

ÅRS- RAPPORT 2018

Indhold

Ledelsesberetning.....	3	Vederlagsrapport	68
Finansiell ledelsesberetning	9	Driftsaktiviteter	72
→ Finansielle aktiviteter	10	→ Produktivitet.....	72
→ Forventninger til 2019	12	→ Punktlighed.....	72
→ Begivenheder indtruffet efter balancedagen.....	12	→ Kunder	73
→ Øvrige forhold	12	→ Materielsituation	76
Påtegninger.....	13	→ Omdømme.....	81
→ Ledespåtegning	13	→ Supplerende hovedtal	82
→ De uafhængige revisorers revisionspåtegning.....	14	→ Resultatopgørelse pr. kvartal.....	87
Koncernregnskab og årsregnskab	19	→ Nøgletalsdefinitioner	88
→ Resultatopgørelse.....	19	Strækningsregnskab	89
→ Balance – Aktiver.....	20	→ Ledelseserklæring.....	111
→ Balance – Passiver	21	Samfundsansvar	112
→ Egenkapitalopgørelse	22	Om DSB.....	123
→ Pengestrømsopgørelse	24	→ Bestyrelse	123
→ Noter og anvendt regnskabspraksis	25	→ Direktion	126
Sikkerhed og risikostyring.....	60	→ Ledelse.....	127
→ Sikkerhed	60	→ Organisation	128
→ Risikostyring	61	→ Finanskalender 2019	129
God selskabsledelse	64	→ Publikationer	129
→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen.....	67	→ Virksomhedsoplysninger	129

Ledelsesberetning

DSB opnåede i 2018 et resultat før skat på 568 mio. kr. og udbetaler udbytte på 120 mio. kr.

- Høj punktlighed for S-tog, mens kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog var udfordret af de mange arbejder på infrastrukturen og aldrende togmateriel
- Markant vækst på 40 procent i salget af billige Orange-billetter i forhold til 2017
- Stabil kundetilfredshed trods udfordringer med sporarbejder og togmateriel
- Trafikkontraktbetaling i 2018 reduceret med 207 mio. kr. efter aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
- Indkøb af nye el-lokomotiver, nye togvogne og nye el-togsæt følger planen.

"Danmark regnes internationalt for et af de sikreste lande i verden, når det kommer til togdrift. Det ændrer ulykken den 2. januar ikke på. Vores kunder skal kunne tage sikkerhed for givet – det må vi aldrig."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Selvom denne årsrapport omhandler 2018, vil det virke forkert at forbigå, at 2019 fik en ulykkelig begyndelse. Den 2. januar klokken 7:35 blev et lyntog med 131 passagerer ramt af dele fra et modkørende godstog. 8 passagerer omkom, og 16 kom til skade.

Det er den værste ulykke i over 30 år, og ulykken har helt naturligt berørt alle i og omkring DSB dybt. Vi vil gerne endnu engang takke togets personale, de tilstedeværende redningsfolk og hele beredskabet for den indsats, der blev gjort under og efter ulykken.

Vi vil gerne udtrykke vores medfølelse over for passagererne og de efterladte og understrege, at vi selvfølgelig bidrager med alt, hvad vi kan, til myndighedernes videre undersøgelse af hændelsesforløbet i forbindelse med ulykken. Det er fortsat - også i lyset af ulykken - trygt at tage toget. Vores kunder skal kunne tage sikkerhed for givet – det må vi aldrig.

Økonomi

DSB opnåede i 2018 et resultat før skat på 568 mio. kr. mod 274 mio. kr. i 2017. Forbedringen skyldes poster af engangskaraktér, jævnfør tabel 1 i den finansielle ledelsesberetning, som viser en specifikation heraf.

Korrigeret for poster af engangskaraktér udgør resultatet 247 mio. kr., hvilket er 301 mio. kr. lavere end i 2017. Den væsentligste årsag til det lavere resultat er reduceret kontraktbetaling med 207 mio. kr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB indgik i december 2017 en tillægskontrakt til den gældende 10-årige trafikkontrakt. Tillægskontrakten reducerer kontraktbetalingen med i alt 2,3 mia. kr. i trafikkontraktens restløbetid fra 2018 til 2024.

