alt	156	-22	-22	

De sikrede pengestrømme forventes realiseret og vil påvirke resultatopgørelsen over følgende antal år:

	2010	2009
USD	0-8 år	0-9 år
NOK	0-6 år	0-7 år
SEK	0-4 år	0-5 år
JPY	0-40 år	0-7 år
GBP	0-5 år	0-6 år
CHF	0-5 år	0-6 år
Rente	0-8 år	0-9 år
Elpris	0-4 år	0-5 år
Oliepris	0-1 år	0-2 år

Alle finansielle instrumenter, der indgår i pengestrømssikringer, effektivitetstestes.

Ineffektivitet for pengestrømssikring for rente- og valutaswaps indregnet i resultatopgørelsen for 2010 udgør 0 mio. kr. (2009: -2 mio. kr.). Ineffektivitet for pengestrømssikringer for råvareprisswapaftaler indregnet i resultatopgørelsen for 2010 er på 0 mio. kr. (2009: 0 mio. kr.).

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2009	2010			2010	2009
		27	Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser		
496	375		Eventualaktiver	375	496
9.583	9.264		Eventualforpligtelser	9.302	9.591
2.511	1.565		Andre økonomiske forpligtelser	1.623	2.923

Eventualaktiver er afledt af forlig med AnsaldoBreda S.p.A. DSB modtager ifølge forliget en rabat ved fremtidige køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda. Ultimo 2010 udestår i alt 375 mio. kr. (2009: 496 mio. kr.). Det er umiddelbart ledelsens forventning, at rabatten vil kunne realiseres. Idet aktivets eksistens er afhængigt af fremtidige usikre begivenheder, sker indtægtsførsel dog først i takt med fremtidige køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda. Der henvises i øvrigt til note 30.

I eventualforpligtelser indgår væsentligst omkostninger i forbindelse med forpligtelser efter tjenestemandsløvens § 32 om ventepenge eller rådighedsløn, som påhviler DSB jf. lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Den maksimale forpligtelse hertil udgør 8.043 mio. kr. (2009: 8.235 mio. kr.) for statstjenestemænd ansat i DSB.

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

En aktuariemæssig opgørelse af kapitalværdien pr. 31. december 2010 ud fra hidtil anvendte forudsætninger viser, at der ikke forventes en væsentlig efterreguleringsforpligtelse for DSB vedrørende såvel allerede pensionerede, fortsat ansatte tjenestemænd som ansatte på tjenestemandslignende vilkår. Der er usikkerhed ved fastsættelse af forudsætningerne til brug for beregning af kapitalværdi, ligesom der er usikkerheder forbundet med fastlæggelse af principper for regulering af pensionsbidrag. Der pågår drøftelser med Personalestyrelsen om de anvendte principper og forudsætninger. Udfaldet af drøftelserne kan påvirke opgørelsen af den aktuariemæssige kapitalværdi væsentligt og dermed størrelsen af en eventuel efterregulering af de indbetalte pensionsbidrag. Det er DSB's vurdering, at der ved opgørelsen af kapitalværdien og efterreguleringerne pr. 31. december 2010 er anvendt rimelige og realistiske forudsætninger.

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 299 mio. kr. (2009: 315 mio. kr.) for DSB's tilknyttede virksomheder. Dette består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

Den samlede forpligtelse vedrørende leje af togmateriel udgør 526 mio. kr. (2009: 686 mio. kr.), hvoraf 217 mio. kr. forfalder i 2011 og 309 mio. kr. i årene 2012-2014.

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

Andre økonomiske forpligtelser består primært af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Købsforpligtelsen på IC2- og IC4-togsæt er pr. 31. december 2010 opgjort til i alt 1.059 mio. kr. (2009: 1.459 mio. kr.).

Koncernens danske virksomheder hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst til og med 2004. Når DSB som administrationsselskab modtager betaling fra sambeskattede virksomheder i koncernen, overtager DSB hæftelsen herfor.

