

DSB

årsrapport
2011

DSB årsrapport 2011

Indhold

DSB - Nu og i fremtiden

6	Forord
10	DSB - Nu og i fremtiden
12	På sporet af 2011
14	Tog til tiden
15	Kunder
18	IC4 og materielsituationen

Årsregnskab og beretning

22	Hoved- og nøgletal
23	Finansiell beretning
29	Forventninger til fremtiden
30	Begivenheder indtruffet efter statusdagen
30	Risikostyring
34	God selskabsledelse
37	Påtegninger
42	Anvendt regnskabspraksis
50	Resultatopgørelse
51	Balance
54	Pengestrømsopgørelse
55	Noter til årsregnskabet
77	Andre hovedtal
80	Delregnskaber

Om DSB

84	Bestyrelse
86	Direktion og koncernledelse
88	Organisation
89	Virksomhedsoplysninger mv.

Forord

2011 blev et år med mange alvorlige udfordringer for DSB. De økonomiske udfordringer har ændret den kontekst og selvforståelse, DSB agerer i. 2011 blev også et år, hvor DSB's trængte materielsituation skabte udfordringer, både i form af strækninger med overfyldte tog og strækninger, hvor det var nødvendigt at indsatte ældre materiel.

Som konsekvens af de økonomiske udfordringer har DSB igangsat arbejdet med at genoprette økonomien i form af omfattende effektiviseringer. Genopretningen af DSB's økonomi vil sætte rammerne for DSB som virksomhed i de kommende år, og målet er et DSB med tilfredsstillende overskud ved udgangen af 2014.

Kundetilvæksten fortsætter

På trods af den negative omtale af DSB i medierne, de økonomiske problemer og et faldende omdømme, steg antallet af kunder i togene i 2011. I S-togene steg antallet af kunder med ca. 8 procent og i fjern- og regionaltogene med ca. 4 procent. I alt blev der gennemført næsten 175 mio. rejser på det danske marked. I oktober passerede antallet af kunder i S-tog på et år for første gang 100 mio.

Der er grund til at glæde sig over tilgangen af kunder, og særligt for S-tog indikerer kundetilfredshedsundersøgelser, at de nye kunder vil kunne fastholdes. Tilfredsheden hænger især sammen med, at omfanget af forsinkelser i 2011 har været på det laveste niveau i 3 år og er generelt forbedret med ca. 10 procent i forhold til 2010.

DSB's økonomi skal genoprettes og effektiviseres

DSB's økonomi er igennem en årrække blevet gradvist forringet på grund af omkostninger, der steg markant hurtigere end indtægterne. Korrigeret for poster af ikke tilbagevendende karakter blev de normaliserede indtægter i den danske forretning i 2011 for første gang mindre end omkostningerne.

DSB's resultat før skat udgjorde i 2011 et underskud på 858 mio. kr. Til sammenligning var resultatet før skat i 2010 et underskud på 551 mio. kr. Dette er ikke tilfredsstillende.

DSB har i efteråret 2011 igangsat en omfattende effektiviseringsindsats med henblik på at reducere omkostningerne og skabe en robust og bæredygtig økonomi i DSB. Der er gennemført en effektivisering af DSB's indkøbsprocesser og igangsat en række vigtige effektiviseringsprojekter. Samtidig er DSB's hovedsæde i København sat til salg med henblik på at samle administrationen ét sted.

I begyndelsen af 2012 blev der opnået enighed om aftaler med flere af de faglige organisationer i DSB. Aftalerne er endnu et vigtigt skridt i arbejdet med effektiviseringen af DSB og medfører en række tiltag, der medvirker til at skabe et mere fleksibelt DSB med en bedre økonomi og færre medarbejdere. Forhandlingerne har været intensive, men de faglige organisationer har vist forståelse for DSB's økonomiske situation og har påtaget sig et medansvar for at finde løsninger, der i store træk ikke går ud over togdriften og kunderne.

En udfordrende materielsituation

DSB's materielsituation har også i 2011 været påvirket af den forsinkede levering af IC4-togsæt. I oktober kom den af Transportministeriet bestilte Atkins-rapport om IC4 og IC2, som gav udtryk for, at grundelementerne i IC4 er sunde, og at de tekniske problemer kan løses, men at det vil kræve yderligere tid og arbejde at få en driftsstabilitet, der er på niveau med DSB's øvrige materiel. Det vil ligeledes blive en del dyrere, end det blev vurderet til i 2009.

Den generelt trængte materielsituation er kommet til udtryk via overfyldte tog på enkelte strækninger samt via behovet for omdisponeringer af materiel mellem strækninger. Materielsituationen blev i årets sidste måneder forværret, da Banedanmark i oktober opdagede flere revner i Storstrømsbroen, som medførte øjeblikkelig lukning af broen. Udover at passagererne i en overgang måtte lade sig transportere i busser, betød det,

at en række tog strandede på Falster og derfor ikke kunne bruges som planlagt i landsdelstrafikken. Broen blev ultimo november delvist åbnet for let togtrafik, hvilket fortsat påvirkede mulighederne for trafikafviklingen, og først ultimo januar 2012 blev broen omsider åbnet for al slags togtrafik.

Materielsituationen blev yderligere forværret, da DSB i november måtte indstille al drift med IC4, mens Havarikommissionen undersøgte to episoder med bremseproblemer på IC4-togsæt. DSB har desuden bedt Danmarks Tekniske Universitet (DTU) om, som uvildig og uafhængig instans, at rådgive om sikkerhedssystemet og andre tilhørende sikkerhedsprocesser.

Sidst på året blev DSB ramt af en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse hos håndværkerne i DSB Vedligehold. DSB reagerede ved i en periode at halvere trafikken for at sikre jule- og nytårstrafikken. Arbejdsnedlæggelsen blev kortvarig, og effekterne for kunderne i juletrafikken var begrænsede.

I samarbejde med Transportministeriet lykkedes det i efteråret at forlænge lejen af en række dobbelt-dækkertog. Det er positivt og løser de mest akutte materielproblemer.

Internationale aktiviteter

Ved aflæggelsen af årsregnskabet for 2010 blev det konstateret, at DSBFirst Øresund var i en alvorlig økonomisk situation og fokus blev rettet mod relationerne mellem DSB som modervirksomhed og DSBFirst Øresund, herunder spørgsmålet om eventuelle statsstøtteforhold. DSB er aktivt gået ind i udredningen, og det vurderes, at de eventuelle statsstøtteproblemstillinger er passende håndteret. Den danske stat har i et tæt samarbejde med DSB orienteret EU-kommissionen, der har stillet afklarende spørgsmål. Sagen er således stadig under behandling. DSB forventer ikke at blive negativt påvirket af problemstillingen.

DSB's ledelse igangsatte som følge af situationen en række økonomiske og juridiske analyser af forhold relateret til DSBFirst Øresund. DSBFirst gennemførte effektiviseringer af de internationale aktiviteter og påbegyndte i foråret forhandlinger med trafikudbydere og FirstGroup om en mere holdbar model for trafikken på Kystbanen og den svenske del af Øresundstrafikken. Som følge heraf indgik DSBFirst Sverige AB den 25. juni 2011 en tillægsaftale med de seks svenske trafikelskaber, repræsenteret ved Öresundståg AB, om en overdragelse af DSBFirst's svenske del af Øresundstrafikken til en anden trafikoperatør med virkning fra 11. december 2011. Öresundståg AB valgte efterfølgende Veolia Transport Sverige som ny operatør på denne del. DSB Øresund (tidligere DSBFirst Danmark) har efterfølgende indgået en samarbejdsaftale med Veolia for at sikre en fortsat sammenhængende Øresundstrafik, og overdragelsen til Veolia er gået godt uden store gener for kunderne.

I den danske del af DSBFirst – Kystbanen og Kastrupbanen – er overgangen til det nye driftsmønster forløbet tilfredsstillende, idet rettidigheden på Kystbanen er væsentligt forbedret efter indførelsen af en ny køreplan i august 2011. En tilsvarende forbedring på Kastrupbanen har imidlertid ikke kunnet opnås. Samlet har dette medført et fald i den totale kundeoplevede rettidighed.

I de tilbageværende svenske operationer – ikke mindst i Väst-trafikken – er resultatet for 2011 ikke tilfredsstillende. DSB's ledelse har revurderet forretningsplanerne for selskaberne og vurderer, at der er et betydeligt potentiale for at gennemføre driftsmæssige forbedringer. For DSB Väst AB er det dog vurderingen, at trafikkontrakten under de nuværende omstændigheder ikke vil give overskud, hvorfor DSB har iværksat yderligere tiltag for at finde en langsigtet løsning.

Gennemgangen af DSB's tyske operationer gav ikke anledning til revurdering af de gældende forretningsplaner.

Som konsekvens af sagen om DSBFirst Øresund og DSB's økonomiske situation er det besluttet at indstille al ny aktivitet i udlandet for nu.

Udskiftninger i direktionen

I marts 2011 blev administrerende direktør Søren Eriksen afskediget, og i stedet blev økonomidirektør Klaus Pedersen indsat som konstitueret administrerende direktør. Bestyrelsen besluttede at udvide direktionen til to medlemmer. Christian Roslev tiltrådte som ny administrerende direktør i august, og Jacob Kjær tiltrådte som økonomidirektør. Christian Roslev måtte desværre fratræde efter knap 3 måneders ansættelse af helbredsmæssige årsager. I december blev Jesper T. Lok ansat som kommende administrerende direktør, og vi ser frem til, at han tiltræder 1. maj 2012. I perioden frem til Jesper T. Loks tiltræden fungerer økonomidirektør Jacob Kjær også som konstitueret administrerende direktør.

Nye tider i DSB

DSB står over for en lang række økonomiske udfordringer, og DSB har på nuværende tidspunkt igangsat et omfattende strategisk og praktisk arbejde med at effektivisere DSB. Markante besparelser er nødvendige, og alt er i spil med henblik på at sikre en fremtidig robust økonomi, således at DSB også i fremtiden kan give danskerne en økonomisk bæredygtig og effektiv kollektiv transport. Ved udgangen af 2014 skal DSB have forbedret resultatet med en milliard kroner. Det er, sammen med en løsning på materielproblemerne og det at sikre en større driftsstabilitet for IC4-togsættene, blandt de helt store udfordringer i det nye år.

København, den 22. marts 2012

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Jacob Kjær
Konstitueret administrerende direktør og
økonomidirektør



DSB - Nu og i fremtiden

DSB – Nu og i fremtiden



Effektiviseringer og kundefokus – DSB vil fokusere på at skabe en robust økonomi, der kan danne udgangspunkt for den fremtidige forretning, og arbejde for, at kunderne kommer frem til tiden.

2011 har for DSB været et dramatisk år med markante økonomiske problemer, ledelsesuro, afvikling af dele af den svenske forretning samt udfordringer med materiellet herunder IC4.

DSB befinder sig i en overgangperiode, hvor konsekvenserne af de økonomiske udfordringer er blevet analyseret, og arbejdet med effektiviseringerne er igangsat.

Fokus frem til udgangen af 2014

DSB har behov for at udarbejde en ny langsigtet strategi, men før en sådan strategi udarbejdes, skal de nødvendige effektiviseringer i virksomheden gennemføres.

DSB's økonomi skal genoprettes, for derved styrkes DSB's konkurrenceevne, og der støbes et robust fundament for DSB's rolle i den politiske vision om, at jernbanen skal løfte størstedelen af den fremtidige vækst i transportsektoren.

En styrkelse af DSB's konkurrenceevne er et vigtigt skridt for, at DSB kan gøre sig fortjent til fortsat at være den primære aktør i fordoblingen af togtrafikken frem til 2030. Effektiviseringerne er dermed også en del af forberedelsen af, at DSB ultimo 2014 vil kunne indgå ny kontrakt med

Transportministeriet om forhandlet fjern-, regional- og S-togstrafik.

Den igangsatte effektiviseringsplan skal optimere ressourceanvendelsen. Et væsentligt skridt heri er de forhandlinger, der er ført med de faglige organisationer, og som har resulteret i udmeldingen om nedlæggelse af i niveauet 1.000 stillinger.

Det er besluttet, at DSB vil fokusere på at konsolidere forholdet til de eksisterende kunder og som et minimum fastholde kundetilfredsheden. DSB vil analysere produktporteføljen med henblik på eventuelle justeringer og arbejde på at målrette kommunikationen med kunderne yderligere.

Det er helt centralt, at DSB prioriterer og fortsat fokuserer på basisleverancen, det vil sige tog til tiden med rettidighed og en øget pålidelighed i form af færre aflysninger. Dette skal ske i en periode, hvor rettidigheden vil blive udfordret, blandt andet på grund af de mange infrastrukturarbejder på jernbanen landet over og udfordringerne med IC4.

DSB, som virksomhed, skal konsolideres med henblik på at skabe et solidt fundament for den fremtidige vækst i den kollektive trafik. Konsolideringen vil ud over de økonomiske tilpasninger omhandle fokus på ledelse, arbejdskultur og klar

formulering af målbare mål samt fokus på forbedring af materielsituationen, rettidighed og robuste køreplaner. Som følge heraf er der opsat tre hovedmål i den opstillede plan for koncernen, der skal arbejdes efter i perioden frem til ultimo 2014:

1. I mål - hver gang

DSB ønsker grundlæggende at styrke resultatorienteringen og målstyringen blandt medarbejderne og sætte fokus på både lederskab og teamwork.

DSB vil detaljere målstyringen og synliggøre interne sammenhænge ved at gøre alle led i leverancekæden målbare, det vil sige, at der for hvert enkelt led skal fastsættes klare mål og formuleres en klar ansvarsfordeling. Opfølgningen på målene skal være konsekvent og bidrage til, at leverancer sikres til tiden og i rette kvalitet.



2. Økonomi i balance

DSB har i en årrække fokuseret på at tiltrække flere kunder og tilbyde en bred vifte af serviceprodukter. Det har været succesfuldt og betydet en stor kundetilgang, men også medført betydelige omkostninger. På nuværende tidspunkt er der behov for at vende fokus mod genopretningen af en bæredygtig og robust økonomi i virksomheden.

DSB skal effektivisere, produktionsomkostningerne skal nedbringes, indtjeningen skal forbedres, og DSB skal forhindre, at gælden øges yderligere. Udover her-og-nu-effektiviseringer er der behov for en stram økonomistyring, som understøttes af en enklere virksomhedsstruktur.

3. Tog du vil stole på

DSB's omdømme er påvirket negativt. Det er afgørende for DSB at genoprette omdømmet og have befolkningens tillid. DSB's vurdering er, at en genopretning sker ved at fokusere på et endnu bedre grundprodukt, en øget åbenhed og en stærkere relation til den enkelte kunde.



Dialogtog

Fra den 17.-21. gennemførte DSB Dialogtog. DSB's direktører besøgte hver et antal stationer over hele landet for at komme i dialog med kunder og politikere

Nye Øresundstog

10 nye Øresundstog blev indsat på Kystbanen

Januar

Mobilklippekort

Det nye mobilklippekort til tog, bus og metro introduceredes

Søren Eriksen stoppede

Adm. direktør Søren Eriksen fratrådte og økonomidirektør Klaus Pedersen overtog ledelsen af DSB som konstitueret adm. direktør

Nye Desirotog

8 nye Desirotog blev succesfuldt indsat på Grenåbanen, og gamle MR-tog taget ud

Marts

Skæbnetime for DSBFirst

Gert Frost blev udnævnt til konstitueret adm. direktør i DSBFirst og DSB Sverige efter afskedigelsen af Karsten Røn Andersen

Økonomi

DSB's økonomi blev presset af DSBFirst-krisen. Samtidig viste 1. kvartal, at DSB opnåede kunderekord til trods for krisen og det hårde vintervejr. Og rettidigheden blev forbedret

Maj

På sporet af 2011

Februar

Danmarks Indsamlingen

254.707 kroner og halvtreds øre. Sådan lød tallet på den check, som DSB's medarbejdere kunne overlevere til den store Danmarks Indsamling

Børneguiden

DSB's børneguide fyldte 25 år



April

Underskud

DSB kom ud af 2010 med et betydeligt underskud. Problemerne i DSBFirst ændrede DSB's 2010-regnskab fra et forventet overskud på 173 mio. kr. til et underskud på 551 mio. kr. Samtidig har DSB aldrig haft så mange kunder

Passagerrekord i S-tog

S-tog opnåede det højeste passagertal i 20 år i første kvartal

Mogens Granborg

DSB's bestyrelsesformand Mogens Granborg trak sig af helbredsmaessige årsager

Mangfoldighed

DSB blev Danmarks mester i mangfoldighed. DSB modtog MIA-prisen for at arbejde målrettet med alle parametre for mangfoldighed: køn, alder, etnicitet, religion, seksuel orientering samt handicap og helbred

Juni

Ny formand

Peter Schütze blev ny formand for DSB's bestyrelse

DSBFirst fortsætter

Øresundstrafikken blev sikret og DSBFirst undgik konkurs

Copenhagen Pride

DSB fejrede mangfoldighed og deltog for første gang i Copenhagen Pride





Direktionen blev udvidet til to

Christian Roslev blev ansat som ny adm. direktør og Jacob Kjær som ny økonomidirektør.

Skybrud

Store dele af København blev oversvømmet, og det ramte blandt andet klagørings-centrene ved Østerport og Kastrup

Juli

Ny kundeambassadør

Helle Fuhrmann startede som ny kundeambassadør

VM i cykling

God tog-debut for VM i cykling i Danmark

September

IC4 undersøges

IC4-togsæt blev undersøgt af Havarikommissionen efter at have kørt forbi stopsignal

Passagerrekord

Rekord mange er steget på toget trods DSB's krise

November

August

Christian Roslev og Jacob Kjær tiltrådte

Der skal styr på økonomien

Underskud

Historisk underskud og røde tal i DSB's halvårsrapport. DSB's resultat for første halvår lød på et underskud på 67 mio. kr. før skat (2010: overskud på 183 mio. kr.)

Passagerrekord

Første halvår viste også markant kundevækst og forbedret rettidighed

Oktober

Sølvgade til salg

DSB's hovedsæde gennem 83 år blev sat til salg. Målet er et mere åbent og fleksibelt hovedsæde

Ny ejer

Henrik Dam Kristensen overtog posten som transportminister

Revner i Storstrømsbroen

Broen blev lukket for togdrift i mange uger, mens Banedanmark undersøgte revner

Roslev stoppede

Christian Roslev stoppede, og økonomidirektør Jacob Kjær blev konstitueret som adm. direktør

100 mio. S-togs kunder

For første gang nogensinde har 100 mio. danskere købt billet til S-toget i løbet af et år

December

KH 100 år

Københavns Hovedbanegård fyldte 100 år, og den gamle dame blev fejret den 3.-4.

Mærsk-direktør overtager roret

Jesper T. Lok blev ansat som ny adm. direktør og tiltræder 1. maj 2012

Rekord flot juletrafik

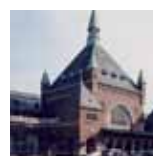
Til trods for arbejdsnedlæggelse blandt DSB's håndværkere kom DSB rigtig flot gennem juletrafikken med den bedste jule-rettidighed i dette årtusinde

Harry stoppede

Harry & Co. gik på pension

Skiftedag i Øresundstrafikken

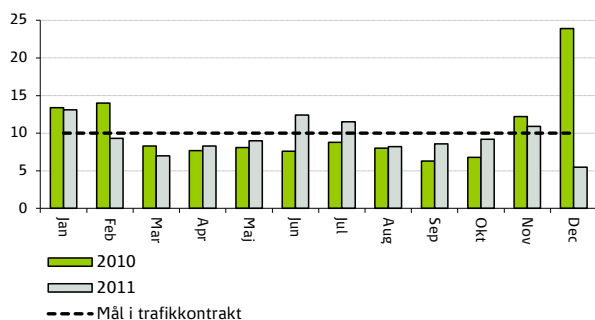
DSBFirst overdrog trafikken i Sverige til Veolia



Tog til tiden

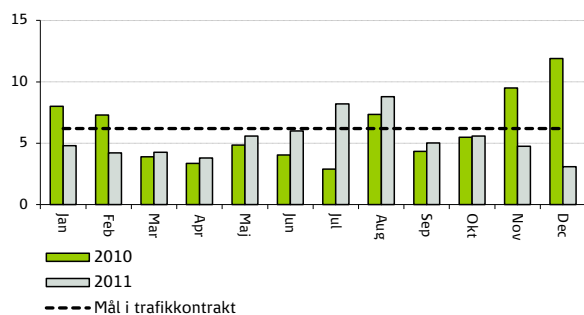
På trods af den megen uro omkring DSB har 2011 dog også været præget af en række positive tendenser. Omfanget af forsinkelser er i 2011 således på det laveste niveau i tre år. De seneste års tiltag for at få flest mulige tog til at køre til tiden har virket, og samtidig er antallet af forsinkelser indenfor de mål, der er aftalt med Transportministeriet.