Hertil kommer stigende omkostninger på 137 mio. kr. til erstatningskørsel i forbindelse med sporarbejder, ligesom Passageromsætningen er faldet med 93 mio. kr. Omvendt er resultatet positivt påvirket af lavere Personaleomkostninger - blandt andet som følge af en effektivisering af administrationen svarende til cirka 100 stillinger.

Den rentebærende gæld, netto er nedbragt med 942 mio. kr. i forhold til 2017 og udgjorde 3.860 mio. kr. pr. 31. december 2018 DSB er i god økonomisk form forud for de kommende års materielanskaffelser.

For 4. kvartal isoleret kom DSB ud med et overskud på 130 mio. kr. korregeret for poster af engangskaraktér, hvilket er 21 mio. kr. lavere end 4. kvartal 2017. Resultatet for kvartalet er negativt påvirket af den reducerede kontraktbetaling samt lavere passageromsætning, som dog opvejes af lavere omkostninger.

"Det er et DSB i god økonomisk form, der er parat til at tage kampen op med busser og biler om markedsandele. Vi skal derigennem yde vores bidrag til mindre trængsel og en mere klimavenlig transport."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Kunderne - fald i antal rejser og passageromsætning - stabil tilfredshed

I 2018 blev foretaget 186,7 mio. rejser med DSB i Danmark, hvilket er et fald på 1,1 mio. rejser i forhold til 2017 svarende til 0,6 procent. Det samlede fald er sammensat af en stigning i antal rejser med Fjern- & Regionaltog med 0,4 mio. rejser, mens S-tog har mistet 1,5 mio. rejser. Nedgangen i antal rejser for S-tog skyldes hovedsageligt store sporarbejder - især på Frederikssundsstrækningen. Trafikken i Øst (Øresund - over broen) har haft en fremgang på 4 procent drevet af bortfald af ID-kontrollen. Stigningen i Øst i øvrigt er 1 procent og skyldes primært flere rejsende på Sjælland inden for hovedstadsområdet. Antal rejser i Vest (Jylland og Fyn) er på niveau med 2017. Udviklingen i antal rejser over Storebælt har en tilbagegang på 5 procent.

Tilbagegangen i trafikken over Storebælt skyldes en skærpet konkurrencesituationen, hvor især biltrafikken vinder markedsandele. Endvidere har nedsættelsen af broafgiften over Storebælt i 2018 øget konkurrencepresset på toget yderligere. Også bustrafikken mellem landsdelene vokser.

Blandt andet for at imødegå den øgede konkurrence valgte vi i maj at sænke priserne for pendlerkort over Storebælt med 15 procent, ligesom vi har udbudt flere Orange-billetter på afgang med ledig sædekapaцитet uden for myldretiden. Disse initiativer har båret frugt, da vi kan se et mersalg i forhold til 2017. Med en Orange-billet fra 99 kr. mellem Aarhus og København er der mulighed for at rejse mellem landsdelene til en konkurrencedygtig pris. I 2018 er der solgt 1,7 mio. Orange-billetter over Storebælt, svarende til en stigning på 31 procent.

Kundetilfredsheden for året ligger samlet set på 8,0 (på en skala fra 0-10), hvilket er en stigning i forhold til 2017, hvor resultatet var 7,9. Vi har i 2018 arbejdet intensivt med nye initiativer for at give god og rettidig trafikinformation, og det er derfor glædeligt, at tilfredsheden med trafikinformationen udviser fremgang med et resultat for året på 7,5 mod 7,2 i 2017.

Vi arbejder fortsat på at udvikle og lancere mere enkle og kommercielt attraktive billetprodukter med fokus på kunderne. Som et led i det arbejde påbegyndes en større forenkling af det samlede produktudbud og prishierarki i 2019.

I sommeren 2018 igangsatte vi en komfort- og designmæssig opgradering af den nuværende togflåde. Opgraderingen skal sikre, at vores tog fortsat kan fremstå indbydende og give vores kunder en komfortabel rejseoplevelse. Den vil ske løbende over de kommende år.