Der foreligger mellem DSB og minoritetsanpartshaveren i DSBFirst ApS en aftale om, at DSB er forpligtet til at erhverve minoritetsanpartshaverens anparter, såfremt minoritetsanpartshaveren ønsker at sælge sine anparter i perioden frem til primo 2012. Der er usikkerhed forbundet med forpligtelsens karakter og værdien af optionen ved en eventuel udnyttelse.

DSB, DSB S-tog a/s, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, Public Arkitekter A/S, DSB Vedligehold A/S og Aktieselskabet af 26. oktober 2010 er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift, og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvaret.

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	Beløb i mio. kr.		Koncern	
			2010	2009
28	Nærtstående parter	Grundlag		
	Transportministeriet	100 procent ejer		
	Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol		
	DSB-koncernens transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen og Banedanmark) består af:			
	Indtægter			
	Indtægter fra trafikkontrakter		3.893	3.986
	Bonus vedrørende trafikkontrakter		10	-
	Trafikindtægter		7	8
	Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt		192	171
	Omkostninger mv.			
	Infrastrukturafgifter		664	644
	Rettidighedsbonus til Banedanmark		1	-
	Garantiprovision til den danske stat		12	12

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

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

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

29 Segmentoplysninger - primært segment

Segmentoplysninger afgives for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige juridiske enheder. I Øvrige indgår øvrige tilknyttede og associerede virksomheder.

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

	DSB	DSB S-tog a/s	Øvrige	DSB-koncernen
2010				
Nettoomsætning	5.982	2.378	2.173	10.076
Indtægter i alt	7.278	2.561	2.581	11.396
Omkostninger i alt	6.654	1.555	2.601	9.858
Resultat før af- og nedskrivninger	624	1.006	-20	1.538
Af- og nedskrivninger	858	593	188	1.639
Resultat af primær drift	-234	413	-208	-101
Finansielle poster i alt	-365	-224	-12	-450
Resultat før skat	-599	189	-220	-551
Årets resultat	-573	143	-242	-574
Anlægsaktiver	16.392	8.413	1.313	23.152
Omsætningsaktiver	2.494	824	790	2.624
Aktiver i alt	18.886	9.237	2.103	25.776
Egenkapital	6.613	1.921	1.007	6.613
Minoritetsinteresser	-	-	0	1
Hensatte forpligtelser	1.228	1.093	157	2.499
Langfristede gældsforpligtelser	6.968	3.371	-	10.342
Kortfristede gældsforpligtelser	4.077	2.852	939	6.321
Passiver i alt	18.886	9.237	2.103	25.776
2009				
Nettoomsætning	5.928	2.404	1.986	9.867
Indtægter i alt	6.986	2.613	2.179	10.880
Omkostninger i alt	5.892	1.540	2.153	8.685
Resultat før af- og nedskrivninger	1.094	1.073	26	2.195
Af- og nedskrivninger	738	579	30	1.347
Resultat af primær drift	356	494	-4	848
Finansielle poster i alt	54	-287	-6	-388
Resultat før skat	410	207	-10	460
Årets resultat	343	154	-9	341
Anlægsaktiver	15.102	8.595	1.272	21.978
Omsætningsaktiver	3.411	600	354	3.729
Aktiver i alt	18.513	9.195	1.626	25.707
Egenkapital	7.348	1.883	1.125	7.348
Minoritetsinteresser	-	-	15	15
Hensatte forpligtelser	993	1.108	-5	2.071
Langfristede gældsforpligtelser	3.602	3.819	20	8.036
Kortfristede gældsforpligtelser	6.570	2.385	471	8.237
Passiver i alt	18.513	9.195	1.626	25.707

Note

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

Kompensationen i forbindelse med aftalen om leverance af IC4- og IC2-togsæt udgør i alt 2.250 mio. kr. Heraf er 1.750 mio. kr. modtaget kontant i perioden 2005 til 2010. De resterende 500 mio. kr. modtages som rabat ved fremtidige køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda.