**Figur 1: Forsinkelser
Fjern- og Regionaltog**
Procent



For såvel Fjern- & Regionaltog som for S-tog er omfanget af forsinkelser¹ forbedret med cirka 10 procent i forhold til 2010.

**Figur 2: Forsinkelser
S-tog**
Procent



I Fjern- & Regionaltog udgjorde antallet af forsinkelser 9,4 procent i 2011 i forhold til 10,3 procent i 2010. Den positive udvikling er sket på trods af IC4-køreforbuddet og lukningen af Storstrøms-

¹ Definitioner vedr. forsinkelser:

Rettidigheden er defineret som det relative antal tog, der er ankommet til perron inden for de fastsatte krav. Antal **forsinkelser** beregnes som 100 fratrullet den opgjorte rettidighed. **Operatørrettidigheden** beregnes alene på baggrund af forhold, som operatøren er ansvarlig for. Den rettidighed som passagererne oplever (**den kundeoplevede rettidighed**) bliver målt ud fra, hvor forsinkede togene er, uanset årsag og ansvar.

broen og skyldes en kombination af en fortsat fokuseret indsats på at forbedre den generelle rettidighed, færre materielle fejl og det ekstraordinært hårde vintervejr i 2010, der påvirkede antallet af forsinkelser negativt.

I S-tog var antallet af forsinkelser 5,2 procent i 2011 sammenlignet med 6,0 procent i 2010. Udviklingen skyldes færre materielle fejl og færre sporarbejder, og er sket på trods af de kraftige skybrud.

DSBFirst Danmark havde i 2011 en operatørrettidighed på 98,7 procent. Den svenske operatørrettidighed var 99,9 procent (beregnet i perioden indtil den 11. december 2011, hvor Veolia overtog den svenske del af Øresundstrafikken). Operatørrettidigheden i både Danmark og Sverige opfyldte kravene i trafikkontrakterne. Den kundeoplevede rettidighed i 2011 var 75,4 procent i DSBFirst Sverige. I DSBFirst Danmark var den kundeoplevede rettidighed 83,1 procent.

Kunderne skal frem til tiden

Kunderne har sagt, at det vigtigste for dem er at komme frem til tiden. Vi skal præstere bedre for at bevare og øge vores kundeunderlag. Der er en direkte sammenhæng mellem præcisionen og DSB's kundetilfredshed og kundevækst.

I samarbejde med Banedanmark er der udarbejdet en præcisionsstrategi. Her har vi opsat ambitiøse mål og konkrete tiltag til, hvordan vi i fællesskab skal sikre tog og kunder til tiden. Målet er, at vi frem mod 2020 skal halvere det gennemsnitlige antal sekunder, vores kunder forsinkes med per rejse. Præcisionen skal være i europæisk topklasse.

Produktivitet

**Tabel 1: Produktivitet
i DSB-koncernen**

	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkm. pr. medarbejder	8.802	7.846	956	12%
Antal togrejser pr. medarbejder	21.816	20.762	1.054	5%
Omkostninger pr. togkilometer	118	134	-16	-12%

Antal togkilometer pr. medarbejder er steget med 12 procent til 8.802, og antal togrejser pr. medarbejder er steget med 5 procent til 21.816. Omkostninger pr. togkilometer er faldet med 12 procent fra 134 kr. til 118 kr. i 2011. Udviklingen skal ses i lyset af den øgede kilometerproduktion som følge af overtagelsen af DSB Småland, DSB Väst

og DSB Uppland, som har lange togstrækninger. Dertil kommer hensættelsen vedrørende DSBFirst Øresund og omkostninger til omstruktureringer i 2010.

Tabel 2: Produktivitet i de danske aktiviteter i DSB-koncernen			Vækst	
	2011	2010	Abs.	Pct.
Antal togkm. pr. medarbejder	6.991	6.707	284	4%
Antal togrejser pr. medarbejder	21.015	19.448	1.567	8%
Omkostninger pr. togkilometer	158	163	-5	-3%

På de danske strækninger har der været en positiv udvikling i antallet af togkilometer pr. medarbejder på 4 procent og i antallet af togrejser pr. medarbejder på 8 procent. Omkostninger pr. togkilometer er faldet med 3 procent i forhold til 2010.

Tabel 3: Antal kunder			Vækst	
	2011	2010 ⁴	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog, heraf:	49.638	47.842	1.796	4%
Øst	24.974	24.168	806	3%
Vest	15.207	14.425	782	5%
Øst/Vest over Storebælt	8.652	8.370	282	3%
Øvrige	805	879	-74	-8%
DSBFirst i Danmark	24.632	25.285	-653	-3%
S-tog (korrigeret) ¹	85.632	81.047	4.585	6%
Kunder i Danmark i alt (korrigeret)¹	159.902	154.174	5.728	4%
Korrektion sporspærring	14.922	11.948	2.974	25%
Kunder i Danmark i alt	174.824	166.122	8.702	5%
Kunder i Sverige i alt²	50.268	38.888	11.380	29%
Kunder i Tyskland i alt³	4.000	1.600	2.400	150%
Eliminering ²	10.060	10.429	-369	-4%
Antal kunder i alt	219.032	196.181	22.851	12%
Antal kunder i alt (korrigeret)¹	204.110	184.233	19.877	11%

1) 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 totalspærrer. Inklusive kunder på de strækninger, der har været berørt af de omfattende sporspærringer udgør kundevæksten i S-tog 8 procent.

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

3) 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.

4) I forhold til tidligere offentliggjorte tal er antal kunder i 2010 reguleret - primært som følge af en ny model for opgørelsen af antal rejser.

Kunder

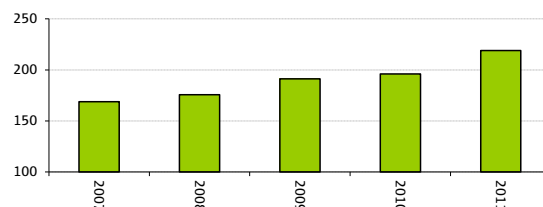
For DSB er kundernes tilfredshed og virksomhedens omdømme altafgørende. Kunderne skal opleve en bæredygtig og økonomisk effektiv virksomhed med et højt serviceniveau og en konstruktiv dialog. DSB ønsker at tilbyde produkter og service, som kunderne har behov for. DSB arbejder løbende på at tilpasse sig kundernes ønsker.

Som en del af det nye fokus ønsker DSB at konsolidere og fastholde forholdet til de eksisterende kunder og som et minimum fastholde kundetil-

fredsheden samtidig med gennemførelsen af de omfattende effektiviseringer af virksomheden.

Figur 3: Antal togrejser DSB-koncernen

Mio. rejser



Kundeudviklingen

Der er i 2011 blevet foretaget næsten 175 mio. rejser med DSB på det danske marked. I forhold til 2010 svarer det til en vækst på 5 procent, svarende til 8,7 mio. rejser. Det er historisk gode rejsetal. I hele DSB-koncernen er antallet af kunder steget med 22,9 mio., hvilket svarer til en stigning på 12 procent.

Den danske kundevækst kan henføres til en vækst på 4 procent i Fjern- & Regionaltog og 8 procent i S-tog, delvist modvirket af et fald på 3 procent på de danske DSBFirst Øresundsstrækninger. Disse tal er inklusive kunder på de strækninger, der har været berørt af de omfattende sporspærringer på S-togs-nettet i primært 2010.

Korrigeres kundetallene for de strækninger, hvor der har været væsentlige sporspærringer, er kundevæksten 6 procent i S-tog. Det samlede antal internationale kunder steg i 2011 med 13,8 mio. til 54,3 mio. svarende til en fremgang på 34 procent. Udviklingen kan henføres til opstarten af operationerne DSB Väst, DSB Småland og DSB Upptåget samt overtagelsen af de 50 procent af VIAS, der fra 1. december 2010 også driver Rheingau-strækningen.

Udvikling i persontrafikken i Danmark

I 2011 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 1 procent sammenlignet med 2010. Stigningen kan primært henføres til bil- og togtrafik, mens flytrafikken er stagneret.

DSB's markedsandel over Storebælt er på i alt 26 procent i 2011, hvilket er uændret i forhold til 2010.

Ifølge Vejdirektoratets seneste statistik fra 3. kvartal gik den landsdækkende biltrafik i 3. kvar-

tal 2011 tilbage med 1 procent i forhold til samme periode i 2010. I de første 9 måneder af 2011 havde biltrafikken en stigning på 1 procent i forhold til samme periode i 2010.

Fjern- & Regionaltog

Fjern- & Regionaltog havde 49,6 mio. kunder i 2011, hvilket er en stigning på 1,8 mio. eller 4 procent i forhold til 2010. I 2011 var der en kundevækst på 3 procent for Sjælland og over Storebælt og 5 procent for Fyn og Jylland.



Udviklingen skyldes et fokuseret arbejde med prisparametre i forhold til både erhvervs-, fritids- og pendlermarkedet, understøttet af målrettede kampagner især gennem loyalitetsprogrammerne +More og Work Plus. Hertil kommer særlige Uddannelseskort og Ungdomstilbud som for eksempel HyperCard, understøttet af fordelsprogrammet Wild Card. Udviklingen går mod en større vækst i antal rejser foretaget med periode- og klippekort end med enkeltbilletter.



S-tog

På de strækninger, der ikke har været berørt af sporarbejder, har S-tog haft en kundevækst på 6 procent svarende til 4,6 mio. kunder sammenlignet med 2010. Aldrig tidligere har så mange kunder rejst med S-toget, hvilket blandt andet kan henføres til en robust produktion med en generel høj regularitet, samt en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. Initiativerne omfatter billettyper som eksempelvis

Mobilbillet og Mobilklippekort samt samarbejde med eksterne partnere om transport i forbindelse med særlige begivenheder, herunder blandt andet VM i cykling i september, der i sig selv bidrog med ca. 0,5 mio. rejsende.

DSBFirst i Danmark

I 2011 havde DSBFirst Danmark en nedgang i antal kunder på 3 procent sammenlignet med 2010, jævnfør opgørelse fra Trafikstyrelsen.

Udviklingen kan blandt andet henføres til et fald i den kundeoplevede rettidighed. DSB har imødekommet kundernes rettighedskrav med en ændret køreplan i august 2011. Dette har resulteret i en væsentlig bedre rettidighed på Kystbanen. En tilsvarende forbedring på Kastrupbanen har imidlertid ikke kunnet opnås, hvilket er en del af forklaringen på den kundeoplevede rettidighed.

Sverige

DSB's aktiviteter i Sverige består af operationer i den svenske del af DSBFirst Øresund, Roslagsbanan i Stockholmsområdet, DSB Småland omkring Jönköping og DSB Väst dækkende regional- og pendlertrafikken i Göteborgområdet. I juni 2011 overtog DSB togtrafikken i Uppsalaområdet.

DSB overdrog den 11. december 2011 den svenske del af Øresundstrafikken til Veolia Transport Sverige. Det skete som en del af aftalen omkring DSBFirst med de svenske trafikmyndigheder fra Øresundståg AB.

De nye operationer har været medvirkende til, at DSB i Sverige havde 50,3 mio. kunder i 2011, hvilket svarer til en vækst på 29 procent. Udviklingen er til en vis grad reduceret på grund af overdragelsen af den svenske del af Øresundstrafikken.

Tyskland

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

Fra december 2010 driver VIAS også Rheingaustrækningen fra Frankfurt am Main til Koblenz. VIAS havde i 2011 i alt 4,0 mio. kunder.

Udvikling i kundetilfredsheden

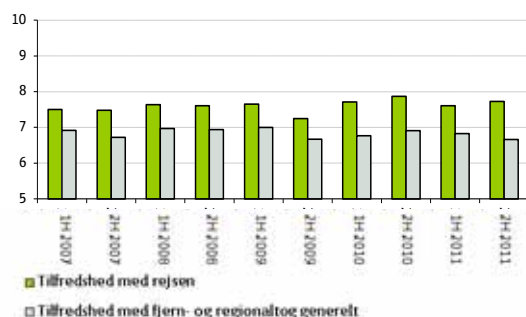
For en servicevirksomhed som DSB er kundernes tilfredshed afgørende. DSB lytter, når kunderne ytrer sig, og benytter flere værktøjer til at ind-

samle viden om, hvad kunderne ønsker og forventer af DSB. Blandt værktøjerne er Kundekompasset og omdømmemålinger. Hertil kommer selvfølgelig den direkte daglige dialog med kunderne.

Kundekompasset bliver gennemført fire gange årligt med ca. 12.000 besvarelser fra fjern- og regionaltogets passagerer og ca. 4.000 besvarelser for S-togets passagerer i hver undersøgelse. På en skala fra 1-10, hvor 1 svarer til meget utilfreds og 10 til meget tilfreds, giver kunderne udtryk for deres tilfredshed med en lang række forhold i forbindelse med togrejsen.

Figur 4: Tilfredshed med rejsen og fjern- og regionaltog generelt

Procent



Kundernes tilfredshed med selve togrejsen er i 2011 faldet i forhold til 2010, men steget med 0,48 i forhold til 2009. DSB's Kundekompass viser således, at tilfredsheden med at rejse med DSB er steget fra 7,25 ved udgangen af 2009 til 7,73 ved udgangen af 2011 (7,87 ved udgangen af 2010).

Udviklingen skyldes blandt andet, at flere tog kører til tiden samt en forbedret tilfredshed med blandt andet rengøringen på stationer og i togene.

På trods af denne udvikling har kundernes tilfredshed med DSB generelt været faldende igennem de sidste to år og er faldet fra 6,91 ved udgangen af 2010 til 6,66 ved udgangen af 2011 (6,67 ved udgangen af 2009). Materielsituationen har ikke på alle områder levet op til kundernes forventninger og krav, blandt andet på grund af overfyldte tog. Køreplanen for 2012 skaber flere siddepladser på de mest efterspurgte strækninger, men den betyder samtidig, at DSB har været nødt til midlertidigt at forringe rejseoplevelsen, fordi det i enkelte tilfælde har været nødvendigt at indsætte ældre togmateriel.

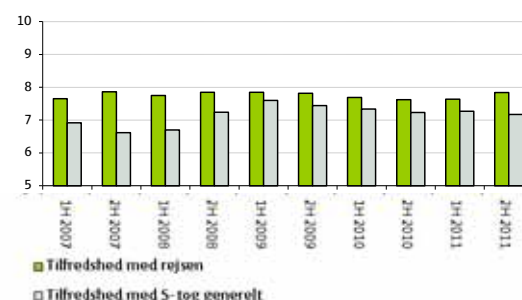
Dertil kommer, at kunderne har udtrykt utilfredshed med overskueligheden af billettyper og ra-

batordninger samt kvaliteten af internetadgangen i togene.

Kundernes vurdering af S-tog som generel servicevirksomhed er faldet i 2011, men ligger fortsat på et godt niveau (7,17 ved udgangen af 2011 sammenlignet med 7,23 ved udgangen af 2010 og 7,44 ved udgangen af 2009).

Figur 5: Tilfredshed med rejsen og S-tog generelt

Procent



Tilfredsheden med selve rejsen med S-toget er derimod steget i forhold til 2010 og udgør ved udgangen af 2011 7,84 (7,62 ved udgangen af 2010). Den positive udvikling er i 2011 blandt andet drevet af en stabil rettidighed og en forstærket integration af cykel- og S-togets-rejsen.

For DSB som helhed er udviklingen i kundetilfredsheden ikke fuldt ud tilfredsstillende, og DSB ønsker således at styrke dialogen med kunderne yderligere og forbedre sin viden om kundernes rejsemønstre og præferencer. Et vigtigt skridt i bedre forståelse af kundernes rejsemønstre er den fortsatte udrulning af rejsekortet.

DSB vil, som en del af det nye fokus, konsolidere forholdet til de eksisterende kunder og som et minimum fastholde kundetilfredsheden samtidig med gennemførslen af omfattende effektiviseringer i virksomheden. DSB vil analysere produktporteføljen og arbejde på at forbedre kommunikationen med kunderne.

Kundeambassadør

Blandt initiativerne til at forbedre forholdet til kunderne har DSB oprettet en kundeambassadør-funktion, og den 1. oktober 2011 tiltrådte den nye kundeambassadør.

Med ansættelsen af kundeambassadøren udbygger og forstærker DSB kundernes muligheder for at komme til orde og gøre deres synspunkter

gældende. Kundeambassadøren skal sikre, at den enkelte kunde bliver hørt og får sine rettigheder opfyldt, og komme med forslag til forbedringer af service, information og processer og således bidrage til at gøre DSB og den kollektive trafik til et attraktivt valg. Kundeambassadøren kommer med indstillinger til den administrerende direktør og afgiver en beretning, der offentliggøres.



Kundehenvendelser

Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået behandlet deres sag i DSB. Det er fortsat DSB's Kundecenter, der er første led i behandlingen af henvendelser fra DSB's kunder. Hvis en kunde ønsker besvarelsen fra DSB's Kundecenter behandlet af kundeambassadøren, kan kunden anmode herom.

Det er en del af kundeambassadørens opgave løbende at følge klagesagsbehandlingen i DSB og rapportere herom til den administrerende direktør.

Kundeambassadørens egne undersøgelser

Kundeambassadøren kan også selv tage et emne op til undersøgelse på grundlag af henvendelser fra kunder direkte til kundeambassadøren eller på grundlag af den løbende overvågning af DSB's kundeundersøgelser og statistik over kundehenvendelser. Omtale i medier eller spørgsmål i Folketetinget kan også være anledning til at tage et emne op. Det er kundeambassadøren, der afgør, hvilke emner der skal undersøges. Formålet er at komme med forslag til forbedringer af service, information eller processer til den administrerende direktør.

I december 2011 har kundeambassadøren iværksat en undersøgelse af udstedelsen af Hypercard og Uddannelseskort.

Kundeambassadørens rapportering

Kundeambassadøren offentliggør halvårligt en rapport over sine aktiviteter. Derudover offentlig-

gøres løbende afgørelser i konkrete kundehenvendelser i anonymiseret form. Den første rapport offentliggøres sammen med halvårsrapporten for 2012.

IC4 og materielsituationen

Indsættelsen af IC4-togene nåede en milepæl, da DSB for første gang indsatte to sammenkoblede togsæt i landsdelstrafikken den 17. januar 2011. Driftsstabiliteten viste sig imidlertid i de efterfølgende måneder at være utilfredsstillende.

Atkins

I maj måned 2011 besluttede Transportministeriet, at der skulle nye øjne på IC4. Den internationale rådgivningsvirksomhed Atkins blev valgt til at stå for gennemførelsen af et såkaldt teknisk review af IC4- og IC2-togene.

I slutningen af oktober 2011 blev resultaterne af undersøgelserne offentliggjort. Atkins konkluderede blandt andet, at de basale komponenter og systemer i IC4-togsættene er fundamentalt sunde, men at det kommer til at kræve yderligere tid og penge at få dem op på en driftsstabilitet, der ligger på niveau med DSB's øvrige materiel.



Grounding

Den 14. november 2011 stoppede DSB kørslen med IC4 efter en signalforbikørsel i Marslev og en hændelse i Høje Taastrup, fordi det ikke kunne udelukkes, at der var tale om en typefejl.

Havarikommisionen, DSB's egne specialister samt en række internationale bremseeksperter undersøgte årsagen til de to forbikørsler og gennemførte minutøse tests og efterfølgende analyser af togenes bremsesystemer.

Havarikommisionen offentliggjorde mandag den 29. januar 2012 en foreløbig redegørelse med resultaterne af de mange og grundige undersøgel-

ser, og efter at have fået tilladelse af Trafikstyrelsen begyndte DSB den 28. februar 2012 at køre driftsimulering uden passagerer.

DTU undersøger sikkerheden omkring IC4's bremsevne

Efter kritiske indslag i medierne har DSB bedt DTU om at foretage et review af sikkerheden omkring IC4's bremsevne - herunder togcomputeren. DTU skal - som uvildig og uafhængig instans - vurdere sikkerhedssystemet og andre tilhørende sikkerhedsprocesser på IC4-toget.

DSB vil løbende vurdere DTU's undersøgelser og undervejs tage stilling til, hvornår Trafikstyrelsen skal ansøges om tilladelse til at køre med passagerer.