Til glæde for vores kunder og miljøet har vi løbende over de seneste år gennemført initiativer for at nedbringe partikeludledningen fra de aldrende ME-lokomotiver. Tilsammen har disse initiativer vist sig at have stor effekt, og med de seneste initiativer gennemført i 2018, er det lykkedes at nedbringe forekomsten af ultrafine partikler i toget med i alt 80 procent. Fra 2021 begynder DSB at modtage de nye, mere miljøvenlige el-lokomotiver, der skal erstatte de aldrende ME-lokomotiver.

S-tog til tiden - høj punktlighed og opfyldelse af kontraktmål

Med en kundepunktlighed på 92,9 procent kom DSB i mål i forhold til det aftalte kontraktmål med staten. Der er tale om en forbedring i forhold til 2017 på 1,1 procentpoint, og de over 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog er dermed nået frem til tiden i næsten 93 ud af 100 tilfælde. Operatørpunktligheden - den del af punktligheden som DSB alene har ansvaret for - ligger med 98,2 procent også over det aftalte kontraktmål med staten.

På trods af den generelt høje punktlighed for S-tog kan det ikke undgås, at nogle kunder og strækninger i perioder bliver negativt påvirket af Banedanmarks omfattende arbejder med infrastrukturen. Hen over sommeren har der eksempelvis været en tre måneder lang totalspærring af strækningen mellem Frederikssund og Valby. DSB har afprøvet en række nye koncepter for at give bedre busbetjening og trafikinformation under sporarbejder og for bedre at kompensere kunderne for den længere rejsetid. På baggrund af vores løbende kundetilfredshedsmålinger ser det ud til, at kunderne har taget godt imod disse initiativer.

Punktlighed for Fjern- & Regionaltog er udfordret af de mange arbejder på infrastrukturen og aldrende togmateriel

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog landede i 2018 på 79,2 procent og ligger dermed under kontraktmålet på 82,9 procent. Den lave kundepunktlighed skyldes problemer med spor og signaler samt aldrende togmateriel. Hertil kommer, at mange forsinkelser fra Sverige påvirker de tog, som afgår fra Københavns Hovedbanegård ud i hele Danmark.

Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog - den del af punktligheden som DSB alene har ansvaret for - ligger på 94,4 procent i 2018 og er dermed over kontraktmålet på 94,1 procent.

Vores kunder på Kystbanen har i 2018 været særlig ramt af utilfredsstillende drift. Kystbanen har været delvist lukket på grund af sporrenoveringer og andre arbejder, og der har tillige været problemer med materiellet. Hertil kommer de nævnte forsinkelser fra Sverige. Vi er meget opmærksomme på udfordringerne og har med Banedanmark og de svenske operatører løbende gennemført initiativer for at forbedre punktligheden for Kystbanen.

Nye moderne tog vil effektivisere og stabilisere togdriften

Det er vores mål at udskifte de aldrende dieseldrevne tog til fordel for en moderne og ensartet elektrisk togflåde med de fordele, det giver kunderne.

Det er en gennemgribende fornyelse af togflåden, som er nødvendig for at realisere de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen frem mod 2030.

DSB og Siemens har i 2018 indgået aftale om levering af 42 nye Vectron el-lokomotiver. De nye el-lokomotiver vil løbende blive sat i drift i regionaltogstrafikken på Sjælland fra 2021.

Efter politisk godkendelse er såvel indkøb af nye togvogne som nye el-togsæt sendt i udbud i 2018. I forbindelse med udbuddet af nye togvogne forventes det, at endelige tilbud fra producenterne modtages medio 2019. Anskaffelsen vil være en rammeaftale, der omfatter 8 vognstammer med en kapacitet på mindst 440 passagerer pr. vognstamme og med mulighed for at anskaffe yderligere vognstammer eller individuelle vogne.

Derudover skal der indgås en reservedelsaftale, hvor leverandøren forpligter sig til at levere reservedele til vognene i 16 år med mulighed for forlængelse op til 30 år. Vognene skal primært bruges i den internationale trafik til Hamborg og skal trækkes af de nye elektriske Vectron-lokomotiver. De nye vogne skal dog også bidrage til at reducere afhængigheden af IC4, og de vil kunne støtte den aldrende togflåde generelt. Det forventes, at de nye vogne kan indsættes i passagerdrift i 2022.