Kompensationen er fordelt på renter af forudbetalinger, reduktion af den aftalte købesum og anden kompensation ud fra en af ledelsen fastlagt regnskabsmæssig fordelingsmodel. Renter af forudbetalinger udgør i alt 505 mio. kr. dækkende perioden fra 2005 til 2012. Reduktion af den aftalte købesum dækker kompensation for færdiggørelsesomkostninger og meromkostninger på i alt 1.245 mio. kr. Det resterende beløb på 500 mio. kr. indtægtsføres i takt med fremtidige køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda.

Ultimo 2010 indgår periodiserede renter i balancen med i alt 48 mio. kr. (2009: 110 mio. kr.) og periodisering vedrørende meromkostninger i perioden frem til endelig levering med i alt 237 mio. kr. (2009: 512 mio. kr.). Der indgår endvidere kompensation for færdiggørelsesomkostninger, som er modregnet i kostprisen for aktiverne. Den samlede positive driftspåvirkning (renter og anden kompensation) udgør i 2010 i alt 183 mio. kr. (2009: 150 mio. kr.).

31 Væsentlig regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende nedskrivninger og hensættelser relateret til DSBFirst Øresund

DSBFirst Øresund (DSBFirst ApS, DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB) er i en alvorlig økonomisk situation, idet forretningsområdet udvikling i 2010 ikke har levet op til det forventede. Resultat før af- og nedskrivninger i DSBFirst Øresund, korigeret for avance ved overførsel af vedligeholdelsesaktiviteterne på Helgoland samt foretagne nedskrivninger og hensættelser udgør i 2010 et resultat før af- og nedskrivninger (driftsresultat) på -24 mio. kr. sammenlignet med -6 mio. kr. i 2009. Det er nu konstateret, at denne udvikling er fortsat med betydelige driftsunderskud i de første måneder af 2011.

DSB's ledelse har derfor igangsat en tilbundsående analyse af DSBFirst Øresunds økonomi og revision af forretningsplanen. Der foregår herudover en række juridiske og økonomiske undersøgelser af forhold relateret til DSBFirst. Det forventes nu, at DSBFirst Øresund vil realisere et større driftsunderskud i 2011 i forhold til oprindeligt budget for 2011, som viste overskud.

Kammeradvokaten har fremlagt sin foreløbige vurdering af statsstøtteretlige problemstillinger i forholdet mellem DSB og DSBFirst. I forlængelse heraf samt DSB's forventning om et betydeligt driftsunderskud i DSBFirst Øresund i 2011, har DSB vurderet aktiver og forpligtelser mv. relateret til forretningsområdet DSBFirst Øresund. Dette har resulteret i, at der er foretaget nedskrivninger af materielle anlægsaktiver og tilgodehavender mv. ligesom der er indregnet hensatte forpligtelser til estimerede fremtidige tab på trafikkontrakter mv. og forventede tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte. Den samlede resultatpåvirkning relateret til DSBFirst Øresund af disse forhold udgør en udgift i såvel koncern som modervirksomhed på i alt 725 mio. kr. før skat.

Nedskrivningerne og hensættelserne er foretaget på baggrund af Kammeradvokatens foreløbige vurderinger og den foreløbige analyse af den økonomiske situation i DSBFirst Øresund. De indregnede nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio.kr. før skat er baseret på en overordnet vurdering af mulige konsekvenser.

Der er således væsentlig regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende de indregnede nedskrivninger og hensættelser, herunder særligt tilbagebetalingskrav vedrørende statsstøtte samt tabsgivende trafikkontrakter mv.

De faktiske tab vil blandt andet være påvirket af udfaldet af kommende drøftelser med trafik køberne, FirstGroup og Transportministeriets dialog med Europa-Kommissionen. Udfaldet af disse drøftelser vil i væsentligt omfang kunne påvirke de indregnede hensættelser til tab i såvel positiv som negativ retning.