IC4-tog overtaget fra AnsaldoBreda

DSB har pr. 31. december 2011 overtaget 41 serieproducerede togsæt fra AnsaldoBreda. Hertil kommer 14 såkaldte NT-sæt, som er de første og individuelt producerede togsæt, og som DSB modtog fra AnsaldoBreda i forbindelse med forliget i maj 2009. Disse togsæt opgraderer DSB Vedligehold som underleverandør til AnsaldoBreda på en kommerciel kontrakt.

DSB overtog den 31. december 2011 det første IC2-tog, godkendt til at køre 160 km/t.

Øvrig materielsituation

På baggrund af udfordringerne omkring materielsituationen traf DSB i 2011 beslutning om at indsætte mere materiel fra køreplanen 2012 (december 2011). Der var tale om indsættelse af ældre MR-tog, der ellers skulle have været solgt. De relativt små MR-tog blev indsat på de strækninger, hvor de teknisk kan benyttes, og hvor der er færrest kunder. Mellem Odense og København kan der kun anvendes moderne materiel godkendt til tunnelkørsel.

Dette medførte, at der fra december 2011 har kørt MR-tog mellem Aarhus og Esbjerg, og enkelte togsæt mellem Aarhus og Aalborg, hvor der tidligere har været anvendt IC3-togsæt. DSB arbejder mod igen at kunne indsætte moderne togsæt på strækningerne.

DSB har tillige besluttet at forlænge lejen af 67 dobbeltdækkervogne, som anvendes på Sjælland, i yderligere ca. 5 år og tilsvarende at forlænge lejen af 12 Desiro-tog, der anvendes på Fyn.

Desuden har DSB i starten af 2011 afsluttet modtagelsen af 10 nye togsæt til Kystbanen og Øresundstrafikken, samt 8 nye togsæt til indsættelse på Grenåbanen.

På materielfronten har Øresundstog og diesellokomotiver skilt sig særligt positivt ud med en markant højere driftsstabilitet i 2011.

ME-lokomotiverne har over de senere år gennemgået et større ombygnings- og renoveringsprogram, hvilket klart har styrket en række tekniske systemområder på 20 ud af de i alt 36 ME-lokomotiver. Disse ændringer har sammen med skarp opfølgning og værkstedspersonalets engagement og involvering gjort en yderst positiv forskel og sikret en historisk flot præstation.

Øresundstogsættene har ligeledes leveret en flot præstation i 2011. Også her er gennemført en større renoveringspakke, der har opgraderet togsættenes teknik og elimineret en række driftsforstyrrende fejl.



Årsregnskab og beretning

Hoved- og nøgletal

DSB-koncernen	2007	2008	2009	2010	2011	Relative ændringer 2010-2011
Resultatopgørelse i mio. kr.						
Passagerindtægter	4.391	4.541	4.223	4.329	4.487	3,6%
Indtægter fra trafikkontrakter	4.247	4.130	4.453	4.550	5.363	17,9%
Salg af kioskvarer mv.	815	808	767	769	816	6,1%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	253	258	151	137	169	23,4%
Udlejning af togmateriel	25	16	174	187	231	23,5%
Nettoomsætning	9.731	9.753	9.768	9.972	11.066	11,0%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	352	510	521	638	534	-16,3%
Andre driftsindtægter mv.	514	618	790	849	485	-42,9%
Indtægter i alt	10.597	10.881	11.079	11.459	12.085	5,5%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.376	1.550	1.532	1.631	1.738	-6,6%
Andre eksterne omkostninger	2.790	2.695	3.040	3.642	3.684	-1,2%
Personaleomkostninger	3.687	3.988	4.312	4.648	4.970	-6,9%
Omkostninger i alt	7.853	8.233	8.884	9.921	10.392	-4,7%
Resultat før af- og nedskrivninger	2.744	2.648	2.195	1.538	1.693	10,1%
Af- og nedskrivninger	1.444	1.362	1.347	1.639	2.010	-22,6%
Resultat af primær drift	1.300	1.286	848	-101	-317	-213,9%
Finansielle poster netto	-446	-545	-388	-450	-541	-20,2%
Resultat før skat	854	741	460	-551	-858	-55,7%
Årets resultat	767	558	341	-574	-694	-20,9%
Balance i mio. kr.						
Balancesum	24.778	24.530	25.707	25.776	24.710	-4,1%
Anlægsaktiver	21.871	21.932	21.978	23.152	22.701	-1,9%
Omsætningsaktiver	2.907	2.598	3.729	2.624	2.009	-23,4%
Egenkapital	7.898	7.343	7.348	6.613	5.119	-22,6%
Minoritetsinteresser	9	20	15	1	-6	-
Hensatte forpligtelser	2.114	2.091	2.071	2.499	2.044	-18,2%
Langfristede gældsforpligtelser	9.547	8.811	8.036	10.342	9.718	-6,0%
Kortfristede gældsforpligtelser	5.210	6.265	8.237	6.321	7.835	24,0%
Rentebærende gæld, netto	10.993	11.900	11.873	12.029	12.172	1,2%
Pengestrøm i mio. kr.						
Pengestrømme - driftsaktivitet	1.905	942	1.667	2.224	1.900	-14,6%
Pengestrømme - investeringsaktivitet	-1.500	-1.185	-1.248	-2.244	-1.755	21,8%
- heraf investering i materielle anlægsaktiver	-1.719	-1.529	-1.240	-2.442	-2.143	12,2%
Pengestrømme - finansieringsaktivitet	-968	-428	-865	167	-286	-271,3%
Likvider ultimo	654	-17	-463	-316	-457	-44,6%
Nøgletal						
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)	28,2	27,2	22,5	15,4	15,3	-0,6%
Overskudsgrad (EBIT-margin)	13,4	13,2	8,7	-1,0	-2,9	-190,0%
Egenkapitalforrentning (ROE)	9,8	7,3	4,6	-8,2	-11,9	-45,1%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	5,9	5,1	3,3	-1,2	-1,6	-33,3%
Gearing	4,0	4,5	5,4	7,8	7,2	-7,7%
Soliditetsgrad	31,9	29,9	28,6	25,7	20,7	-19,5%
Rentedækning	2,7	2,3	1,8	0,0	-0,4	-
Yderligere oplysninger						
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.196	9.229	9.308	9.449	10.040	6,3%
Antal togrejser (tus. rejser)	168.930	175.632	191.268	196.181	219.032	11,6%
Antal togkilometer (tus. togkm)	56.730	58.777	70.013	74.140	88.372	19,2%

Nøgletalsdefinitioner

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

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

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

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

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

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

Soliditetsgrad = egenkapital x 100 / balancesum

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

Finansiell beretning



DSB's resultat før skat udgjorde et underskud på 858 mio. kr. i 2011, balancesummen udgjorde 24,7 mia. kr. og den rentebærende gæld er på 12,2 mia. kr. ved udgangen af året.

DSB's overskudsgrad er igennem en årrække blevet gradvist forringet og nåede i 2011 et ikke tilfredsstillende niveau.

DSB-koncernen 2007-2011

Udviklingen i omkostningsniveauet har oversteget udviklingen i indtægterne. Over de sidste fem år er omkostningerne steget med gennemsnitligt 7,3 procent om året og udgør således 10,4 mia. kr. i 2011. Udviklingen skyldes dels produktionsudvidelser og nye aktiviteter, dels lønudviklingen i de danske aktiviteter. Dertil kommer stigende afskrivninger (gennemsnitligt 8,6 procent i årlig vækst) og finansielle omkostninger (gennemsnitligt 4,9 procent i årlig vækst). I den tilsvarende periode er den årlige gennemsnitlige fremgang i indtægter i alt blot 3,3 procent, hvilket primært består af indtægter vedrørende trafikkontrakter vedrørende nye aktiviteter.

Underskud på 858 mio. kr.

Koncernens resultat før skat udgør et underskud på 858 mio. kr. i 2011 sammenlignet med et underskud på 551 mio. kr. i 2010.

Resultat før skat er i 2011 i lighed med 2010 påvirket af poster af ikke tilbagevendende karakter. Der er nedenfor præsenteret et korrigeret resultat til analyseformål. Posterne omfatter for 2011 nedskrivning af IC4-togsæt på 345 mio. kr., hensættelser vedrørende DSB Väst AB på 303 mio. kr. og værdireguleringer af balanceposter med 165 mio. kr.

Herudover er resultatet påvirket af andre særlige poster så som effekten af sporspærringer og lukning af Storstrømsbroen, avance ved salg af fast ejendom mv. og nettoomkostninger til erstatningsmateriel - primært dobbeltdækkervogne.

Tabel 1: Korrigeret resultat før skat ¹

Beløb i mio. kr.	2011	2010
Resultat før skat	-858	-551
Nedskrivning af IC4-togsæt	345	-
Hensættelser vedr. DSB Väst AB	303	-
Værdiregulering af balanceposter	165	-
Omkostninger til erstatningsmateriel	103	0
Effekt af sporspærringer / lukning af Storstrømsbroen	39	128
Skalatrinsregulering	28	-
Indregning af AnsaldoBreda-rabatter mv.	-7	-151
Forhøjet tjenestemandspensionsbidrag	65	-65
Avance ved salg af fast ejendom	-80	-140
Tilbageførsler og hensættelser mv. vedr. DSBFirst Øresund	-222	725
Omkostninger til omstruktureringer	-	140
Korrigeret resultat før skat	-119	86

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

Resultatet er endvidere påvirket af hensættelse til øgede pensionsomkostninger vedrørende tjenestemænd samt regulering af pensionsbidrag for 2010. Resultatet er endvidere påvirket af tilbageførsel af hensættelse vedrørende DSBFirst Øresund på 222 mio. kr.

Resultatet for 2010 var påvirket af effekt af sporarbejder og avancer ved salg af fast ejendom.

Endelig blev der i 2010 indregnet rabatter mv. på 151 mio. kr. fra AnsaldoBreda, 140 mio. kr. i omkostninger til omstruktureringer samt 725 mio. kr. i hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSBFirst Øresund.

Korrigeret for disse forhold udgør resultat før skat i 2011 et underskud på 119 mio. kr. sammenholdt med et overskud på 86 mio. kr. i 2010.

Udviklingen i det korrigerede resultat før skat skyldes blandt andet stigende omkostninger, eksempelvis som følge af IC4-problemstillingen, udrulningen af rejsekortet samt udviklingen i de svenske selskaber, hvilket delvist modvirkes af igangsatte effektiviseringer og besparelser samt flere kunder i Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Der er i 2011 anvendt 289 mio. kr. af de hensættelser på 511 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund, som blev indregnet i årsregnskabet for 2010¹. Beløbet dækker over driftsunderskud i DSBFirst Sverige og DSBFirst Danmark indtil rekonstruktionen. Den resterende regnskabsmæssige værdi af hensættelsen er tilbageført i årsregnskabet for 2011 med 222 mio. kr.

Nettoomsætningen er steget med 11 procent

I 2011 var nettoomsætningen i DSB-koncernen 11.066 mio. kr. (9.972 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 11 procent.

Passagerindtægterne udgjorde 4.487 mio. kr. (4.329 mio. kr.), hvilket er en stigning på 158 mio. kr. Udviklingen skyldes kundevæksten i både S-tog og Fjern- & Regionaltog.

Indtægter fra trafikkontrakter er steget med 813 mio. kr. og udgjorde 5.363 mio. kr. (4.550 mio. kr.). Stigningen skyldes primært aktivitetsudvidelser i Sydsverige i december 2010 (DSB Väst i Göteborgområdet og DSB Småland i Jönköpingområdet) og erhvervelsen af 50 procent af det tyske operatørselskab VIAS pr. 1. april 2010.

Salg af kioskvarer mv. er steget med 6 procent i forhold til 2010 og udgjorde 816 mio. kr. (769 mio. kr.). Væksten skyldes blandt andet transformeringen af Kort & Godt-butikker til 7-Eleven.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til koncerneksterne kunder udgjorde 169 mio. kr. i 2011 (137 mio. kr.). Væksten på 32 mio. kr. skyldes større salg af vedligeholdelsesopgaver, primært Flytoget i Oslo, og at DSB Vedligehold udfører arbejder som underleverandør til AnsaldoBreda på leverancen af IC4-togsættene.

Udlejning af togmateriel udgjorde 231 mio. kr. (187 mio. kr.). Stigningen på 44 mio. kr. skyldes primært udlejning af nyanskaffede Øresundstogsæt til Trafikstyrelsen, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver faldt med 104 mio. kr. og udgjorde 534 mio. kr. i 2011. Udviklingen skyldes færre anlægsprojekter.

Andre driftsindtægter udgjorde 485 mio. kr. i 2011 (849 mio. kr.). Faldet på 364 mio. kr. skyldes primært, at DSB i 2010 indtægtsførte 151 mio. kr. i rabatter fra AnsaldoBreda for IC4-forsinkelsen, færre avancer fra salg af ejendomme samt et fald i øvrig kompensation fra AnsaldoBreda.



Stigende omkostninger i forhold til 2010

Omkostninger i alt udgjorde 10.392 mio. kr. (9.921 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.738 mio. kr., hvilket er en stigning på 107 mio. kr. Udviklingen skyldes hovedsageligt omkostninger i de nye operationer, vareforbrug af kioskvarer samt den generelle prisudvikling.

Andre eksterne omkostninger steg med 42 mio. kr. og udgjorde 3.684 mio. kr. i 2011. 2011 er påvirket af generelle besparelser og omkostninger relateret til værdiregulering af balanceposter samt udfordringerne med leveringen af IC4-togsættene og omkostninger til erstatningsmateriel. Hertil

¹ Foruden hensættelser på 511 mio.kr. blev der i årsregnskabet for 2010 foretaget nedskrivninger på 214 mio. kr. – i alt 725 mio.kr.

kommer hensættelse til tab vedrørende DSB Väst, som ikke har haft et tilfredsstillende resultat i 2011. 2010 var ligeledes påvirket af en række regnskabsmæssige forhold, herunder primært hensættelser og reguleringer vedrørende DSBFirst Øresund.

Personaleomkostninger steg i 2011 med 322 mio. kr. til 4.970 mio. kr. (4.648 mio. kr.). Stigningen skyldes primært de nye udenlandske operationer og ændringer i pensionsbidrag for tjenestemænd, hvilket dog delvist opvejes af et stabilt lønomkostningsniveau i Danmark, afledt af en række initiativer, herunder en restriktiv ansættelsespolitik indført i 2011 samt generelt færre stillinger inden for det administrative område. Hertil blev der i regnskabet for 2010 indregnet 140 mio. kr. i omkostninger til omstruktureringer.



Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 371 mio. kr. og udgjorde 2.010 mio. kr. (1.639 mio. kr.). Stigningen skyldes primært nedskrivninger af IC4-togsættene ved regnskabsmæssig revurdering af de aktiverede omkostninger og øgede afskrivninger som følge af ibrugtagning af rejsekortet og flere IC4- og Øresundstogsæt.

Finansielle omkostninger

I 2011 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 541 mio. kr. (450 mio. kr.). I 2011 er der indregnet en rentekompensation på 36 mio. kr. fra AnsaldoBreda (62 mio. kr. i 2010).

Udvikling i nøgletallene

Resultatudviklingen påvirker nøgletallene negativt. Det generelle niveau af nøgletallene er således ikke tilfredsstillende.

Indtjeningsgraden er faldet fra 15,4 til 15,3. Tilsvarende er overskudsgraden faldet fra -1,0 til -2,9. Egenkapitalforrentningen er fortsat negativ som følge af årets resultat.

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) er -1,6 procent i 2011, hvilket er et fald på 0,4 sammenlignet med 2010.

Gearing udgør 7,2 i 2011, hvilket er et fald på 0,6 i forhold til 2010.

Soliditetsgraden var med 20,7 procent pr. 31. december 2011 lavere end ved udgangen af 2010 (25,7).

Rentedækningen udgør -0,4 i 2011 sammenlignet med 0,0 i 2010.

Balanceposter

Koncernens balancesum udgjorde 24.710 mio. kr. pr. 31. december 2011 i forhold til 25.776 mio. kr. ultimo 2010, hvilket svarer til et fald på 1.066 mio. kr.

DSB har i 2011 investeret 2.437 mio. kr. (2.464 mio. kr.). Udviklingen skyldes, at 2010 udover indkøb af IC4-togsæt var påvirket af indkøb af nye Øresundstogsæt.

Faldet i koncernens aktiver skyldes herudover primært forøgede afskrivninger som følge af ibrugtagning af rejsekortet samt flere IC4- og Øresundstogsæt, nedskrivninger af IC4-togsættene samt fald i tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme og i likvide midler.

Egenkapital og minoritetsinteresser i alt udgjorde 5.113 mio. kr., hvilket er 1.501 mio. kr. mindre end ultimo 2010. Dette kan primært henføres til udbyttebetaling på 300 mio. kr., kapitalnedsættelse (kombiterminaler), værdiregulering af finansielle instrumenter samt underskuddet i 2011.

Hensatte forpligtelser er faldet fra 2.499 mio. kr. ultimo 2010 til 2.044 mio. kr. pr. 31. december 2011. Udviklingen skyldes hovedsagelig, at der i 2011 er anvendt 289 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund. Den resterende bogførte værdi af hensættelsen er herefter tilbageført i regnskabet for 2011 med 222 mio. kr. Hensættelsen blev indregnet i årsregnskabet for 2010 som en del af de 725 mio. kr. i samlede hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSBFirst Øresund. Hertil kommer hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSB Väst på 303 mio. kr. og et fald i udskudt skat på 256 mio. kr.

Den samlede gæld er pr. 31. december 2011 på 17.553 mio. kr., hvilket er 890 mio. kr. mere end ultimo 2010.

Den rentebærende gæld er steget med 143 mio. kr., og udgør 12.172 mio. kr. ved udgangen af 2011.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der ikke udbetales udbytte til Transportministeriet for 2011.

Medarbejdere

Det gennemsnitlige antal fuldtidsbeskæftigede var 10.040 i 2011, hvilket er en stigning på 591 medarbejdere i forhold til 2010. Stigningen skyldes primært opstart af nye operationer i Sverige og i Tyskland. I alt steg antallet af medarbejdere i de udenlandske operationer med 640 fuldtidsbeskæftigede, mens antallet af medarbejdere i Danmark faldt med 49 fuldtidsbeskæftigede. Udviklingen i Danmark kan tilskrives færre stillinger inden for det administrative område og ansættelsesstoppet indført i 2011, delvist modvirket af flere ansatte vedrørende færdiggørelsen af IC4.

Vederlag

Bestyrelsen lægger vægt på, at vi i DSB har en vederlagsstruktur, der kan tiltrække og fastholde de nødvendige kompetencer.

Vederlag til direktionen i DSB udgjorde i alt 17,4 mio. kr. i 2011, heraf udgør vederlag til fratrådte direktører i alt 16,2 mio. kr. Herudover har to administrerende direktører i to tilknyttede virksomheder i forbindelse med deres fratræden i 2011 i alt fået tildelt henholdsvis 3,5 mio. kr. og 3,8 mio. kr. I de angivne vederlag indgår løn, løn i opsigelsesperioden, biltilskud, pension, bonus og særlige vederlag (eksempelvis fratrædelsesgodtgørelse).

Det gennemsnitlige årsvederlag for medlemmer af koncernledelsen udgjorde i 2011 2,8 mio. kr. Ingen medarbejdere har i 2011 fået udbetalt mere end gennemsnitslønnen for medlemmerne af koncernledelsen. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,2 mio. kr. årligt.

Aftaler om fratrædelsesgodtgørelser for under- og vicedirektører og direktører ligger i et spænd mellem 6 og 12 måneder. Aftalen med den kommende administrerende direktør, der tiltræder 1. maj 2012, indeholder ikke aftale om fratrædelsesgodtgørelse, mens opsigelsesvarslet er aftalt til

24 måneder (dog 30 måneder i det første år).

Under 5 ansatte er fastholdt ved "stay-on" bonus. Ingen "stay-on" bonus udgør mere end 3 måneders løn.

Segmenter

Fjern- & Regionaltog

Tabel 2: Fjern- & Regionaltog			Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	4.854	4.694	160	3%
Passagerindtægter	3.280	3.232	48	1%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.215	1.115	100	9%
Salg af kiosvarer mv.	43	47	-4	-9%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	85	113	-28	-25%
Udlejning af togmateriel	231	187	44	24%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	240	333	-93	-28%
Indtægter i alt	5.094	5.027	67	1%
Omkostninger i alt	4.668	4.350	-318	-7%
Resultat før af- og nedskrivninger	426	677	-251	-37%
Af- og nedskrivninger	965	504	-461	-91%
Resultat af primær drift	-539	173	-712	412%
Indtjeningsgrad	8,8	14,4	-5,6	-39%
Antal togkm (1.000 km)	38.194	37.925	269	1%

¹ Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Nettoomsætningen i Fjern- & Regionaltog er steget med 160 mio. kr. i forhold til 2010.

Passagerindtægter udgjorde i alt 3.280 mio. kr. (3.232 mio. kr.), hvilket er en stigning på 48 mio. kr. Væksten skyldes stigningen i antallet af passagerer.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er steget med 100 mio. kr. eller 9 procent i forhold til 2010 (1.115 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af stigende indtægter fra trafikkontrakter som følge af ibrugtagning af nye IC4-togsæt, delvist modvirket 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 43 mio. kr. (47 mio. kr.).

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. (salg af energi) udgjorde 85 mio. kr. (113 mio. kr.).

Udlejning af togmateriel er steget med 44 mio. kr. og udgjorde 231 mio. kr. (187 mio. kr.). Udviklingen skyldes udlejning af nyanskaffede Øresunds-

togsæt til Trafikstyrelsen, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Resultat før af- og nedskrivninger faldt med 251 mio. kr. og udgjorde 426 mio. kr. (677 mio. kr.).

Udviklingen skyldes, dels at der i 2010 blev indregnet 151 mio. kr. i rabatter fra AnsaldoBreda, dels at omkostningerne i 2011 er påvirket af udfordringerne omkring IC4-leverancen, dobbeltdækkerhavariet ved Østerport, lukningen af Storstrømsbroen, værdireguleringer af balanceposter og hensættelser vedrørende pension og skalatrin til tjenestemænd.

Resultat af primær drift udgjorde et underskud på 539 mio. kr. sammenlignet med et overskud på 173 mio. kr. i 2010. Udviklingen kan udover det ovenfor anførte henføres til nedskrivninger vedrørende IC4-togsættene samt ibrugtagning af nyt togmateriel, der medfører stigende afskrivninger.

Den samlede produktion udgjorde 38,2 mio. togkilometer i 2011, hvilket er 1 procent mere end i 2010.

S-tog

Tabel 3: S-tog			Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.453	2.377	76	3%
Passagerindtægter	1.205	1.096	109	10%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.248	1.281	-33	-3%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	103	104	-1	-1%
Indtægter i alt	2.556	2.481	75	3%
Omkostninger i alt	1.513	1.503	-10	-1%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.043	978	65	7%
Af- og nedskrivninger	634	576	-58	-10%
Resultat af primær drift	409	402	7	2%
Indtjeningsgrad	42,5	41,1	1,4	3%
Antal togkm (1.000 km)	15.180	14.661	519	4%

¹ Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Nettoomsætningen i S-tog steg med 76 mio. kr. svarende til 3 procent i forhold til 2010.

Passagerindtægterne udgjorde 1.205 mio. kr. (1.096 mio. kr.) i 2011, hvilket svarer til en stigning på 109 mio. kr. eller 10 procent. Stigningen skyldes en betydelig vækst i antallet af kunder samt en højere gennemsnitspris.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er reduceret med 33 mio. kr. til 1.248 mio.

kr. (1.281 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.

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 1.043 mio. kr. (978 mio. kr.). Stigningen på 65 mio. kr. skyldes blandt andet den positive udvikling i antal kunder samt effekten af færre sporarbejder.

Resultat af primær drift er ligeledes steget. Den positive udvikling opvejes dog delvist af nedskrivninger af materielle anlægsaktiver.

Produktionen, opgjort som antal togkilometer, er steget med 4 procent i forhold til 2010, hvor produktionen var reduceret som følge af omfattende sporarbejder.

DSB Vedligehold

Tabel 4: DSB Vedligehold			Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	1.736	1.564	172	11%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	16	69	-53	-77%
Indtægter i alt	1.752	1.633	119	7%
Omkostninger i alt	1.705	1.518	-187	-12%
Resultat før af- og nedskrivninger	47	115	-68	-59%
Af- og nedskrivninger	44	39	-5	-13%
Resultat af primær drift	3	76	-73	-96%
Indtjeningsgrad	2,7	7,4	-4,7	-71%

¹Tallene for 2010 er opgjort på baggrund af vedligeholdelsesaktiviteterne i Fjern- & Regionaltog, S-tog og DSB First Øresund.

Aktiviteten er etableret som en selvstændig tilknyttet virksomhed fra primo 2011. Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 1.736 mio. kr. (1.564 mio. kr.) i 2011, hvilket svarer til en stigning på 172 mio. kr. eller 11 procent. Væksten skyldes større salg af vedligeholdelsesopgaver, primært Flytoget i Oslo, og at DSB Vedligehold udfører arbejder som underleverandør til AnsaldoBreda på leverancen af IC4-togsættene.

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 47 mio. kr. (115 mio. kr.). Faldet på 68 mio. kr. skyldes blandt andet nedskrivninger af varelagre og større omkostninger til garantireparationer.

Resultat af primær drift faldt med 73 mio. kr. og udgjorde et overskud på 3 mio. kr. i 2011 (76 mio. kr.).

Kort & Godt

Tabel 5: Kort & Godt				Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010			
			Abs.	Pct.	
Nettoomsætning	944	888	56	6%	
Salg af kioskvarer mv.	775	721	54	7%	
Provisionsindtægter	169	167	2	1%	
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	10	18	-8	-44%	
Indtægter i alt	954	906	48	5%	
Omkostninger i alt	972	885	-87	-10%	
Resultat før af- og nedskrivninger	-18	21	-39	-186%	
Af- og nedskrivninger	10	14	4	29%	
Resultat af primær drift	-28	7	-35	-	
Indtjeningsgrad	-1,9	2,4	-4,3	-	

Salg af kioskvarer mv. udgjorde 775 mio. kr. (721 mio. kr.), hvilket er en stigning på 54 mio. kr. i forhold til 2010. Udviklingen kan primært henføres til øget salg som følge af overgangen til 7-Eleven-konceptet. Provisionsindtægterne er steget med 2 mio. kr. til 169 mio. kr. (167 mio. kr.).

Resultat før af- og nedskrivninger er faldet med 39 mio. kr. Udviklingen skyldes primært etableringsomkostninger som følge af konverteringen af Kort & Godt-butikker til 7-Eleven. Omkring 80 butikker i Kort & Godt er overgået til 7-Eleven konceptet. Resultatet er endvidere påvirket af øgede pensionsomkostninger og værdiregulering af balanceposter i 2011.

Resultat af primær drift udgjorde et underskud på 28 mio. kr. mod et overskud på 7 mio. kr. i 2010.

Kort & Godt A/S indgår i en moms- og lønsumsafgiftsmæssig fællesregistrering med andre selskaber i koncernen. Denne fællesregistrering påvirker resultatet i Kort & Godt negativt.

DSBFirst Øresund

Ved aflæggelsen af årsregnskabet for 2010 blev det konstateret, at DSBFirst Øresund var i en alvorlig økonomisk situation, idet forretningsområdets udvikling i 2010 ikke levede op til det forventede med driftsunderskud til følge.

I forlængelse heraf, sammenholdt med DSB's forventning om et betydeligt driftsunderskud i DSBFirst Øresund i 2011, foretog DSB i 2010 en revurdering af værdiansættelsen af de enkelte selskaber i DSBFirst Øresund. Dette resulterede i nedskrivninger af materielle anlægsaktiver og tilgodehavender mv. samt forpligtelser til estimate fremtidige tab på trafikkontrakter mv., og

tilbagebetalingskrav i forbindelse med eventuel statsstøtte.

Tabel 6: DSBFirst Øresund ¹				Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010 ²			
			Abs.	Pct.	
Nettoomsætning	982	891	91	10%	
Passagerindtægter	2	1	1	100%	
Indtægter fra trafikkontrakter	883	757	126	17%	
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	97	133	-36	-27%	
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	143	184	-41	-22%	
Indtægter i alt	1.125	1.075	50	5%	
Omkostninger i alt	1.126	1.182	56	5%	
Resultat før af- og nedskrivninger	-1	-107	106	-	
Af- og nedskrivninger	0	158	158	-	
Resultat af primær drift	-1	-265	265	-	
Indtjeningsgrad	-0,1	-12,0	12,0	-	

¹ Aktiviteterne i DSBFirst Øresund er i fællesskab ejet af DSB og FirstGroup. FirstGroup ejer 30 procent af aktierne, mens DSB ejer 70 procent.

² Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Den samlede resultatpåvirkning i DSB-koncernen relateret til DSBFirst Øresund af disse forhold udgjorde i årsregnskabet for 2010 en omkostning på i alt 725 mio. kr. før skat, hvoraf 194 mio. kr. påvirkede resultatet i DSBFirst Øresund.

For at kunne opretholde en stabil drift af Øresundstrafikken blev DSBFirst rekonstrueret pr. 1. august 2011. Aktiviteterne i DSBFirst Sverige blev afviklet med køreplansskiftet den 11. december 2011, hvor Veolia Transport Sverige overtog den svenske del af Øresundstrafikken. DSB opererer herefter, under det nye navn DSB Øresund A/S, den danske del af Øresundstrafikken på Kystbanen og Kastrupbanen.

I 2011 udgjorde nettoomsætningen i DSBFirst Øresund 982 mio. kr. (891 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 91 mio. kr.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 883 mio. kr. (757 mio. kr.), hvilket er en stigning på 126 mio. kr. i forhold til 2010. Udviklingen skyldes produktionsudvidelser, primært på de svenske strækninger, samt - som en del af rekonstruktionen af DSBFirst Sverige - ekstra betalinger fra de svenske udbudsmyndigheder (Skånetrafikken).

Resultat før af- og nedskrivninger i DSBFirst Øresund udgør et underskud på 1 mio. kr. Heri indgår anvendelse af hensættelser.

Resultatet i DSBFirst Øresund er i 2011 påvirket af flere engangsforhold, herunder anvendelse af hensættelser, ophør med aktivering af vedligehold-

delsesomkostninger samt omkostninger vedrørende køb af energi i regnskabsåret 2010.

Resultat af primær drift udgør ligeledes et underskud på 1 mio. kr. i 2011 (-265 mio. kr.). Udviklingen i forhold til 2010 kan henføres til anvendelse af hensættelser i 2011 samt det forhold, at alle anlægsaktiver i forbindelse med hensættelsen mv. ultimo 2010 blev nedskrevet til nul. Der er derfor ingen afskrivninger i 2011.

DSB Sverige

Tabel 7: DSB Sverige ¹			Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	609	198	411	208%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	56	10	46	-
Indtægter i alt	665	208	457	220%
Omkostninger i alt	772	201	-571	-284%
Resultat før af- og nedskrivninger	-107	7	-114	-
Af- og nedskrivninger	13	1	-12	-
Resultat af primær drift	-120	6	-126	-
Indtjeningsgrad	-17,6	3,5	-21,1	-

¹ Ekskl. DSB First Øresund.

DSB Sverige består af følgende operationer: Roslagsbanan i Stockholmsområdet, DSB Väst med regional- og pendlertrafikken i Göteborgområdet og de nye aktiviteter DSB Småland i Jönköpingsområdet samt DSB Uppland uden for Stockholm.

I 2011 udgjorde indtægter fra trafikkontrakter 609 mio. kr., hvilket er en stigning på 411 mio. kr. i forhold til 2010. Stigningen kan henføres til de nye operationer.

Resultat af primær drift udgør et underskud på 120 mio. kr., hvilket primært kan henføres til for store omkostninger i de nye operationer blandt andet lønomkostninger, som er meget højere end først antaget. Hertil kommer omkostninger til erstatningskørsel i forbindelse med vintervejret i starten af 2011 og omkostninger i forbindelse med afskedigelser af medarbejdere i DSB Sverige. Roslagsbanan lever resultatmæssigt op til forventningerne, mens resultaterne i DSB Väst, DSB Småland og DSB Uppland er negativt påvirket af større omkostninger end forventet.

DSB's ledelse har revurderet forretningsplanerne for selskaberne og vurderer, at der er et betydeligt potentiale for at gennemføre driftsmæssige forbedringer. For DSB Väst AB er det dog vurderingen, at trafikkontrakten under de nuværende omstændigheder ikke vil give overskud, hvorfor

DSB har værksat yderligere tiltag for at kunne udarbejde planer for en langsigtet løsning. I konsekvens heraf er der i moder- og koncernregnskab for 2011 foretaget hensættelser og nedskrivninger på i alt 303 mio. kr. baseret på en vurdering af risici og DSB's økonomiske involvering.

DSB Tyskland

Tabel 8: DSB Tyskland			Vækst	
Beløb i mio. kr.	2011	2010	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	211	83	128	154%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	16	11	5	45%
Indtægter i alt	227	94	133	141%
Omkostninger i alt	221	91	-130	-143%
Resultat før af- og nedskrivninger	6	3	3	100%
Af- og nedskrivninger	7	4	-3	-75%
Resultat af primær drift	-1	-1	-	-
Indtjeningsgrad	2,8	3,6	-0,8	-22%

DSB købte 50 procent af det tyske operatørselskab VIAS GmbH i 2010. Selskabet er regnskabsmæssigt indregnet fra 1. april 2010. Udviklingen i forhold til 2010 skyldes VIAS' overtagelse af Rheingaustrækningen fra Frankfurt am Main til Koblenz.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 211 mio. kr. i 2011. Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 6 mio. kr. (3 mio. kr.), mens resultat af primær drift udgjorde et mindre underskud på 1 mio. kr. (-1 mio. kr.), som følge af omkostninger i forbindelse med lukningen af budkontoret i Düsseldorf.

Forventninger til fremtiden

DSB har det seneste år været præget af arbejdet med at skabe en mere robust økonomi og i det hele taget skabe et DSB i bedre balance. Der har været gode resultater i form af antal kunder og salg af mobilbilletter - og samtidig har der været svære udfordringer med blandt andet materielsituationen og økonomien.

Genopretningen af økonomien kræver, at DSB forbedrer resultatet med en milliard kroner ved udgangen af 2014. Dette er det klare og entydige mål for de igangværende aktiviteter, der skal skabe et DSB i balance.

På nuværende tidspunkt har dialogen med medarbejderorganisationerne og samarbejdsudvalgene resulteret i en række aftaler, der markant reducerer de samlede lønomkostninger over de næste år. Dertil besluttede ledelsen i 2011 yderligere at

effektivisere og professionalisere indkøbsfunktionen, hvilket vil have økonomisk effekt allerede i 2012, samt at sætte hovedsædet til salg og samle al administration i København i ét domicil – både for at spare penge, men også for at skabe rammerne for en endnu mere moderne og effektiv virksomhed. Hertil kommer resultaterne af de øvrige indsatsområder, jf. afsnittet vedrørende DSB i balance.

Samlet set forventes DSB i 2012 at være godt på vej mod en bedre økonomisk balance. Men arbejdet stopper ikke her. Ledelsen arbejder fortsat med fuldt fokus på at skabe en endnu mere robust og bæredygtig økonomi, der til stadighed er tilpasset de krav, DSB møder fra politisk hold, men også de krav DSB møder fra kunderne hver eneste dag. DSB skal igen have mulighed for at investere i nye tog og tiltag for kunderne samt til udvikling af togtrafikken generelt. Det arbejde sker i tæt samarbejde med Transportministeriet, medarbejderne og de faglige organisationer – og med konstant fokus på, at DSB også i fremtiden skal kunne opfylde kundernes ønsker og behov. Et DSB i balance er en forudsætning for, at DSB kan gøre sig fortjent til at være den primære aktør i fordoblingen af kundetallet og togtrafikken i Danmark frem mod 2030.



Forventninger til 2012

Forventningen til resultatet for 2012 er påvirket af et stigende antal kunder i Danmark, både i S-tog og i Fjern- & Regionaltog samt effekten af planlagte effektiviseringer og besparelser. Disse forhold modsvares dog af afledte driftsomkostninger, stigende energiomkostninger, forøgede pensionsomkostninger samt omkostninger som konsekvens af indførelsen af rejsekortet.

DSB er således i 2012 på vej mod en bedre økonomisk balance, men vil dog være påvirket af de afledte konsekvenser af genopretningsplanen herunder omkostninger til restruktureringer og afskedigelsesomkostninger. Således forventes

resultat før skat i 2012 også at udgøre et underskud.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2011

DSB har i januar og februar 2012 gennemført forhandlinger med de faglige organisationer for at finde løsninger, der kan medvirke til at forbedre virksomhedens økonomi og fremtidssikre udviklingen i DSB. Drøftelserne betyder, at DSB vil reducere medarbejderstaben i niveauet 1.000 personer.

DSB har på grundlag af de gennemførte forhandlinger besluttet at tilbyde frivillige fratrædelsesordninger til udvalgte medarbejdergrupper. De frivillige ordninger vil udgøre et væsentligt element i de nedskæringer, som skal foretages for at genoprette DSB's økonomi.

DSB har i bestræbelserne for at finde besparelsesmuligheder besluttet at lukke DSB Rejsebureau. Togrejser til Europa vil, uanset lukningen, fortsat være en del af kerneforretningen.

Den 1. februar 2012 besluttede bestyrelsen i DSB, at DSB IT Service og Drift fra den 1. april 2012 outsources til NNIT.

Der er ikke i øvrigt indtruffet begivenheder efter 31. december 2011, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2011.

Risikostyring

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

God risikostyring kan understøtte, at DSB når sine mål. DSB 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 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 samar-

bejde 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, herunder som følge af et stadigt bedre serviceudbud. Konstant politisk fokus på miljørigtig transport forventes fremadrettet at gavne kollektiv transport relativt til alternativet.

Med fortsat svagere økonomiske udsigter for Danmark forventes der fortsat en tilgang af passagerer. En vigtig opgave er derfor at sikre kapacitet til væksten og samtidig sikre fastholdelse af de kunder, der allerede har skiftet til togtrafikken, når en senere generel fremgang i økonomien vil medføre en øget mobilisering af befolkningen – både i privat og erhvervsmæssig henseende.

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

Markedsrisici

Konkurrence

DSB's primære konkurrenter er udover andre togoperatører transportformer som bil og fly. DSB betragter de øvrige kollektive transportformer (eksempelvis 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 vælges. DSB ønsker at være et reelt alternativ til de øvrige transportformer og er derfor især fokuseret på rettidighed, udvikling af nye produkter og servicekoncepter mv. DSB forsøger også at tiltrække nye kunder via forskellige prisstrategier. Blandt andet er Orange-billetter blevet et meget populært produkt. Der er også indgået aftaler med virksomheder og kommuner, så Erhvervskortet bliver et medarbejdertilbud. DSB forsøger også at styre udbud af specielle rabat-produkter, så der

er en god balance mellem lavere billetpriser og kundetilgang.

Retssagen ved Retten i Luxembourg

Kommissionen traf i 2010 afgørelse i sagen mod den Danske Stat om mulig overkompensation til DSB som følge af kontrakterne om udførelse af offentlig service trafik i Danmark. I afgørelsen tilkendegav Kommissionen, at DSB ikke havde modtaget ulovlig statsstøtte fra den Danske Stat, men at staten skulle sikre, at der blev indført en reguleringsmekanisme, så der fremover ikke kunne finde overkompensation sted. Dette er gennemført i trafikkontrakterne.

Ejeren af Gråhundbus, lagde i februar 2011 sag an mod Kommissionen ved Retten i EU med påstand om annullation af Kommissionens afgørelse. DSB har valgt at indtræde i sagen som biintervenient til støtte for Kommissionen. Rettens afgørelse forventes tidligst at foreligge om et par år.

Operationelle risici

Sikkerhed

DSB arbejder på alle markeder under jernbanesikkerhedsmæssige regler og godkendelser. I Danmark er DSB certificeret som jernbaneoperatør baseret på et sikkerhedsledelsessystem. Der føres løbende tilsyn med de sikkerhedsmæssige forhold, og desuden opretholdes planer for beredskabsarbejdet blandt andet 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.

Sikkerhedsniveauet er fortsat på et højt niveau. Med 0,1 alvorlige personulykker pr. million togkilometer overholder DSB til fulde Trafikstyrelsens nationale sikkerhedsmål (0,3 alvorlige personulykker pr. million togkilometer).

Lovgivningen kræver, at alle ændringer, der kan påvirke sikkerheden, risikovurderes. Som supplement til de løbende risikovurderinger gennemføres systematisk gennemgang af de sikkerhedsmæssige risici ved togdrift til sikring af et fortsat tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Specielt er der gennem et sikkerhedskulturprogram fokus på styrkelse af holdningerne hos personalet om sikkerhed.