Andre hovedtal

	2006	2007	2008	2009	2010
Antal kunder (tus)					
Øst	36.401	37.060	24.839	24.469	25.715
Vest	13.537	13.925	14.008	13.941	14.425
Øst - Vest	7.939	8.103	8.293	8.175	8.370
Øvrige ¹⁾	8.311	10.335	1.016	917	879
Fjern- og regionaltogstrafik ²⁾	66.188	69.423	48.156	47.502	49.389
S-tog, inkl. Lille Nord (2006)	90.407	89.052	90.943	92.035	92.995
DSBFirst Øresund DK			25.647	25.876	25.629
DSBFirst Øresund SE	-	-	-	25.895	28.145
Elimineringer	-	-	-	-11.112	-10.267
Roslagsbanan	9.800	10.455	10.886	11.072	10.038
Krösatåg ³⁾	-	-	-	-	70
Västtrafik ³⁾	-	-	-	-	635
VIAS ⁴⁾	-	-	-	-	1.600
Togrejser i alt	166.395	168.930	175.632	191.268	198.234

Note 1: Øvrige er inkl. Øresundstrafik (2006-2007), IC Bornholm og International.

Note 2: I 2006-2007 er den del af Øresundstrafikken som vedrører Kyst- og Kastrupbanen mv. indregnet i fjern- og regionaltog øst.

Note 3: Driften blev overtaget per 12. december 2010.

Note 4: Fra 1. april 2010.

Personkm (mio.)					
Fjern- og regionaltogstrafik	4.527	4.635	4.009	4.120	4.270
S-tog, inkl. Lille Nord (2006)	1.126	1.080	1.084	1.097	1.117
DSBFirst Øresund DK	-	-	750	531	506
DSBFirst Øresund SE	-	-	-	1.393	1.329
Roslagsbanan	117	125	131	132	127
Krösatåg ¹⁾	-	-	-	-	3
Västtrafik ¹⁾	-	-	-	-	19
VIAS ²⁾	-	-	-	-	34
Personkm i alt	5.770	5.840	5.974	7.273	7.405

Note 1: Driften blev overtaget per 12. december 2010.

Note 2: Fra 1. april 2010.

Kørsel (tus. togkm)					
Fjern- og regionaltogstrafik	40.631	39.328	36.812	36.916	37.925
S-tog, inkl. Lille Nord (2006)	15.538	14.947	15.286	15.471	14.661
DSBFirst Øresund DK	-	-	4.362	4.507	4.708
DSBFirst Øresund SE	-	-	-	10.719	11.608
Roslagsbanan	2.206	2.455	2.317	2.400	2.824
Krösatåg ¹⁾	-	-	-	-	120
Västtrafik ¹⁾	-	-	-	-	524
VIAS ²⁾	-	-	-	-	1.770
Togkm i alt	58.375	56.730	58.777	70.013	74.140

Note 1: Driften blev overtaget per 12. december 2010.

Note 2: Fra 1. april 2010.

	2006	2007	2008	2009	2010
Materiel i drift ¹⁾					
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC4-togsæt ²⁾	-	3	8	16	33
IR4-togsæt	44	44	44	24	24
Øresunds-togsæt	24	24	24	1	1
MR-togsæt	64	65	65	65	65
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Leasede ICE-TD	-	-	10	13	13
DSBFirst, Øresunds-togsæt	-	-	-	84	91
DSBFirst, IR4-togsæt	-	-	-	20	20
Diesellokomotiver - ME	36	36	35	35	36
Ellokomotiver (EA)	12	6	6	6	6
S-tog (togsæt) ³⁾	5	-	-	-	-
Nye S-tog (togsæt) ⁴⁾	119	119	119	119	119
ML/FL (togsæt)	12	-	-	-	-
Lejede Roslagståg (togsæt)	29	29	33	33	33
Krösatåg - Dieseltogsæt	-	-	-	-	15
Västtrafik - Eltogsæt	-	-	-	-	60
VIAS	-	-	-	-	43
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	14	14	16
Lejede dobbeltdækkervogne	67	67	67	112	112
Personvogne	136	122	127	60	-
Liggevogne	8	8	8	-	-

Note 1: Materielbeholdning, som indgår i DSB-koncernens løbende drift ultimo året. Dvs. ekskl. udlejede MR-togsæt.