Opstår der situationer, som blandt andet ved unormal bremselængde for et IC4-togsæt, iværk-

sættes en større udredning og analyse af situationen og årsagssammenhæng. DSB har ikke togmateriel i drift, der ikke overholder gældende forskrifter og standarder.

Rettidighed

Rettidighed er et vigtigt element i de produkter, som DSB sælger. Hvis ikke kunden kan stole på at komme frem til tiden, reduceres værdien af DSB's ydelser. Det er derfor utrolig 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 væsentlig risiko er mangel på det nødvendige personale til at kunne få togene frem. DSB er derfor opmærksom på alle faktorer, der kan sætte større eller mindre dele af driftspersonalet ud af funktion. Men DSB er også bevidst 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 sit delejerskab af Rejsekort A/S. Projektet er forsinket i forhold til de oprindelige planer med ca. tre år. Dermed får kunderne senere end forventet glæde af systemet, og der er yderligere omkostninger forbundet hermed blandt andet til fortsat vedligeholdelse af eksisterende systemer.

Materiel

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

Sporarbejder

Der er stor afhængighed af en velfungerende infrastruktur. I modsat fald vil kundeoplevelsen blive direkte påvirket i form af manglende rettidighed eller ændret køreplan. Modernisering og renovering af de eksisterende spor og signalsystemer foretages af Banedanmark. Der er planlagt betydelige arbejder i de kommende år, og der gøres ihærdige forsøg på at koordinere indsatsen mellem Banedanmark og DSB, således at gener for passagererne reduceres mest muligt.

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. Situationen med omstrukturering af DSBFirst Øresund i løbet af 2011 har fremrykket behovet for transformation hen mod en mere effektiv virksomhed. Effektiviseringen vil medføre omstruktureringer og færre ansatte, og nødvendiggør 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. I disse processer skal det tillige sikres, at gode og dygtige medarbejdere fastholdes, og at der tilføres nye kompetencer i takt med de stigende krav. Men det stiller også ekstra krav til organisationen at gennemføre de nødvendige tiltag. DSB har erfaring med at gennemføre større tilpasninger i samarbejde med de relevante medarbejdergrupper. Der vil derfor igangsættes forbedringsinitiativer efter nøje planlagte processer.

Finansielle risici

I forbindelse med den løbende drift og finansiering er virksomheden påvirket af udviklingen og pris-sætningen i de finansielle markeder. Der henvises til note 25, hvor de finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling er detaljeret beskrevet.

Overordnet arbejdes der ud fra en godkendt finansiel strategi, der afstikker rammerne for den finansielle styring. Generelt har de finansielle markeder været meget uforudsigelige, og DSB foretager løbende tilpasning til de ændrede markedsvilkår. Specifikt ønsker DSB at sikre likviditet til refinansiering, driftens likviditetsbidrag og investeringer ved at fastholde en høj grad af finansiell råderum. DSB har historisk set ikke været afhængig af enkelte banker og har blandt andet stor spredning i lånoptagelse på forskellige finansielle markeder.

Politiske risici

Grundlaget for DSB's forretninger ligger hovedsageligt i gældende lov og øvrige betingelser understøttet af Transportministeriet. Den fremtidige udvikling vil derfor i høj grad være bestemt af ejeren via de besluttede prioriteringer og valg, herunder ønske om udvikling af den kollektive trafik. DSB har indgået en kontrakt med Trans-

portministeriet for en 10-årig periode, som udløber ved udgangen af 2014, og rammerne for udførelse af transportopgaverne ligger således relativt fast. DSB prioriterer den internationale vækst lavere end tidligere, og de allerede indgåede aftaler for den internationale trafik kører under kontrakter med udbudsmyndigheder for en fast år-række. DSB vil derfor ikke være så følsom over for ændrede udbudsvilkår. Der kan dog opstå muligheder for nationalt at byde på trafik og/eller indføre forskellige incitamenter for øget anvendelse af kollektiv trafik, hvor DSB ser relevant mulighed for at deltage.

Risikostyring og interne kontroller

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 og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

DSB's interne kontroller og risikostyring 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, blandt andet i forbindelse med regnskabsaflæggelse, kontrol og risikovurdering, fremgår af God selskabsledelse, side 34.

Interne kontroller og risikostyringssystemer opdeles i nedenstående hovedområder, som hver for sig beskriver delelementer, som understøtter det samlede kontrol- og risikomiljø.

Kontrolmiljø

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.

De ansvarlige funktioner udsteder retningslinjer og fører tilsyn med anvendelsen af politikker og procedurer. Den organisatoriske struktur og de interne retningslinjer udgør kontrolmiljøet.

Risikovurdering

DSB's bestyrelse og direktion foretager løbende vurdering af de risici, som påhviler virksomheden herunder risici, som påvirker regnskabsaflæggelsesprocessen.

Som supplement til bestyrelsens og direktionens vurdering af risici foretager virksomhedens interne revision uafhængige gennemgange af effektiviteten i det interne kontrolmiljø som en del af deres revision.

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.

DSB vil i de kommende år arbejde med øget formalisering og opdatering af politikker og procedurer med henblik på yderligere at øge kvalitet og konsistens i den interne og eksterne rapportering.

Overvågning

DSB anvender et økonomi- og rapporteringssystem til overvågning af virksomhedens resultater. Ledelsen har etableret formelle procedurer for økonomirapportering. Der udarbejdes interne måneds- og kvartalsrapporter, og den eksterne rapportering omfatter kvartals-, halvårs- og års-

rapporter. Direktionen fremsender løbende regnskabsrapportering til bestyrelsen i form af interne regnskaber suppleret med skriftlige redegørelser, hvori den økonomiske udvikling forklares. Bestyrelsen modtager tillige skriftlige og mundtlige redegørelser om udviklingen i DSB's væsentlige risici. Afrapportering om DSB's økonomiske forhold indgår som faste punkter på de ordinære bestyrelsesmøder.

Som følge af den særlige økonomiske situation, DSB p.t. befinder sig i, har der i 2011 været øget overvågning i form af økonomirapportering, der har været mere omfattende og hyppigere end sædvanlig. Denne rapportering fortsætter i 2012.

I 2011 har ledelsen endvidere etableret en række forretningsgange og kontroller med henblik på at sikre en korrekt håndtering af samhandlen inden for koncernen.

Overholdelse af de udstukne retningslinjer for regnskabsaflæggelsen overvåges løbende. Der er etableret procedurer, som sikrer, at eventuelle fejl og mangler i de rapporterede data kommunikerer 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 revisionsprotokoller 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.

God selskabsledelse

Ejerskab og lovgivning

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed og dermed fuldt statsejet, med de primære opgaver baseret på kontrakter med staten om driften af henholdsvis Fjern- og Regionaltogets og S-togetstrafikken. 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 virksom-

heder, der er helt eller delvist ejet af staten, underlagt selskabsloven og årsregnskabsloven.

Herudover udgør lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-toget A/S ("DSB-loven"), lov om jernbane 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 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.

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 løbende på virksomhedens hjemmeside.

DSB følger anbefalinger fra Komitéen for god selskabsledelse, der har til formål at skabe gennemsigtighed i selskabernes ledelsesforhold og er bygget op om 'følg eller forklar-princippet'. Som følge af at DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, er der dele af anbefalingerne, hvis formål og sigte ikke vurderes at være relevant 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.

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 koncernkommunikationspolitik, der er under revision. Den reviderede kommunikationspolitik vil blive offentliggjort, så snart den er vedtaget. 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 der i efteråret 2011 etableret en kundeambassadørfunktion, som er en uafhængig klageinstans. Kundeambassadøren tager ud over behandling af kundeklager også sager op af egen drift. Kundeambassadøren vil halvårligt aflevere en statusrapport til DSB's direktion. I rapporten "Samfundsansvar i DSB – 2011" 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.

Etik

I gennem efteråret 2011 har DSB's ledelse under involvering af de faglige organisationer og en række fagområder udviklet et sæt etiske regler, der skal gælde for alle DSB's medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne partnere, hvordan DSB håndterer forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til velgørenhed samt DSB's forventninger til alle medarbejders integritet og saglighed. De etiske regler vil i 2012 blive udleveret til alle medarbejdere.

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 selskabsloven 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. Genvælg 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 i DSB's vedtægter fastsat en aldersgrænse for bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsen er bredt sammensat af personer med viden om transportsektoren samt økonomiske, internationale udviklings- og ledelsesmæssige kompetencer.

I DSB's bestyrelse har medlemmerne i 2012 følgende anciennitet:

3 medlemmer har siddet i et år

2 medlemmer har siddet i to år

2 medlemmer har siddet i tre år

2 medlemmer har siddet i 13 år

Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen ansætter og afskediger virksomhedens direktion og fastsætter ansættelsesvilkår, herunder vederlag. Bestyrelsen modtager regelmæssigt regnskabsmæssige oplysninger, budgetter og andre væsentlige oplysninger fra direktio-

nen 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 årsregnskabsmeddelelse.
- 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 hindre 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 kvartalsmeddelelsen, der som minimum skal indeholde oplysning om DSB's likviditet, finansieringsforhold, passagerudvikling, regularitet og andre relevante kvalitetsmål, væsentlige dispositioner, pengestrømme og særlige risici.

DSB påtænker i 2012 at nedsætte en revisionskomité og en vederlagskomité for at sikre den fornødne fokus på de respektive områder.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

18. marts 2011

Meddelelse om ændring i direktionen

18. marts 2011

Årsregnskabsmeddelelse 2010

13. april 2011

Indsendelse af indkaldelse til virksomhedsmøde

13. april 2011

Årsregnskabsmeddelelse 2010 (opdateret)

27. april 2011

Direktør for DSB Vedligehold A/S og tidligere økonomidirektør i DSB fratræder

5. maj 2011

Direktør for DSBFirst-koncernen og DSB Sverige AB fratræder

16. maj 2011

Indsendelse af indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

25. maj 2011

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1. kvartal 2011

8. juni 2011

Indsendelse af referat af ordinært virksomhedsmøde

21. juni 2011

Indsendelse af referat af ekstraordinært virksomhedsmøde

22. august 2011

Indsendelse af meddelelse om halvårsrapport 2011

28. september 2011

Meddelelse om salg af dattervirksomhed

24. oktober 2011

Meddelelse om ændring i direktion

17. november 2011

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1.-3. kvartal 2011

29. november 2011

Indsendelse af indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

12. december 2011

Meddelelse om ændring i direktion

21. december 2011

Indsendelse af referat af ekstraordinært virksomhedsmøde

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2011 for DSB.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven 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 2011 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011.

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

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

København, den 22. marts 2012

I direktionen

Jacob Kjær

Konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

I bestyrelsen

Peter Schütze

Formand

Annette Sadolin

Næstformand

Lars Andersen

Lotte Littau Kjærgaard

Lilian Merete Mogensen

Jens Iwer Petersen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Petersen

Til bestyrelsen

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011, side 42-76, der 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 og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

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, og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar og den udførte revision

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

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

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder, og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Udtalelse om ledelsesberetningen

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

København, den 22. marts 2012

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard

Revisionschef

De uafhængige revisorers erklæringer

Til transportministeren

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for perioden 1. januar til 31. december 2011 side 42-76, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar

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

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

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

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder 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 årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafik-kontrakten samt love og andre forskrifter.

Udtalelse om ledelsesberetningen

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

København, den 22. marts 2012

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Flemming Brokhattingen
Statsaut. revisor

Torben Bender
Statsaut. revisor

Annie Nørskov
Rigsrevisor

Katja Cecilia Mattfolk
kontorchef

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Erik Holst Jørgensen
Statsaut. revisor

Jørgen Holm Andersen
Statsaut. revisor

Anvendt regnskabspraksis

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

DSB er fra 2011 ophørt med at aflægge sin årsrapport efter de danske regnskabsvejledninger, idet disse ikke længere ajourføres løbende. Dette har ikke medført nogen ændringer i regnskabspraksis.

Årsrapporten er bortset fra nedenstående forhold aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2010.

Præsentation

Præsentation af omsætning fra Tips, Lotto og taletidskort er ændret. Tidligere skete indregningen brutto i resultatopgørelsen under henholdsvis Nettoomsætning og Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer. Fra og med 2011 indregnes indtægten netto i resultatopgørelsen som provision under Nettoomsætning.

Reklassifikation

Modtaget kompensation fra AnsaldoBreda vedrørende leje af erstatningsmateriel er reklassificeret og indregnes under Andre driftsindtægter. Tidligere blev kompensationen modregnet i Andre eksterne omkostninger under Leje af togmateriel mv.

Ovenstående ændring i præsentation og reklassifikation har ingen effekt på Aktiver i alt, Gældsforpligtelser i alt, Egenkapital, Årets resultat eller Pengestrømsopgørelse. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal og 5 års-oversigten for hoved- og nøgletal.

Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

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

Koncernregnskabet

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

finansielle ledelse, betragtes som associerede virksomheder.

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

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

Ved erhvervelse af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nyerhvervede virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelses tidspunktet. 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 (dattervirksomheder og joint ventures) udlignes med de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på overtagelsestidspunktet (past equity-metoden). De årsregnskaber, der

anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis. I koncernregnskabet indregnes dattervirksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af dattervirksomhedernes resultat og egenkapital indregnes som særskilte poster under resultatopgørelse og balance. I koncernregnskabet indregnes koncernens andel af joint venturevirksomhedernes indtægter og omkostninger, aktiver og forpligtelser linje for linje. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt.

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

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

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

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

Omregning af fremmed valuta

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

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

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

Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

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

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

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

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

Andre driftsindtægter

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

Merværdiafgift

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige 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 - eksempelvis Infrastrukturafgifter, Leje af togmateriel mv., Ikke afløftningsberettiget moms og Administrationsomkostninger mv.

Personaleomkostninger

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

Resultat i tilknyttede og associerede virksomheder

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

koncerninterne fortjenester og tab samt med fradrag af eventuel nedskrivning på goodwill.

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

Finansielle poster

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

Skat af årets resultat

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

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

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

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

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software.

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

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

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

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

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

Erhvervede rettigheder afskrives lineært over den resterende kontraktperiode.

Færdiggjorte udviklingsprojekter afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

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

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

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

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

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

Materielle anlægsaktiver

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

Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv.

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

Forudbetalinger på endnu ikke leverede materielle anlægsaktiver aktiveres.

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

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er:

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

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

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

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

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

Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn indregnes separat og afskrives over brugstiden, dvs. perioden frem til næste eftersyn.

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

Finansielle anlægsaktiver

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

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

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig

indre værdi måles til 0 kr. Tilgodehavender og andre langfristede finansielle aktiver, der anses for at være en del af den samlede investering i virksomheden, nedskrives med eventuel resterende negativ indre værdi. Tilgodehavender nedskrives ved indikation på værdiforringelse.

Der indregnes alene en hensat forpligtelse til at dække den resterende negative indre værdi, hvis koncernen har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Lån til associerede virksomheder måles til amortiseret kostpris.

Andre kapitalandele måles til dagsværdi. Kan en dagsværdi ikke måles pålideligt, måles kapitalandelen til kostpris. Alle dagsværdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

Nedskrivning af anlægsaktiver

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

For igangværende udviklingsprojekter opgøres genindvindingsværdien årligt uanset om der er konstateret indikationer på værdiforringelse.

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

Varebeholdninger

Olie til fremføring og Reservedele måles til kostpris opgjort efter gennemsnitsmetoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger og eventuelle forarbejdningsomkostninger samt andre omkostninger,

der direkte eller indirekte kan henføres til varebeholdningen.

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

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

Tilgodehavender

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

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

Nedskrivninger opgøres som forskellen mellem den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender og de forventede pengestrømme, herunder realiseringsværdi 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 foreslå-

ede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Minoritetsinteresser

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

Hensatte forpligtelser

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

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

Selskabsskat og udskudt skat

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

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

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

delse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

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

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 administrationsenhed hæftelsen for de tilknyttede virksomheders selskabsskatter over for skattemyndighederne i takt med de tilknyttede virksomheders betaling af sambeskatningsbidrag.

Gældsforpligtelser

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

Andre finansielle gældsforpligtelser, som omfatter gæld til leverandører samt tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) 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 kapitalværdien sker periodisering af allerede ydede lønstigninger over den forventede resterende ansættelsesperiode (optjeningsperioden).

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

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for koncernen præsenteres efter den indirekte metode med udgangspunkt i Resultat af primær drift. Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

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

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

Pengestrømme fra driftsaktivitet

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

Ændringer i driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

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

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

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

Likvider

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

Segmentoplysninger

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

Resultatopgørelse

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
Indtægter					
5.982	6.057	1	Nettoomsætning	11.066	9.972
487	126		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	534	638
976	805	2	Andre driftsindtægter	485	849
7.445	6.988		Indtægter i alt	12.085	11.459
Omkostninger					
801	526	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.738	1.631
2.991	3.231	4,5	Andre eksterne omkostninger	3.684	3.642
3.029	2.569	6	Personaleomkostninger	4.970	4.648
6.821	6.326		Omkostninger i alt	10.392	9.921
624	662		Resultat før af- og nedskrivninger	1.693	1.538
858	1.302	7	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.010	1.639
-234	-640		Resultat af primær drift	-317	-101
Finansielle poster					
-144	31	8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	9	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-36	-4
96	67	10	Finansielle indtægter	63	93
317	367	11	Finansielle omkostninger	568	539
-365	-269		Finansielle poster i alt	-541	-450
-599	-909		Resultat før skat	-858	-551
Skat					
29	206	12	Skat af årets resultat *)	150	-21
-3	0		Regulering af skat vedrørende tidligere år *)	14	-2
26	206		Skat i alt	164	-23
-573	-703		Årets resultat	-694	-574
Årets resultat fordeles således:					
			DSB	-703	-573
			Minoritetsinteresser	9	-1
			Årets resultat	-694	-574
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:					
			Udbytte til Transportministeriet	0	
			Overført til egenkapitalen:		
			- Nettoopskrivning efter den indre værdis metode	-122	
			Overført fra frie reserver fra egenkapitalen:		
			- Overført resultat	-581	
			I alt	-703	

*) Skatteindtægt i 2011

Balance - Aktiver

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
		13	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Erhvervede rettigheder	47	54
-	123		Strategiske udviklingsprojekter	191	-
178	193		Øvrige udviklingsprojekter	226	231
100	182		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	184	100
278	498		Immaterielle anlægsaktiver i alt	648	385
		14	Materielle anlægsaktiver		
3.649	3.660		Grunde og bygninger	5.517	5.577
4.438	5.187		Transportmateriel	11.425	11.018
1.028	1.074		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.439	1.389
3.595	2.704		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2.767	3.802
12.710	12.625		Materielle anlægsaktiver i alt	21.148	21.786
		15	Finansielle anlægsaktiver		
3.178	3.562		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Kapitalandele i associerede virksomheder	115	80
15	85		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	237	231
171	1		Andre kapitalandele	1	171
363	383		Andre tilgodehavender	552	499
3.727	4.031		Finansielle anlægsaktiver i alt	905	981
16.715	17.154		Anlægsaktiver i alt	22.701	23.152
172	20	16	Varebeholdninger	340	404
			Tilgodehavender		
262	222		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	574	460
961	185		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	-	39
548	411	17	Andre tilgodehavender	847	1.192
222	203	18	Periodeafgrænsningsposter	224	238
1.993	1.021		Tilgodehavender i alt	1.645	1.929
6	5		Likvide beholdninger	24	291
2.171	1.046		Omsætningsaktiver i alt	2.009	2.624
18.886	18.200		Aktiver i alt	24.710	25.776

Balance - Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
Egenkapital					
4.761	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.761
789	606		Nettoopskrivning efter den indre værdis metode	0	0
763	-247		Overført resultat	359	1.552
300	0		Foreslået udbytte	0	300
6.613	5.119		Egenkapital i alt	5.119	6.613
-	-	19	Minoritetsinteresser	-6	1
6.613	5.119		Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	5.113	6.614
Hensatte forpligtelser					
858	916	20	Andre hensatte forpligtelser	877	1.076
370	26	21	Udskudte skatteforpligtelser	1.167	1.423
1.228	942		Hensatte forpligtelser i alt	2.044	2.499
Langfristede gældsforpligtelser					
6.868	6.585	22	Langfristede lån	9.407	10.057
-	-		Ansvarlig lånekapital	6	6
100	157		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	305	279
6.968	6.742		Langfristede gældsforpligtelser i alt	9.718	10.342
Kortfristede gældsforpligtelser					
29	709	22	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.641	1.163
650	550		Kortfristede lån	1.050	650
607	434		Kreditinstitutter	481	607
609	685		Leverandørgæld	1.061	865
39	527		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
1.649	2.075	23	Anden gæld	3.008	2.371
494	417	24	Periodeafgrænsningsposter	594	665
4.077	5.397		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	7.835	6.321
11.045	12.139		Gældsforpligtelser i alt	17.553	16.663
18.886	18.200		Passiver i alt	24.710	25.776

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

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 2010	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
Betalt udbytte	-	-	-	-300	-300
Kapitalnedsættelse	-1	-	-166	-	-167
Årets resultat	-	-122	-581	0	-703
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	1	-	-	1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	259	-	259
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-522	-	-522
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder *	-	-62	-	-	-62
Egenkapital pr. 31. december 2011	4.760	606	-247	0	5.119

* 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 2010	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
Betalt udbytte	-	-	-	-300	-300
Kapitalnedsættelse	-1	-	-166	-	-167
Årets resultat	-	0	-694	0	-694
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	11	-	11
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	387	-	387
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-731	-	-731
Egenkapital pr. 31. december 2011	4.760	0	359	0	5.119

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2011	2010
Resultat af primær drift	-317	-101
Regulering for ikke-likvide driftsposter		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.010	1.639
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-199	422
Andre reguleringer		
Tab og gevinst ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	42	-146
Finansielle poster, betalt	-489	-470
Selskabsskat, betalt	-10	-9
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	1.037	1.335
Ændring i driftskapital:		
Ændring i tilgodehavender	327	922
Ændring i varebeholdninger	64	35
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	472	-68
Ændring i driftskapital i alt	863	889
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.900	2.224
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-2.362	-2.457
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver mv.	478	220
Køb af finansielle anlægsaktiver	-69	0
Salg af finansielle anlægsaktiver	169	0
Indskud af ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	-6	-7
Indbetalt hybridkapital	35	-
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.755	-2.244
Provenu ved optagelse af langfristede lån	790	3.085
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	900	250
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-1.176	-2.476
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-500	-536
Modtaget udbytte	5	5
Betalt udbytte	-305	-161
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-286	167
Ændring i likvider i alt	-141	147
Likvider 1. januar	-316	-463
Likvider 31. december	-457	-316
Likvider kan specificeres således:		
Likvide beholdninger	24	291
Kreditinstitutter	-481	-607

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
1 Nettoomsætning					
			Fordeling på forretningsområder:		
2.957	3.010		Fjern- og regionaltog	3.010	2.957
-	-		S-tog	1.141	1.016
282	275		Øvrige	336	356
3.239	3.285		Passagerindtægter i alt	4.487	4.329
2.231	2.413		Indtægter fra trafikkontrakter	5.363	4.550
5.470	5.698		Togdrift i alt	9.850	8.879
47	43		Salg af kioskvarer mv.	816	769
278	85		Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	169	137
187	231		Udlejning af togmateriel	231	187
5.982	6.057		I alt	11.066	9.972
Passagerindtægterne i modervirksomheden indeholder kontrolafgifter på 8 mio. kr. (2010: 10 mio. kr.). I koncernen udgør beløbet 44 mio. kr. (2010: 50 mio. kr.). DSB har over for transportministeren givet tilsagn om at anvende i alt 500 mio. kr. på forskellige aktiviteter, der kan sikre en forøget rettidighed over for kunderne - under en samlet betegnelse KTT (Kunder Til Tiden). Rabat i forbindelse med køb af materiel fra AnsaldoBreda sikrer finansieringen af disse aktiviteter. DSB har indtægtsført en samlet rabat fra AnsaldoBreda på 132 mio. kr. og afholdt omkostninger til KTT-aktiviteter på 109 mio. kr. Forskellen på 23 mio. kr. har reduceret Indtægter fra trafikkontrakter og forøget Periodeafgrænsningsposter. Beløbet vil blive indtægtsført i takt med afholdelse af omkostninger til KTT-aktiviteter i efterfølgende år.					
2 Andre driftsindtægter					
167	194		Udlejning og forpagtning	130	156
59	2		Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	81	153
312	338		Koncerninterne indtægter	-	-
167	89		Kompensation vedr. leje af erstatningsmateriel	89	167
271	182		Øvrige	185	373
976	805		I alt	485	849
3 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer					
497	468		Energiomkostninger	672	664
278	33		Reserve dele mv.	519	457
26	25		Forbrug af kioskvarer mv.	547	510
801	526		I alt	1.738	1.631
4 Andre eksterne omkostninger					
424	425		Infrastrukturafgifter	673	604
499	370		Ikke afløftningsberettiget moms	551	560
347	899		Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	480	424
327	305		Administrationsomkostninger	610	446
242	199		Konsulenthonorarer mv.	185	272
324	319		Leje af togmateriel mv.	357	324
73	48		Køb af transport	96	134
268	303		Hensættelse til tabsgivende kontrakter	303	429
114	120		Provisioner trafikelskaber	54	30
2	109		Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	123	7
371	291		Øvrige eksterne omkostninger	414	413
-	-157		Tilbageførsel af Andre hensatte forpligtelser	-162	-1
2.991	3.231		I alt	3.684	3.642

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
5 Revisionshonorar					
Lovpligtig revision:					
1	2		Deloitte	3	2
1	2		KPMG	4	1
0	1		Rigsrevisionen	1	0
Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:					
0	0		Deloitte	0	0
1	1		KPMG	1	1
Skatte- og momsmæssig rådgivning:					
1	1		Deloitte	2	1
2	1		KPMG	2	3
Andre ydelser:					
9	23		Deloitte	23	9
2	11		KPMG	14	8
17	42		I alt	50	25
Honorarer til eksterne revisorer valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen. Beløb er inklusive den ikke afløftningsberettigede moms.					
6 Personaleomkostninger					
2.613	2.074		Lønninger og gæger	4.104	4.024
404	479		Pensioner	776	547
12	16		Andre omkostninger til social sikring	90	77
3.029	2.569		I alt	4.970	4.648
Bestyrelshonorar udgør i alt 1,9 mio. kr. (2010: 1,8 mio. kr.). Heraf til formand 0,5 mio. kr. (2010: 0,5 mio. kr.), næstformand 0,3 mio. kr. (2010: 0,3 mio. kr.) og øvrige medlemmer hver 0,15 mio. kr. (2010: 0,15 mio. kr.).					
Direktionen blev i 2011 udvidet, idet denne nu omfatter administrerende direktør og økonomidirektør. Det samlede vederlag til direktionen udgjorde i alt 17,4 mio. kr. (2010: 5,7 mio. kr.). Resultatløn kan ikke overstige 25 procent af den faste gage. Vederlag til direktionen er i 2011 belastet af fratrædelsesomkostninger.					
Fratrædelsesgodtgørelse for direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra DSB's side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn. For de tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenstemandsloven.					
For statstjenestemænd udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget udgør 26 procent af den pensionsgivende løn. Herudover udgiftsføres pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere. Der henvises i øvrigt til note 26.					
5.881	4.750		Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	10.040	9.449
7 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver					
-	-		Erhvervede rettigheder	7	3
-	8		Strategiske udviklingsprojekter	14	-
38	51		Øvrige udviklingsprojekter	61	43
43	-		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	7	43
162	157		Grunde og bygninger	243	231
443	682		Transportmateriel	1.171	1.050
172	180		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	283	269
-	224		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	224	-
858	1.302		I alt	2.010	1.639

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
		8	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder		
-84	74		Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-60	-43		Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-144	31		Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
		9	Resultat efter skat i associerede virksomheder		
0	0		Resultat før skat i associerede virksomheder	-36	-6
0	0		Skat i associerede virksomheder	-	2
0	0		Resultat efter skat i associerede virksomheder	-36	-4
		10	Finansielle indtægter		
20	17		Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Renter af mellemværender med associerede virksomheder	7	6
63	45		Renter af bankindeståender, obligationer mv.	49	64
7	5		Udbytte	5	7
6	0		Valutakursgevinster mv.	2	16
96	67		I alt	63	93
Der er i 2011 indregnet 36 mio. kr. (2010: 62 mio. kr.) i rentekompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.					
		11	Finansielle omkostninger		
317	361		Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	542	497
0	6		Valutakurstab mv.	26	42
317	367		I alt	568	539
		12	Skat		
29	206		Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat *)	150	-21
29	206		Skat af årets resultat	150	-21
-3	0		Regulering af skat vedrørende tidligere år mv. *)	14	-2
26	206		Skat i alt	164	-23
			Afstemning af skatteprocent		
6%	23%		Skat af årets resultat	16%	-3%
-0%	0%		Regulering af skat vedrørende tidligere år mv.	2%	-0%
6%	23%		Effektiv skatteprocent for året	18%	-3%
0	1		Betalt skat i året	10	9

*) Skatteindtægt i 2011

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

13 Immaterielle anlægsaktiver

Modervirksomhed	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	-	314	143	457
Årets tilgang			164	164
Overført	131	66	-51	146
Årets afgang		0	-74	-74
Kostpris pr. 31. december 2011	131	380	182	693
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2011	-	-136	-43	-179
Årets afskrivninger	-3	-51		-54
Årets nedskrivninger	-5	0		-5
Årets afgang		0	43	43
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2011	-8	-187	0	-195
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	123	193	182	498
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	-	178	100	278

Koncern	Erhvervede rettigheder	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	57	-	375	143	575
Årets tilgang			7	166	173
Overført		205	88	-53	240
Årets afgang			-36	-73	-109
Kostpris pr. 31. december 2011	57	205	434	183	879
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2011	-3	-	-144	-43	-190
Årets afskrivninger	-7	-4	-69	1	-79
Årets nedskrivninger		-10	0		-10
Årets afgang			5	43	48
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2011	-10	-14	-208	1	-231
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	47	191	226	184	648
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	54	-	231	100	385

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

14 Materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed

	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	5.493	9.226	2.559	3.595	20.873
Årets tilgang	178	281	0	1.392	1.851
Overført	266	1.325	305	-2.042	-146
Årets afgang	-423	-413	-628	-17	-1.481
Kostpris pr. 31. december 2011	5.514	10.419	2.236	2.928	21.097
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2011	-1.844	-4.788	-1.531	-	-8.163
Årets afskrivninger	-157	-561	-165	-	-883
Årets nedskrivninger	-	-121	-15	-224	-360
Årets afgang	147	238	549	-	934
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2011	-1.854	-5.232	-1.162	-224	-8.472
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	3.660	5.187	1.074	2.704	12.625
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	3.649	4.438	1.028	3.595	12.710
I kostprisen indgår aktiverede renter med	0	47	1	27	75

Der er ikke modtaget offentlige tilskud til anlægsinvesteringer.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Trafikstyrelsen, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansiering en af togsættene på 76 mio. EUR har DSB stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 565 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 1.311 mio. kr. (2010: 2.246 mio. kr.):

Leverandør	Materiel	mio. kr.
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt	878
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt	433
I alt		1.311

Koncern

	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	8.044	19.976	3.457	3.802	35.279
Valutakursregulering	-	4	2	-	6
Årets tilgang	180	415	2	1.546	2.143
Overført	367	1.343	407	-2.357	-240
Årets afgang	-405	-500	-452	0	-1.357
Kostpris pr. 31. december 2011	8.186	21.238	3.416	2.991	35.831
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2011	-2.467	-8.958	-2.068	-	-13.493
Årets afskrivninger	-232	-1.050	-229	-	-1.511
Årets nedskrivninger	-11	-121	-54	-224	-410
Årets afgang	41	316	374	-	731
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2011	-2.669	-9.813	-1.977	-224	-14.683
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	5.517	11.425	1.439	2.767	21.148
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	5.577	11.018	1.389	3.802	21.786
I kostprisen indgår aktiverede renter med	0	245	2	31	278

Der er ikke modtaget offentlige tilskud til anlægsinvesteringer.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Trafikstyrelsen, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansiering en af togsættene på 76 mio. EUR har DSB stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 565 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret jernbanemateriel indgår i den regnskabsmæssige værdi med 1.311 mio. kr. (2010: 2.246 mio. kr.):

Leverandør	Materiel	mio. kr.
AnsaldoBreda S.p.A.	IC4-togsæt	878
AnsaldoBreda S.p.A.	IC2-togsæt	433
I alt		1.311

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

15 Finansielle anlægsaktiver

Modervirksomhed

	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre til- godehavender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	2.070	0	15	172	363	2.620
Valutakursregulering	3					3
Årets tilgang	785		70		81	936
Årets afgang	-8			-170	-61	-239
Kostpris pr. 31. december 2011	2.850	0	85	2	383	3.320
Værdireguleringer pr. 1. januar 2011	1.108	0		-1		1.107
Valutakursregulering	-2			0		-2
Årets resultat	31	0				31
Egenkapitalbevægelser	-81					-81
Modtaget udbytte	-73					-73
Tilbageførsel ved salg	-1					-1
Ikke-indbetalt kapital til dækning af underbalance	111					111
Øvrige reguleringer	-381					-381
Værdireguleringer pr. 31. december 2011	712	0		-1		711
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	3.562	0	85	1	383	4.031
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	3.178	0	15	171	363	3.727

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Andel af indre værdi
				Moder- virksomhed 2011
DSB S-tog a/s	Danmark	100%	500 mio. DKK	1.907
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	1.037
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5 mio. DKK	1
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	435
DSB Rejsekort A/S *)	Danmark	50%	34 mio. DKK	62
DSB Øresund A/S **)	Danmark	75%	668.103 DKK	0
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	0
- DSB Øresund A/S **)	Danmark	25%	668.103 DKK	-
- DSBFirst Sverige AB	Sverige	100%	10 mio. 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	0
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5 mio. SEK	45
- 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%	1,1 mio. SEK	-
- DSB Väst AB	Sverige	100%	100.000 SEK	-
DSB Norge AS	Norge	100%	100.000 NOK	0
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 Logistik 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				3.562

*) 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 2011	Koncern 2011
Rejsekort A/S	Danmark	50,8% *)	45.825,4 t.DKK	-	115
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1.032,8 t.DKK	0	0
I alt				0	115

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

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre til- godehavender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	98	231	172	499	1.000
Årets tilgang	69	6		144	219
Årets afgang			-170	-91	-261
Kostpris pr. 31. december 2011	167	237	2	552	958
Værdireguleringer pr. 1. januar 2011	-18		-1		-19
Valutakursregulering			0		0
Årets resultat	-36				-36
Øvrige reguleringer	2				2
Værdireguleringer pr. 31. december 2011	-52		-1		-53
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2011	115	237	1	552	905
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2010	80	231	171	499	981

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed

Koncern

2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
		16	Varebeholdninger		
22	16		Olie til fremføring	16	22
147	1		Reserve dele	253	321
3	3		Kioskvarer mv.	71	61
172	20		I alt	340	404

		17	Andre tilgodehavender		
212	62		Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	167	366
12	9		Tilgodehavender vedrørende passagerindtægter og kontraktbetaling	104	72
148	222		Dagsværdi af sikringsinstrumenter	217	174
176	118		Øvrige tilgodehavender	359	580
548	411		I alt	847	1.192

En del af Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme er sikret på deponeringskonti.

		18	Periodeafgrænsningsposter		
98	84		Forudbetalte omkostninger mv.	105	114
124	119		Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	119	124
222	203		I alt	224	238

19 Minoritetsinteresser

		Minoritetsinteresser pr. 1. januar	1	15
		Valutakursreguleringer	1	-10
		Indbetalt hybridkapital	35	-
		Andel af årets resultat	9	-1
		Ændring i minoritetsinteressers ejerandel	-47	-
		Udbytte til minoritetsinteresser	-5	-3
		Minoritetsinteresser pr. 31. december	-6	1

I Minoritetsinteresser indgår indbetalt hybridkapital med 35 mio. kr. (2010: 0 mio. kr.) i form af ansvarligt lån til DSB Øresund Holding ApS. Det ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale det ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lånet tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejerne i DSB Øresund Holding ApS.

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

20 Andre hensatte forpligtelser

	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstruk- turering	Selskabs- dannelse	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Modervirksomhed						
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2011	-	497	5	268	88	858
Hensat	111	36		303	24	474
Anvendt		-118	-2	-111	-9	-240
Tilbageført		-9		-157	-10	-176
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2011	111	406	3	303	93	916
Koncern						
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2011		541	5	422	108	1.076
Hensat		38		303	57	398
Anvendt		-130	-2	-260	-11	-403
Tilbageført		-9		-162	-23	-194
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2011		440	3	303	131	877

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

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

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

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

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed

Koncern

2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
21 Udskudte skatteforpligtelser					
398	370		Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	1.423	1.417
2	-50		Regulering vedrørende tidligere år	18	-7
-29	-206		Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-150	21
-1	-88		Ændring vedrørende sikringsinstrumenter	-124	-8
370	26		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.167	1.423
Udskudt skat vedrører:					
42	73		Immaterielle anlægsaktiver	60	23
734	804		Materielle anlægsaktiver	2.041	1.986
31	-5		Omsætningsaktiver	-5	70
-148	-207		Andre hensatte forpligtelser	-230	-166
-90	-19		Kortfristede gældsforpligtelser	39	-91
-75	-287		Skattemæssigt underskud	-259	-250
-124	-333		Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	-479	-149
370	26		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.167	1.423
22 Langfristede gældsforpligtelser					
Alle valutalån (eksklusive to EUR-lån) er omlagt til DKK via valutaswaps.					
I koncernen er 3.600 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2010: 3.131 mio. kr.). I modervirksomheden er 3.100 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2010: 3.131 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.					
Den samlede hovedstol efter omlægning til DKK forfalder i følgende perioder:					
29	709		Indenfor 1 år	1.661	1.166
3.930	4.478		År 1-5	6.662	6.364
2.672	1.703		Efter 5 år	2.342	3.515
6.631	6.890		Hovedstol efter omlægning til DKK	10.665	11.045
6.897	7.291		Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	11.051	11.058
23 Anden gæld					
577	588		Skyldige lønrelaterede poster mm.	942	818
493	740		Dagsværdi af sikringsinstrumenter	1.053	756
579	747		Øvrig gæld	1.013	797
1.649	2.075		I alt	3.008	2.371
Skyldige lønrelaterede poster mm. indeholder pensionsbidrag for tjenestemænd til Moderniseringsstyrelsen.					
24 Periodeafgrænsningsposter					
125	132		Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	236	226
77	74		Finansielle instrumenter	135	146
292	211		Øvrige	223	293
494	417		I alt	594	665

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

25 Finansielle risici 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 de hertil knyttede finansielle risici.

De overordnede rammer for den finansielle risikostyring er fastlagt i koncernens finansielle strategi, 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. DSB Group Finance & Risk Management skal i overensstemmelse med strategien overvåge, opføre, disponere og styre koncernens risici. Strategien fastlægger desuden en beskrivelse af godkendte finansielle instrumenter og risikorammer.

Formålet med finansiell sikring er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af finansielle udsving.

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

Der er ingen væsentlige ændringer i koncernens risikoeksponering eller risikostyring sammenholdt med 2010.

Likviditetsrisici

Det er koncernens strategi til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Det er koncernens målsætning at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr., dog minimum 1,0 mia. kr. Koncernens likviditetsreserve består af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter. Ved optagelse af lån søges størst mulig fleksibilitet gennem spredning af låneoptagelsen på forfaldstidspunkter samt fordeling på modparter.

Koncernen har pr. 31. december 2011 indgået aftaler om bekræftede bankfaciliteter på 5.372 mio. kr. med udløb i perioden 2012-2016 (2010: 2.872 mio. kr. med udløb i perioden 2011-2014). Heraf er uudnyttet værdi 3.822 mio. kr. (2010: 2.222 mio. kr.).

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 2011					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	9.407	11.258	0	7.721	3.537
Kortfristet del af langfristede lån	1.638	1.945	1.945	0	0
Kortfristede lån	1.050	1.052	1.052	0	0
Kreditinstitutter	481	481	481	0	0
Leverandørgæld	1.061	1.061	1.061	0	0
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	13.637	15.797	4.539	7.721	3.537
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	587	581	181	91	309
Andre finansielle instrumenter	5	9	-2	11	0
Afledte finansielle instrumenter i alt	592	590	179	102	309
Finansielle instrumenter i alt	14.229	16.387	4.718	7.823	3.846
Pr. 31. december 2010					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	10.057	12.328	0	7.484	4.844
Kortfristet del af langfristede lån	995	1.329	1.329	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

Forudsætninger for forfaldsanalyse:

- Alle aftaler vedrørende finansielle instrumenter, der er indgået pr. 31. december 2011 (2010), 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
- Udenlandsk valuta er konverteret til DKK ved benyttelse af Danmarks Nationalbanks valutakurser pr. 31. december 2011 (2010).