Note 2: Antal IC4-togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

Note 3: Omregnet til firevognstogsæt.

Note 4: Omregnet til ottevognstogsæt.

Antal betjente jernbanestationer	306	301	287	310	520
- Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	160	160	160	155	155
- Fjerntogsstationer i Danmark med sæsonstop	4	4	4	-	-
- Stationer i udlandet med sæsonstop	23	23	9	-	-
- S-tog inkl. fællesstationer og Lille Nord	90	85	85	85	85
- S-togs stationer i alt (Lille Nord ikke indregnet)	85	85	85	85	85
- S-tog fællesstationer med fjern- og regionaltogene	-10	-10	-10	-9	-9
- S-tog inkl. Lille Nord og ekskl. fællesstationer	80	75	75	76	76
- Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	39	39	39	38	38
- Stationer i Sverige betjent af DSBFirst	-	-	-	41	42
- Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	-	-	-	-	48
- Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	-	-	-	-	98
- Stationer i Tyskland betjent af VIAS	-	-	-	-	63
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.730	1.711	1.711	1.688	1.668
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	141	141	141	792	2.301
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland	-	-	-	-	979

Andre hovedtal

	2006	2007	2008 ²⁾	2009	2010
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede					
DSB	6.744	6.846	6.434	5.974	5.947
- heraf sociale kapitel ¹⁾	166	168	149	129	117
DSB S-tog a/s	1.885	1.829	1.335	1.367	1.339
- heraf sociale kapitel ¹⁾	25	22	15	19	15
Kort & Godt A/S (tidligere DSB Detail A/S)	195	159	934	839	738
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	29	32	16
DSB Sverige AB	191	170	195	9	49
Roslagståg AB	192	192	234	241	261
DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB	-	-	97	878	1.036
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	3	3
Krösatåg ³⁾	-	-	-	-	4
Västtrafik ³⁾	-	-	-	-	14
VIAS ⁴⁾	-	-	-	-	61
DSB-koncernen i alt	9.207	9.196	9.229	9.308	9.449

Note 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.

Note 2: Der var mellem 2007 og 2008 en større organisationsændring, som blandt andet flyttede medarbejdere fra DSB og DSB S-tog a/s over i Kort & Godt A/S.

Note 3: Driften blev overtaget per 12. december 2010.

Note 4: Fra 1. april 2010.

Delregnskaber

I henhold til Regnskabsreglementet og de Konkurrenceretlige vilkår for DSB, udstedt af Transportministeriet, skal DSB udarbejde delregnskaber for sine hovedforretningsområder i en aggregeret form. Der udarbejdes delregnskaber for modervirksomheden for hovedforretningsområderne "Jernbanepassagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt" svarende til aktiviteterne under trafikkontrakten med Transportministeriet og "Konkurrenceudsatte aktiviteter".

Delregnskaberne udarbejdes efter en tilpasset full-cost-forde-
lings-metode, hvor der anvendes "Activity Based Costing"-meto-
der som fordelingsprincip for indtægter og udgifter.

Principper og metoder for indtægts- og omkostningsfordelingen skal baseres på det enkelte produkts træk på det samlede kapaci-
tetsapparat. Opstillingen af regnskaber på hovedforretningsom-
råder skal ske dels på baggrund af registreringer af indtægter og
omkostninger, dels på baggrund af nøgletalsfordelinger baseret
på statistiske data.