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

25 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen (fortsat)

Markedsrisici

Renterisici

Koncernen er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i 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.

Koncernens likvide midler er ikke bundet.

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

I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på koncernens nettogæld pr. 31. december 2011 4,3 år (2010: 4,7 år). Koncernen har omlagt 73 procent af de netto finansielle forpligtelser til fast rente pr. 31. december 2011 (2010: 72 procent). Koncernens variabelt forrentede gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Ændring i dagsværdier

En stigning i renteniveauet på et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau ville have haft en samlet positiv hypotetisk indvirkning på resultatet før skat på 0 mio. kr. (2010: 5 mio. kr.) og på egenkapitalen før skat på 212 mio. kr. (2010: 178 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 et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau have haft en hypotetisk negativ indvirkning på årets resultat før skat og egenkapital før skat på 33 mio. kr. (2010: 35 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende positiv indvirkning.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Baseret på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2011 (2010).
- 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 prisisici. Minimum 50 procent af eksponeringen skal være risikoafdækket for budgetåret. 100 procent af energiprisisikoen kan afdækkes 24 måneder frem og 50 procent op til fem år. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler. Pr. 31. december 2011 er der foretaget følgende afdækninger af elforbruget: 50 procent for 2012, 35 procent for 2013, 11 procent for 2014 og 2 procent for 2015 (2010: 59 procent for 2011, 25 procent for 2012, 18 procent for 2013 og 12 procent for 2014). Tilsvarende er der afdækket 72 procent af olieforbruget for 2012 og 31 procent for 2013 (2010: 90 procent for 2011).

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

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

	Nominel		Følsomhed		
	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Sandsynlig ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2011					
Råvare - olie	58.088 tons	60.000 tons	10%	0	26
Råvare - el	339.252 mWh	260.880 mWh	10%	0	10
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter, som er indregnet pr. 31. december 2011 (2010).
- Baseret på alle indgåede trafikkontrakter pr. 31. december 2011 (2010).

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.
25	Finansielle risici og finansielle instrumenter for koncernen
(fortsat)	
	<i>Valutakursrisici</i> 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 risici i EUR samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder. Koncernens væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til låneoptagelser i GBP, EUR, USD, NOK, JPY og SEK. Valutakursrisici afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutaswaps. Efter afdækning er koncernen ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici fra finansieringsaktivitet. Øvrige bogførte positioner udgør en uvæsentlig del af koncernens valutaeksponering, og fremtidigt cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 4-8 måneder opgjort for en løbende 12 måneders periode. DSB-koncernen har togdrift i udlandet gennem lokale tilknyttede virksomheder. Tilknyttede virksomheder afdækker deres valutakursrisici ved at indgå interne valutahandler med DSB's Group Finance. Group Finance kan herefter afdække koncernens åbne valutakurseksponeringer ved modsatrettede handler i de finansielle markeder. Valutakursrisici i forbindelse med driften relaterer sig primært til koncernens olieforbrug. Andre valutakursrisici i forbindelse med samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK jævnfør nedenfor. DSB har valutakursrisici over for svenske kroner som følge af sine svenske tilknyttede virksomheder, der opererer under trafikkontrakter i Sverige og en indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt. DSB opgør koncernens nettoeksponering, og afdækning af det fremtidige cash flow foretages efter princippet nævnt ovenfor. DSB har egenkapital-investeringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko afdækkes ikke. Koncernen har ud over ovenstående ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

25 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 tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat	
Pr. 31. december 2011							
NOK 2	-3.051	3.050	1	10,0%	0	32	
USD 0	-367	367	0	10,0%	0	196	
SEK -26	-3.248	3.200	-74	10,0%	-6	13	
GBP 0	-32	32	0	10,0%	0	0	
JPY 0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0	
CHF 0	-50	50	0	10,0%	0	4	
EUR 3	-130	0	-127	0,5%	-5	0	
Pr. 31. december 2010							
NOK 9	-2.951	2.950	8	10,0%	1	41	
USD -1	-310	304	-7	10,0%	-4	161	
SEK 131	-3.565	3.530	96	10,0%	8	18	
GBP 0	-90	90	0	10,0%	0	0	
JPY 0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0	
CHF -1	-50	50	-1	10,0%	0	5	
EUR 1	-141	0	-140	0,5%	-5	0	

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet pr. 31. december 2011 (2010).

Kreditrisici

Koncernens kreditrisici knytter sig dels til tilgodehavender og likvide beholdninger dels til afledte finansielle instrumenter med positiv dagsværdi indregnet under Andre 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 strategi må nye afledte finansielle instrumenter kun indgås med modparter med en long term rating på mindst A-/A3 fra S&P/Moody's.

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.

25 Finansielle ricisi og finansielle instrumenter for koncernen (fortsat)

Aldersopdeling af tilgodehavender:

	Værdi pr. 31.12.2011	Modtagne sikkerheder	Nedskrivning	Forfaldstidspunkt		
				Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser ekskl. kontrolafgifter	360	0	34	34	0	0
Tilgodehavender vedr. afledte finansielle kontrakter	769	179	0	17	753	0
Likviditetsoverskud	24	0	0	24	0	0
Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	237	0	0	0	269	0
Tilgodehavender hos associerede virksomheder	-	0	0	0	0	0
Andre tilgodehavender	463	0	0	463	0	0
Tilgodehavender vedr. salg af ejendomme	167	90	0	167	0	0

Forudsætninger for forfaldsanalysen:

- Alle pengestrømme er baseret på de nuværende markedsforhold.

Der er ingen forfaldne tilgodehavender vedrørende afledte finansielle kontrakter pr. 31. december 2011.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter er fordelt på seks modparter, hvoraf det største tilgodehavende udgør 370 mio. kr. Alle koncernens finansielle modparter har kreditbetegnelsen "Investment Grade".

DSB-koncernen har i henhold til kontrakter med finansielle modparter modregningsadgang vedrørende finansielle aftaler med samme modpart. I tabellen fremgår koncernens bruttotilgodehavender. Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2011 i alt 883 mio. kr. (2010: 1.046 mio. kr.). Såfremt koncernens modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2011 i stedet 159 mio. kr. (2010: 248 mio. kr.).

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

Metoder og forudsætninger for opgørelsen af dagsværdier

Afledte finansielle instrumenter

Råvare-, rente- og valutaswaps værdiansættes efter nutidsværdiberegning ved tilbagediskonteret 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.

Øvrige finansielle instrumenter

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

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

25 Finansielle risici og finansielle instrumenter for koncernen (fortsat)

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.

Sikring af pengestrømme

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.

Den effektive del af de udestående råvarepris-, valuta- og renteswapaftalers dagsværdi pr. 31. december 2011, som anvendes til og opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme realiseres og dermed indregnes i resultatopgørelsen.

Regnskabsmæssig sikring:

	Beregnings- mæssig hovedstol	Værdiregule- ring indregnet på egenkapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2011				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.747	-204	-306	0-7 år
GBP	283	-18	-57	0-4 år
NOK	575	-7	0	0-1 år
EUR	849	-83	-83	0-29 år
Valutakurs- og renterisici i alt	3.454	-312	-446	
Valutakursrisici				
SEK	2.669	-173	-4	0-3 år
JPY	1.706	-289	-114	0-29 år
CHF	306	-8	45	0-4 år
NOK	2.349	-161	-36	0-5 år
Valutakursrisici i alt	7.030	-631	-109	
Renterisici				
Variabel rente	500	-31	-31	0-5 år
Renterisici i alt	500	-31	-31	
Råvareprisrisici				
Elpris	102	-16	-16	0-4 år
Oliepris	57	16	16	0-1 år
Råvareprisrisici i alt	159	0	0	
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	0-30 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	

Alle finansielle instrumenter, der indgår i pengestrømssikringer, effektivitetstestes.

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for rente- og valutaswaps indregnet i resultatopgørelsen for 2011 udgør 0 mio. kr. (2010: 0 mio. kr.).

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for råvareprisswapaftaler indregnet i resultatopgørelsen for 2011 er på 0 mio. kr. (2010: 0 mio. kr.).

Noter til årsregnskabet

Modervirksomhed				Koncern	
2010	2011	Note	Beløb i mio. kr.	2011	2010
		26	Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser		
375	368		Eventualaktiver	374	375
9.264	9.199		Eventualforpligtelser	9.318	9.302
1.565	1.106		Andre økonomiske forpligtelser	1.111	1.623

Eventualaktiver vedrører primært den rabat, som DSB indtil udgangen af 2012 modtager ved køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda på op til 500 mio. kr. Ultimo 2011 refterer i alt 371 mio. kr. (2010: 375 mio. kr.). De modtagne rabatter anvendes til KTT-aktiviteter. Der henvises i øvrigt til note 1.

I eventualforpligtelser indgår væsentligst omkostninger i forbindelse med forpligtelser efter tjenestemandsløvens § 32 om rådighedsbøn, som påhviler DSB jf. lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Den maksimale forpligtelse hertil udgør 7.506 mio. kr. (2010: 8.043 mio. kr.) for statstjenestemænd ansat i DSB.

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

Moderniseringsstyrelsen (tidligere Personalestyrelsen), der varetager tjenestemandssordningerne for staten, har i 2011 meddelt DSB, at bidragsprocenten øges til 26 procent af tjenestemændenes pensionsgivende løn med effekt for 2010 og fremadrettet. De regulerede bidrag fremgår af Finansloven for 2012. Konsekvensen af reguleringen er indregnet som en forpligtelse under Anden gæld med i alt 143 mio. kr. Det er DSB's vurdering, at der herefter ikke bagudrettet påhviler DSB nogen reguleringsforpligtelser overfor såvel allerede pensionerede som aktive tjenestemænd.

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 434 mio. kr. (2010: 299 mio. kr.) for DSB's tilknyttede virksomheder. Disse består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

Den samlede forpligtelse vedrørende leje af togmateriel udgør 857 mio. kr. (2010: 526 mio. kr.), hvoraf 265 mio. kr. forfalder i 2012 og 592 mio. kr. i årene 2013-2017.

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 2011 opgjort til i alt 701 mio. kr. (2010: 1.059 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.

DSB, DSB S-tog a/s, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling 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 lønsumsafgiftstilsvær.

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

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

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

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
		2011	2010
27	Nærtstående parter		
	Transportministeriet		
	Bestyrelse og direktion		
	Grundlag		
	100 procent ejer		
	Ledelseskontrol		
DSB-koncernens transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen og Banedanmark) består af:			
	Indtægter		
	Indtægter fra trafikkontrakter	4.114	3.893
	Bonus vedrørende trafikkontrakter	14	10
	Trafikindtægter	7	7
	Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	236	192
	Omkostninger mv.		
	Infrastrukturafgifter	645	664
	Rettidighedsbonus til Banedanmark	0	1
	Garantiprovision til den danske stat	11	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

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

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

Kompensationen blev fordelt på renter af forudbetalinger, reduktion af den aftalte købesum og anden kompensation ud fra en af ledelsen fastlagt regnskabsmæssig fordelingsmodel.

Ultimo 2011 indgår periodiserede renter i balancen med i alt 12 mio. kr. (2010: 48 mio. kr.) og periodisering vedrørende meromkostninger i perioden frem til endelig levering med i alt 147 mio. kr. (2010: 237 mio. kr.). Der indgår endvidere kompensation for færdiggørelsesomkostninger, som er modregnet i kostprisen for aktiverne. Den samlede positive driftspåvirkning i form af renter og anden kompensation udgør i 2011 i alt 125 mio. kr. (2010: 229 mio. kr.).

Noter til årsregnskabet

Note

29 Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende nedskrivninger og hensættelser relateret til DSBFirst Øresund og øvrige svenske aktiviteter

2010:

DSBFirst Øresund omfattende DSB Øresund Holding ApS (tidligere DSBFirst ApS), DSB Øresund A/S (tidligere DSBFirst Danmark A/S) og DSBFirst Sverige AB var ultimo 2010 i en alvorlig økonomisk situation. DSB's ledelse igangsatte en tilbundsgående analyse af DSBFirst Øresunds økonomi og revision af forretningsplanen, herunder en vurdering af eventuelle statsstøtteproblemstillinger. På grundlag heraf blev der foretaget nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. før skat.

2011:

Det blev i 2011 aftalt med trafikkøberen i Sverige, at trafikkontrakten skulle ophøre i december 2011, og operatørrollen overdrages til Veolia Transport Sverige. DSBFirst Sverige AB påtænkes herefter likvideret i løbet af 2012.

DSBFirst Øresund fik medio 2011 tilført ny kapital.

DSB's ledelse har i 2011 gennemført nærmere analyser af eventuelle statsstøtteproblemstillinger i forhold til transaktioner gennemført i 2010. Salgsprisen for den koncerninterne overdragelse af vedligeholdelsesaktiviteterne på Helgoland er i 2011 revurderet, og prisen for goodwill er reduceret fra 80 mio. kr. til en revurderet markedspris på 38 mio. kr. I relation til risikoen for potentiel statstøtte vedrørende mellemregninger og forrentning heraf er det ledelsens vurdering, at det i givet fald er DSBFirst Sverige AB, der har været den begunstigede part. På dette grundlag er det ledelsens vurdering, at de potentielle statsstøtteproblemstillinger er passende håndteret, hvorfor der ikke forventes yderligere negativ påvirkning herfra.

I regnskabet for 2010 blev hensat 511 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund. I 2011 er anvendt 289 mio. kr. af denne hensættelse til dækning af driftsunderskud i DSBFirst Sverige og DSBFirst Danmark indtil rekonstruktionen. Den resterende hensættelse er herefter revurderet, hvilket har medført en samlet nettoindtægt i 2011 på 222 mio. kr. før skat.

DSB har i 2011 haft en ikke tilfredsstillende økonomisk udvikling i DSB Väst AB, DSB Småland AB og DSB Uppland AB, der alle har givet betydelige driftsunderskud. Selskaberne påbegyndte deres operatøraktiviteter i december 2010 eller senere. Ledelsen har revurderet forretningsplanerne for de tre selskaber og vurderer, at der er et betydeligt potentiale for at gennemføre driftsmæssige forbedringer.

For DSB Väst AB er det dog vurderingen, at trafikkontrakten under de nuværende omstændigheder ikke vil give driftsoverskud, hvorfor DSB har iværksat yderligere tiltag for at kunne udarbejde planer for en langsigtet løsning. DSB har i konsekvens heraf foretaget samlede hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSB Väst AB på 303 mio. kr. baseret på en vurdering af risici og DSB's nuværende økonomiske involvering. Der er usikkerhed forbundet med de foretagne vurderinger, idet udfaldet af tiltagene og de heraf afledte planer vil have væsentlig indvirkning på den fremtidige økonomiske udvikling.

For DSB Småland AB og DSB Uppland AB er der ligeledes usikkerhed om den fremtidige økonomiske udvikling, men selskabernes trafikkontrakter vurderes på nuværende tidspunkt ikke at være tabsgivende.

Noter til årsregnskabet

Note Beløb i mio. kr.

30 Segmentoplysninger - primært segment

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

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

	Fjern- & Regionaltog	S-tog	DSBFirst Øresund	DSB Vedligehold	Kort & Godt	Øvrige inkl. elimineringer	Sverige	Øvrige udland	DSB-koncernen
2011									
Passagerindtægter	3.280	1.205	2	-	-	-	-	-	4.487
Indtægter fra trafikkontrakter	1.215	1.248	883	-	-	1.197	609	211	5.363
Salg af kioskarer mv.	43	-	-	-	944	-171	-	-	816
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	85	-	97	1.736	-	-1.749	-	-	169
Udlejning af togmateriel	231	-	-	-	-	-	-	-	231
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	240	103	143	16	10	435	56	16	1.019
Indtægter i alt	5.094	2.556	1.125	1.752	954	-288	665	227	12.085
Omkostninger i alt	4.668	1.513	1.126	1.705	972	-585	772	221	10.392
Resultat før af- og nedskrivninger	426	1.043	-1	47	-18	297	-107	6	1.693
Af- og nedskrivninger	965	634	0	44	10	337	13	7	2.010
Resultat af primær drift	-539	409	-1	3	-28	-40	-120	-1	-317
Finansielle poster i alt	-190	-221	11	-3	-7	-115	-24	8	-541
Resultat før skat	-729	188	10	0	-35	-155	-144	7	-858
2010									
Passagerindtægter	3.232	1.096	1	-	-	-	-	-	4.329
Indtægter fra trafikkontrakter	1.115	1.281	757	-	-	1.116	198	83	4.550
Salg af kioskarer mv.	47	-	-	-	888	-166	-	-	769
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	113	-	133	1.564	-	-1.673	-	-	137
Udlejning af togmateriel	187	-	-	-	-	-	-	-	187
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	333	104	184	69	18	758	10	11	1.487
Indtægter i alt	5.027	2.481	1.075	1.633	906	35	208	94	11.459
Omkostninger i alt	4.350	1.503	1.182	1.518	885	191	201	91	9.921
Resultat før af- og nedskrivninger	677	978	-107	115	21	-156	7	3	1.538
Af- og nedskrivninger	504	576	158	39	14	343	1	4	1.639
Resultat af primær drift	173	402	-265	76	7	-499	6	-1	-101
Finansielle poster i alt	-133	-223	0	-5	-6	-83	0	0	-450
Resultat før skat	40	179	-265	71	1	-582	6	-1	-551

Noter til årsregnskabet

Note	Beløb i mio. kr.								
31	Hovedtal for resultatopgørelsen								
	Beløb i mio. kr.	2011				2010			
		1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passagerindtægter		1.025	1.183	1.075	1.204	1.005	1.156	1.020	1.148
Indtægter fra trafikkontrakter		1.298	1.306	1.374	1.385	1.116	1.170	1.152	1.112
Salg af kiosvarer mv. ¹⁾		185	212	210	209	183	202	188	196
Salg af rep. og vedligeh. af togmateriel		39	28	20	82	26	26	44	41
Udlejning af togmateriel		57	58	58	58	42	45	48	52
Nettoomsætning		2.604	2.787	2.737	2.938	2.372	2.599	2.452	2.549
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver		154	133	138	109	151	167	137	183
Andre driftsindtægter mv. ¹⁾		108	84	80	213	155	242	143	309
Indtægter i alt		2.866	3.004	2.955	3.260	2.678	3.008	2.732	3.041
Omkostninger i alt ¹⁾		2.394	2.504	2.502	2.992	2.199	2.384	2.241	3.097
Resultat før af- og nedskrivninger		472	500	453	268	479	624	491	-56
Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver ¹⁾		380	417	720	493	348	350	375	566
Resultat af primær drift		92	83	-267	-225	131	274	116	-622
Finansielle poster i alt		-110	-132	-175	-124	-109	-113	-105	-123
Resultat før skat		-18	-49	-442	-349	22	161	11	-745
Periodens resultat		-15	-34	-319	-326	17	120	9	-720
Egenkapital		6.542	6.413	5.780	5.119	7.239	7.072	6.963	6.613
Indtjeningsgrad		18,1%	17,9%	16,6%	9,1%	20,2%	24,0%	20,0%	-2,2%
Forrentning af egenkapital p.a.		-0,9%	-2,1%	-20,9%	-24,1%	0,9%	6,7%	0,5%	-42,3%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.		1,5%	1,4%	-4,1%	-5,3%	2,1%	4,4%	1,9%	-13,3%

1) Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal, jf. anvendt regnskabspraksis.

Andre hovedtal

	2007	2008	2009	2010	2011
Antal kunder (tus.)					
Øst ¹⁾	37.060	24.839	24.469	24.168	24.974
Vest	13.925	14.008	13.941	14.425	15.207
Øst - Vest	8.103	8.293	8.175	8.370	8.652
Øvrige ²⁾	10.335	1.016	917	879	805
Fjern- og regionaltogstrafik	69.423	48.156	47.502	47.842	49.638
S-tog	89.052	90.943	92.035	92.995	100.554
DSBFirst Øresund DK	-	25.647	25.876	25.285	24.632
DSBFirst Øresund SE ³⁾	-	-	25.895	28.145	24.864
Elimineringer	-	-	-11.112	-10.429	-10.060
Roslagsbanan	10.455	10.886	11.072	10.038	9.859
Krösatåg ⁴⁾	-	-	-	70	867
Västtrafik ⁴⁾	-	-	-	635	12.403
Upptåget ⁵⁾	-	-	-	-	2.275
VIAS ⁶⁾	-	-	-	1.600	4.000
Togrejser i alt	168.930	175.632	191.268	196.181	219.032

Note 1: I 2007 er den del af Øresundstrafikken som vedrører Kyst- og Kastrupbanen mv. indregnet i fjern- og regionaltog øst.

Note 2: Øvrige er inkl. Øresundstrafik (2007), IC Bornholm og International.

Note 3: Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

Note 4: Driften blev overtaget pr. 12. december 2010.

Note 5: Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Note 6: Fra 1. april 2010.

Personkm (mio.)					
Øst ¹⁾	1.420	997	1.088	1.051	1.137
Vest	836	835	827	923	938
Øst - Vest	1.941	1.974	1.944	2.039	2.122
Øvrige ²⁾	438	203	172	171	197
Fjern- og regionaltogstrafik	4.635	4.009	4.120	4.184	4.394
S-tog	1.080	1.084	1.097	1.108	1.207
DSBFirst Øresund DK	-	750	531	506	493
DSBFirst Øresund SE ³⁾	-	-	1.393	1.329	1.174
Roslagsbanan	125	131	132	127	125
Krösatåg ⁴⁾	-	-	-	3	90
Västtrafik ⁴⁾	-	-	-	19	2.347
Upptåget ⁵⁾	-	-	-	-	148
VIAS ⁶⁾	-	-	-	34	124
Personkm i alt	5.840	5.974	7.273	7.310	10.102

Note 1: I 2007 er den del af Øresundstrafikken som vedrører Kyst- og Kastrupbanen mv. indregnet i fjern- og regionaltog øst.

Note 2: Øvrige er inkl. Øresundstrafik (2007), IC Bornholm og International.

Note 3: Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

Note 4: Driften blev overtaget pr. 12. december 2010.

Note 5: Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Note 6: Fra 1. april 2010.

Kørsel (tus. togkm)					
Regionaltrafik - øst ¹⁾	11.249	7.897	7.685	8.132	8.029
Regionaltrafik - vest	9.419	9.505	9.058	9.214	8.909
Fjerntrafik ²⁾	17.434	18.153	18.857	19.251	19.931
Internationale tog ³⁾	1.226	1.257	1.316	1.328	1.325
Fjern- og regionaltogstrafik	39.328	36.812	36.916	37.925	38.194
S-tog	14.947	15.286	15.471	14.661	15.180
DSBFirst Øresund DK	-	4.362	4.507	4.708	4.782
DSBFirst Øresund SE ⁴⁾	-	-	10.719	11.608	10.483
Roslagsbanan	2.455	2.317	2.400	2.824	3.034
Krösatåg ⁵⁾	-	-	-	120	2.200
Västtrafik ⁵⁾	-	-	-	524	8.800
Upptåget ⁶⁾	-	-	-	-	1.423
VIAS ⁷⁾	-	-	-	1.770	4.276
Togkm i alt	56.730	58.777	70.013	74.140	88.372

Note 1: Regionaltrafik - øst er inkl. Øresundstrafik i 2007.

Note 2: Fjerntrafik i Danmark er inkl. IC Bornholm i Danmark.

Note 3: Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige og chartertog i udlandet.

Note 4: Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

Note 5: Driften blev overtaget pr. 12. december 2010.

Note 6: Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Note 7: Fra 1. april 2010.

Andre hovedtal

	2007	2008	2009	2010	2011
Materiel i drift ¹⁾					
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC4-togsæt ²⁾	3	8	16	33	55
IR4-togsæt	44	44	24	24	24
Øresunds-togsæt	24	24	1	1	1
MR-togsæt	65	65	65	65	65
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	20
Leasede ICE-TD	-	10	13	13	13
DSBFirst, Øresunds-togsæt ³⁾	-	-	84	91	97
DSBFirst, IR4-togsæt	-	-	20	20	20
Diesellokomotiver - ME	36	35	35	36	36
Ellokomotiver (EA)	6	6	6	6	6
 S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
 Roslagståg - Eltogsæt	29	33	33	33	30
Krösatåg - Dieseltogsæt	-	-	-	15	16
Västtrafik - Eltogsæt	-	-	-	60	63
Upptåget - Eltogsæt	-	-	-	-	11
VIAS - Eltogsæt	-	-	-	43	43
 Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	14	16	16
 Lejede dobbeltdækkervogne	67	67	112	112	112
Personvogne	122	127	60	-	-
Liggevogne	8	8	-	-	-

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

Note 2: Antal IC4-togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

Note 3: De 97 togsæt består af 31 togsæt anvendt i Danmark og 66 togsæt i en fælles pulje, som deles af Veolia (pr. 11. december 2011) og DSB. Driften er delt ved landegrænsen.

Antal betjente jernbanestationer	301	287	310	520	478
- Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	160	160	155	155	155
- Fjerntogsstationer i Danmark med sæsonstop	4	4	-	-	-
- Stationer i udlandet med sæsonstop	23	9	-	-	-
- S-tog inkl. fællesstationer	85	85	85	85	85
- S-tog fællesstationer med fjern- og regionaltogene	-10	-10	-9	-9	-9
- S-tog ekskl. fællesstationer	75	75	76	76	76
- Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	39	39	38	38	38
- Stationer i Sverige betjent af DSBFirst	-	-	41	42	-
- Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	-	-	-	48	48
- Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	-	-	-	98	98
- Stationer i Sverige betjent af Upptåget	-	-	-	-	16
- Stationer i Tyskland betjent af VIAS	-	-	-	63	63
 Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.711	1.711	1.688	1.668	1.668
 Km bane som betjenes af DSB i Sverige	141	141	792	2.301	1.787
 Km bane som betjenes af DSB i Tyskland	-	-	-	979	979

Andre hovedtal

	2007	2008 ²⁾	2009	2010	2011
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede					
DSB	6.846	6.434	5.974	5.881	4.750
- heraf sociale kapitel ¹⁾	168	149	129	117	131
DSB S-tog a/s	1.829	1.335	1.367	1.339	1.105
- heraf sociale kapitel ¹⁾	22	15	19	15	13
Kort & Godt A/S (tidligere DSB Detail A/S)	159	934	839	738	770
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	29	32	16	12
DSB Vedligehold A/S	-	-	-	-	1.372
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	26
DSB Sverige AB	170	195	9	49	69
Roslagståg AB	192	234	241	261	278
DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB	-	97	878	1.036	920
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	3	3	1
Krösatåg ³⁾	-	-	-	4	94
Västtrafik ³⁾	-	-	-	14	379
Upptåget ⁴⁾	-	-	-	-	40
VIAS ⁵⁾	-	-	-	61	178
Øvrige	-	-	-	65	85
DSB-koncernen i alt	9.196	9.229	9.308	9.449	10.040

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 har mellem 2007 og 2008 været en større organisationsændring, som blandt andet har flyttet medarbejdere fra DSB og DSB S-tog a/s over i Kort & Godt A/S.

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

Note 4: Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Note 5: 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-fordelings-metode, hvor der anvendes "Activity Based Costing"-metoder som fordelingsprincip for indtægter og udgifter.

Principper og metoder for indtægts- og omkostningsfordelingen skal baseres på det enkelte produkts træk på det samlede kapacitetsapparat. Opstillingen af regnskaber på hovedforretningsområder 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 underskud inklusive indtægter fra trafikkontrakt og før skat på 678 mio. kr. inden for Jernbanepassagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt, og et underskud på 188 mio. kr. før skat for Konkurrenceudsatte aktiviteter.

I henhold til Regnskabsreglementets § 9 stk. 7 skal DSB's statsautoriserede revisor over for DSB afgive erklæring om, hvorvidt de anvendte principper og metoder i delregnskaberne for 2011 er i overensstemmelse med kravene i Regnskabsreglementets § 9 stk. 1-6.

I henhold til Regnskabsreglementets § 12 stk. 5 skal DSB's statsautoriserede revisor afgive en særskilt erklæring om, hvorvidt DSB's regnskabsførelse og forretningsvirksomhed er sket i henhold til bestemmelserne i Regnskabsreglementet og i de Konkurrenceretlige vilkår for DSB.

Disse delregnskaber er derfor ikke omfattet af revisionspåtegningerne på DSB's årsrapport.

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

Beløb i mio.kr

	Jernbane-passagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt	Konkurrence- udsatte aktiviteter	DSB moder- virksomhed i alt
Nettoomsætning ekskl. indtægter fra trafikkontrakt	3.315	329	3.644
Indtægter fra trafikkontrakt	2.372	41	2.413
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	126	0	126
Andre driftsindtægter	331	474	805
Indtægter i alt	6.144	844	6.988
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	430	96	526
Andre eksterne omkostninger	2.936	295	3.231
Personaleomkostninger	2.323	246	2.569
Tilbageførsel af hensatte forpligtelser	0	0	0
Omkostninger i alt	5.689	637	6.326
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.117	185	1.302
Resultat af primær drift	-662	22	-640
Finansielle poster i alt *	-16	-210	-226
Resultat før skat	-678	-188	-866
Årets resultat	-562	-141	-703

* I modervirksomheden DSB indregnes resultat i tilknyttede og associerede virksomheder efter skat. Skatten fordeles med 51 mio. kr. til Jernbanepassagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt og -8 mio. kr. til Konkurrenceudsatte aktiviteter.



Om DSB

Bestyrelse

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Peter Schütze, Bestyrelsesformand

Formand for bestyrelsen for Copenhagen Business School
Medlem af bestyrelsen for LR Realkredit A/S
Medlem af bestyrelsen for Axcel
Medlem af bestyrelsen for Nordea Fonden
Medlem af bestyrelsen for Generalkonsul Gösta Enboms Fond
Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. juni 2011



Annette Sadolin, Næstformand

Medlem af bestyrelsen for DSV A/S
Medlem af bestyrelsen for Topdanmark Forsikring A/S
Medlem af bestyrelsen for Skodsborg Kurhotel og Spa A/S
Medlem af bestyrelsen for Lindab International AB, Sverige
Medlem af bestyrelsen for Ratos AB, Sverige
Medlem af bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.
Medlem af bestyrelsen for Ny Carlsberg Glyptotek
Formand for bestyrelsen for Østre Gasværk Teater
Næstformand i bestyrelsen for Dansk Standard
Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. april 2009



Lars Andersen

Direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Medlem af bestyrelsen for IndustriPension Holding A/S
Medlem af bestyrelsen for Industriens Pensionsforsikring A/S
Medlem af bestyrelsen for Arbejdernes Landsbank A/S
Indtrådt i DSB's bestyrelse 25. juni 1999



Lilian Mogensen

Koncerndirektør i ATP (Kunder og HR)
Medlem af bestyrelsen i Summit Consulting
Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. april 2009



Lotte Littau Kjærgaard

Administrerende direktør og medejer af:

- Creativ Company A/S
- Creativ Company Holding A/S
- Creativ Company AS, Norge
- Creativ Company Sverige AB
- Creativ Company Deutschland GmbH.
- Creativ Company B.V.
- Creativ Company (UK) Ltd.

Medlem af bestyrelsen for Nordvestjysk Arbejdsmiljøfond

Medlem af bestyrelsen for Nordvestjysk Lederforum

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2010



Jens Iwer Petersen

Direktør for JIP Invest ApS og JIP Finans ApS

Næstformand for bestyrelsen for TryghedsGruppen SmbA

Medlem af bestyrelsen for Nordea Liv & Pension, livsforsikringsselskab A/S

Medlem af bestyrelsen for H. P. Therkelsen A/S

Medlem af repræsentantskabet for TryghedsGruppen SmbA

Medlem af repræsentantskabet for Sydbank A/S

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2010



Andreas Hasle

Trafikinspektør

Formand for HK Trafik & Jernbane

Formand for bestyrelsen for TS Asia Holding Ltd.

Medlem af bestyrelsen for Energi og Sol A/S

Medlem af bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S

Indtrådt i DSB's bestyrelse 25. juni 1999



Hans Christian Kirketerp-Møller

Chefkonsulent

Formand for bestyrelsen for Akademikernes A-Kasse

Næstformand for bestyrelsen for Arkitektforbundet

Medlem af bestyrelsen for BAR-FOKA

Medlem af bestyrelsen for LBR Gladsaxe

Medlem af bestyrelsen for AOF Gladsaxe

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2011



Preben Steenholdt Pedersen

Lokomotivinstruktør

Medlem af bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S

Medlem af bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2011

Direktion og koncernledelse

Direktionens og koncernledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Jacob Kjær, Konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

Formand for bestyrelsen for DSB S-tog a/s
 Formand for bestyrelsen for DSB Ejendomsudvikling A/S
 Formand for bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S
 Formand for bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S
 Formand for bestyrelsen for DSB Øresund A/S
 Formand for bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS
 Formand for bestyrelsen for DSB Sverige AB
 Formand for bestyrelsen for DSBFirst Sverige AB
 Formand for bestyrelsen for DSB Uppland AB
 Formand for bestyrelsen for DSB Småland AB
 Formand for bestyrelsen for DSB Väst AB
 Formand for bestyrelsen for DSB Mälardalen AB
 Formand for bestyrelsen for DSB Norge AS



Lone Lindsby, Direktør for HR & Organisation

Medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum



Mogens Jønck, Kommerciel direktør

Formand for bestyrelsen for Kort & Godt A/S
 Formand for bestyrelsen for CENTOUR A/S
 Næstformand for bestyrelsen for Rejsekort A/S
 Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S
 Medlem af bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S
 Medlem af bestyrelsen for Aktieselskabet af 26. oktober 2010
 Medlem af bestyrelsen for DSB Aarhus Nærbane A/S
 Medlem af bestyrelsen for Roslagståg AB
 Medlem af bestyrelsen for T-banebolaget Stockholm AB
 Medlem af bestyrelsen for DSB UK Ltd.
 Medlem af bestyrelsen for Nørrebro Bryghus A/S
 Medlem af bestyrelsen for Baldersbrønne Bryggeri A/S



Susanne Mørch Koch, Direktør for Fjern- & Regionaltog

Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S



Gert Frost, Administrerende direktør i DSB S-tog a/s

Formand for bestyrelsen for Aktieselskabet af 26. oktober 2010

Formand for bestyrelsen for Rejseplanen A/S

Formand for bestyrelsen for Jens Holst A/S

Formand for bestyrelsen for Pack Tech A/S

Formand for bestyrelsen for Pack Tech International ApS

Formand for bestyrelsen for Pack Tech China ApS

Formand for bestyrelsen for PT-H ApS

Formand for bestyrelsen for PT Group ApS

Formand for bestyrelsen for MAGDALENAS ApS

Medlem af bestyrelsen for MP3 A/S

Næstformand for bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S

Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S

Medlem af bestyrelsen for DSB Sverige AB

Medlem af bestyrelsen for T-banebolaget Stockholm AB

Medlem af bestyrelsen for DSB Train Maintenance AB

Medlem af bestyrelsen for DSB Uppland AB

Medlem af bestyrelsen for DSB Småland AB

Medlem af bestyrelsen for DSB Väst AB

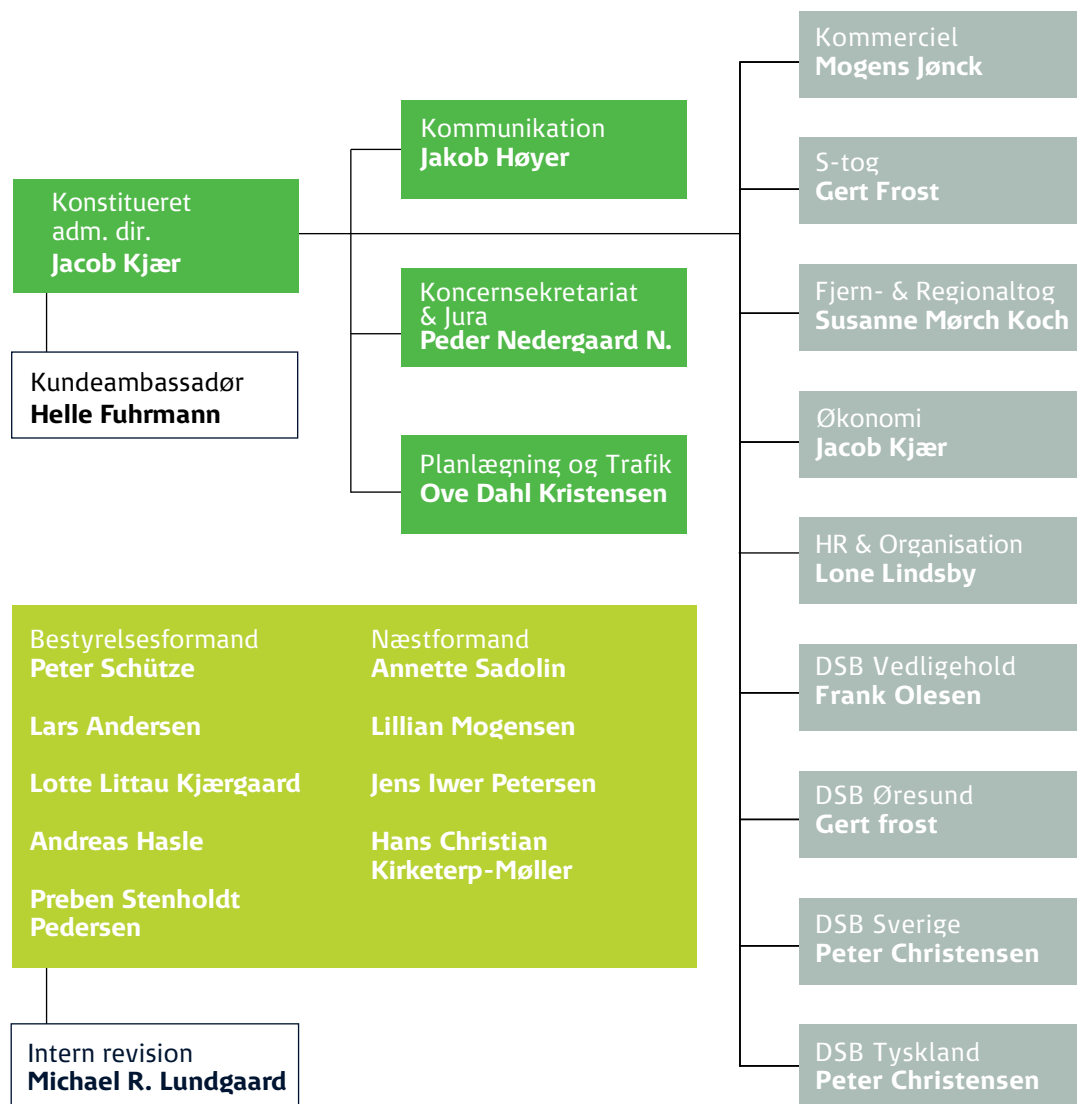
Medlem af bestyrelsen for A/S A.P. Botved



Frank Olesen, Administrerende direktør i DSB Vedligehold A/S

Formand for bestyrelsen for DSB Train Maintenance AB

Organisation



Finanskalender 2012

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2012	23. maj 2012
Halvårsrapport 2012	23. august 2012
3. kvartal 2012	14. november 2012

Samfundsansvar

For regnskabsåret 2011 har DSB's ledelse valgt at lade afrapportering i henhold til Årsregnskabslovens §99a foregå i en selvstændig rapport "Samfundsansvar i DSB - 2011". Af rapporten fremgår DSB's politikker for samfundsansvar, indsatser i forhold til samfundsansvar i 2011, samt hvilke resultater der er opnået i 2011.

Strukturen i rapporten følger den strategi, der er lagt for at varetage DSB's samfundsansvar. Rapporten er derfor opdelt på de strategiske satsningsområder; Klima og Miljø, Kunder, Medarbejdere, Leverandører og Samfund og Etik. For hvert område er beskrevet målsætninger for området, indsatser i 2011 og tidligere år hvis relevant samt resultater. Rapporten indeholder endvidere DSB's øverste ledelses erklæring om fortsat tilslutning til FN's Global Compact. Dermed tjener "Samfundsansvar i DSB - 2011" også som DSB's Communication on Progress (CoP) til UN Global Compact.

Publikationer

Årsregnskabsmeddelelse og årsrapport for 2011 findes på www.dsb.dk

Samfundsansvarsrapport 2011 findes på www.dsb.dk

Miljørapport 2011 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Sølvgade 40, A-G
1307 København K
Tlf. 70 13 14 15
www.dsb.dk
CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

København

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet

Revision

Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Sølvgade 40, A-G
1307 København K

Redaktionsansvarlige

Jakob Høyer
Marianne Holmbjerg
Morten Hvolbøl Nielsen

Grafisk design

Visuel Kommunikation, DSB Marketing

Foto

DSB's Billedarkiv