DSB's regnskab fordelt på hovedforretningsområder fremgår af
omstående delregnskaber. Det fremgår af disse, at DSB har et
overskud inklusive indtægter fra trafikkontrakt og før skat på 175
mio. kr. inden for Jernbanepassagertrafik udført som offentlig
service efter forhandlet kontrakt, og et underskud på 714 mio. kr.
før skat for Konkurrenceudsatte aktiviteter.

I henhold til Regnskabsreglementets § 9 stk. 7 skal DSB's stats-
autoriserede revisor over for DSB afgive erklæring om, hvorvidt
de anvendte principper og metoder i delregnskaberne for 2010
er i overensstemmelse med kravene i Regnskabsreglementets § 9
stk. 1-6.

I henhold til Regnskabsreglementets § 12 stk. 5 skal DSB's stats-
autoriserede revisor afgive en særskilt erklæring om, hvorvidt
DSB's regnskabsførelse og forretningsvirksomhed er sket i hen-
hold til bestemmelserne i Regnskabsreglementet og i de Konkur-
renceretlige vilkår for DSB.

Disse delregnskaber er derfor ikke omfattet af revisionspåtegning-
erne på DSB's årsrapport.

Med hensyn til de anførte oplysningskrav i afsnit 2.5 i de Konkur-
renceretlige vilkår for DSB om hensatte forpligtelser, balance og
egenkapitalbevægelser udvikling og fordeling henvises der til de
øvrige regnskabsopstillinger.

Delregnskaber

Beløb i mio. kr.	Jernbane- passagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt	Konkurrence- udsatte aktiviteter	DSB moder- virksomhed i alt	Akkumuleret 2006-2010 Konkurrence- udsatte aktiviteter
Nettoomsætning ekskl. indtægter fra trafikkontrakt	3.222	489	3.711	2.136
Indtægter fra trafikkontrakt	2.271	0	2.271	0
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	487	0	487	2
Andre driftsindtægter	443	366	809	2.208
Indtægter i alt	6.423	855	7.278	4.346
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	636	165	801	1.189
Andre eksterne omkostninger	2.251	573	2.824	1.497
Personaleomkostninger	2.754	275	3.029	1.164
Tilbageførsel af hensatte forpligtelser	0	0	0	-1
Omkostninger i alt	5.641	1.013	6.654	3.849
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	664	194	858	512
Resultat af primær drift	118	-352	-234	-15
Finansielle poster i alt*	57	-362	-305	-548
Resultat før skat	175	-714	-539	-563
Årets resultat	-38	-535	-573	-423

* I modervirksomheden DSB indregnes resultat i tilknyttede og associerede virksomheder efter skat. Skatten fordeles med 47 mio. kr. til Jernbanepassagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt og 13 mio. kr. til Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Øvrige oplysninger

DSB's bestyrelse



Mogens Granborg
Bestyrelsesformand

Annette Sadolin
Næstformand

Lotte Littau Kjærgaard

Jens Iwer Petersen

Lars Andersen

Lilian Mogensen

Andreas Hasle

Flemming Rasmussen

Preben Steenholt Pedersen
(indtrådt den 8. april 2011)

DSB's koncernledelse



Klaus Pedersen
Konstitueret
administrerende direktør

Mogens Jønck
Kommerciel direktør

Frank Olesen
Direktør, Fjern- & Regionaltog

Gert Frost
Administrerende direktør,
DSB S-tog

Lone Lindsby
Direktør, HR & Organisation

Peter Christensen
Konstitueret økonomidirektør

DSB’s bestyrelse

Bestyrelsen og medlemmernes ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Mogens Granborg

Bestyrelsesformand. Medlem af bestyrelsen for Folketeatret. Formand for ATV (Akademiet for de Tekniske Videnskabers Finansråd). Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 27. maj 2002.

Annette Sadolin

Næstformand. Board of Management, GF Frankona Rückversicherungs-Aktiengesellschaft, München. Formand for bestyrelsen i Østre Gasværk teater. Næstformand i bestyrelsen i Dansk Standard. Bestyrelsesmedlem i DSV, Topdanmark Forsikring A/S, Skodsborg Kurhotel og Spa A/S, Ny Carlsberg Glyptotek, Lindab International AB, Sverige og i Ratos AB, Sverige. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 28. april 2009.

Lars Andersen

Direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Bestyrelsesmedlem i IndustriPension Holding A/S, Industriens Pensionsforsikring A/S og i Arbejdernes Landsbank A/S. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 25. juni 1999.

Lilian Mogensen

Direktør i ATP for forretningsudvikling, marketing, kundeservice, HR/Kommunikation og intern service. Bestyrelsesmedlem i Summit Consulting. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 28. april 2009.

Lotte Littau Kjærgaard

Adm. direktør og medejer af Creativ Company A/S, Creativ Company Holding A/S, Creativ Company AS, Norge og Creativ Company Sverige AB. Bestyrelsesmedlem i AKON - Arbejds miljøkonsulenterne A/S, Nordvestjysk, Arbejds miljøfond og

Nordvestjysk Lederforum.

Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 27. april 2010.

Jens Iwer Petersen

Direktør for JIP Invest ApS. og JIP Finans ApS. Bestyrelsesformand for FDE Fonden. Næstformand i Trygheds-Gruppen smba. Bestyrelsesmedlem i Nordea Liv & Pension, Livsforsikrings-selskab A/S og i H. P. Therkelsen A/S Padborg. Repræsentantskabsmedlem i TryghedsGruppen smba og i Sydbank A/S. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 27. april 2010.

Andreas Hasle

Trafikinspektør. Formand for HK Trafik & Jernbane. Bestyrelsesformand i TS ASIA Holding. Bestyrelsesmedlem i Dan Kantine Service A/S og i Dan Ejendomsservice A/S. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 25. juni 1999.

Flemming Rasmussen

Håndværker. Landsformand i FO-Jernbanedrift. Næstformand i Dansk Metal Århus og i Dan Kantine Service A/S. Bestyrelsesmedlem i Dan Ejendoms-service A/S. Indtrådt i DSB’s bestyrelse den 27. maj 2003.

Preben Steenholt Pedersen

Indtrådt i DSB’s bestyrelse d. 8. april 2011.

DSB’s direktion

DSB’s direktion og medlemmernes ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Klaus Pedersen ,

Konstitueret administrerende direktør. Bestyrelsesformand i Føroya Tele. Bestyrelsesmedlem i DSB Vedligehold A/S.

DSB’s koncernledelse

Mogens Jønck

Kommerciel direktør. Bestyrelsesformand i Kort & Godt A/S, Public Arkitekter, DSB Småland AB, DSBFirst Väst og i DSB Mälardalen AB. Næstformand i Rejsekort A/S. Bestyrelsesmedlem i DSB Rejsekort A/S, Roslagståg, Nørrebro Bryghus A/S og i Baldersbrønde Bryggeri A/S.

Frank Olesen

Direktør for Fjern- & Regionaltog. Bestyrelsesmedlem i DSB Vedligehold A/S

Lone Lindsby

Direktør for HR & Organisation. Bestyrelsesmedlem i Danmarks Jernbanemuseum.

Gert Frost

Adm. direktør i DSB S-tog a/s. Bestyrelsesformand i Rejseplanen A/S, Pack Tech A/S og i Jens Holst A/S. Bestyrelsesmedlem i DSB Vedligehold A/S, DSB Rejsekort A/S, MP3 A/S og i A/S A. P. Botved

Peter Christensen

Konstitueret økonomidirektør Bestyrelsesformand i Engelbjerg-gaardgruppen A/S. Bestyrelsesmedlem i DSBFirst ApS, DSB Sverige AB og i DSB Train Maintenance

Tog i Danmark, Sverige og Tyskland



S-tog i København