Udbuddet af nye el-togsæt lyder på minimum 100 tog. Det forventes, at den vindende producent vil kunne blive tildelt kontrakten i 2020. De første togsæt forventes indsat fra 2024, men det endelige indsættelsestidspunkt samt leveringstakten vil først være kendt, når der i 2020 er skrevet kontrakt.

Materielkøbet er planlagt i nøje sammenhæng med de foreliggende planer for Banedanmarks udrolning af Signalprogrammet og elektrificeringen af hovedstrækningerne. Gennemførelse af disse store infrastrukturprojekter til tiden er afgørende for, at det materiel, vi investerer i, kan indsættes i drift hurtigst muligt til gavn for kunderne. Vi har en tæt dialog med Banedanmark om de store projekter og vores muligheder for at bidrage til en effektiv gennemførelse.

Da fremtidens togdrift bliver elektrisk, er det besluttet at optimere værkstedsfaciliteterne til den situation. Det nuværende lokomotivværksted på Otto Busses Vej i det centrale København flytter derfor til Næstved. Det gælder primære funktioner såsom vedligeholdelse og reparation af el-drevne lokomotiver, dobbeltdækkervogne samt de nye togvogne. Det forventes, at det nybyggede lokomotiv- og togvognsværksted er klar i 2025. Udflytningen fra Otto Busses Vej kommer til at ske gradvist. Det gamle DSB-område i København vil over tid skulle udvikles og gøres klar til andre formål. Den proces vil DSB være en aktiv del af, og vi er i dialog med Københavns Kommune herom.

Indmeldelse i Dansk Industri

DSB blev fra årsskiftet 2017/18 indmeldt i Dansk Industri. Dette skete med baggrund i ønsket om at blive en del af et større branchefælleskab og at samarbejde med andre danske virksomheder i Danmarks største og ledende erhvervsorganisation. Det indebærer samtidig et skifte til Jernbaneoverenskomsten, som også omfatter ansatte i de øvrige togselskaber, Metroselskabet og letbaner. For nogle områder er der dog behov for lokalaftaler ved siden af overenskomsten.

Der har været forhandlinger med Dansk Jernbaneforbund om nye lokalaftaler, og der er enighed om indholdet af lokalaftaler for følgende områder: Antal tillidsrepræsentanter, arbejdstid for S-tog samt arbejdstiden for togførerne i Fjern- & Regionaltog. Formelt bliver aftalerne underskrevet på et senere tidspunkt, når der opnås enighed om øvrige lokalaftaler, men enigheden om indholdet i aftalerne er blevet ført til protokol. Ved udgangen af året udestod en aftale for lokomotivførerne i Fjern- & Regionaltog, som er den sidste personalegruppe, der mangler at få en aftale om arbejdstiden på plads.

DSB er optaget af, at alle medarbejdere hurtigst muligt skal have sikkerhed for deres fremtidige arbejdsvilkår. Med arbejdstidsaftalen for lokomotivførerne i S-tog samt togførerne i Fjern- & Regionaltog er det lykkedes at sikre ordentlige forhold for medarbejderne inden for rammerne af den nye overenskomst.

Taastrup, 7. februar 2019

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Finansiell ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal						
DSB-koncernen (mio. kr.)	2014	2015	2016	2017	2018	Ændring pct.
Nettoomsætning ¹⁾	10.574	10.331	10.183	10.087	9.779	-3
Indtægter i alt ²⁾	12.772	12.258	12.248	12.092	11.855	-2
Heraf poster af engangskarakter	282	85	193	284	347	22
Omkostninger i alt	9.323	9.332	9.503	9.831	9.353	-5
Heraf poster af engangskarakter	-	-	-	479	-35	-
Resultat før af- og nedskrivninger	3.449	2.926	2.745	2.261	2.502	11
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.247	2.023	4.634	1.854	1.829	-1
Heraf poster af engangskarakter	323	127	2.767	79	61	-23
Resultat af primær drift	1.202	903	-1.889	407	673	65
Resultat før skat	670	580	-2.193	274	568	-
Resultat før skat korigeret for poster af engangskarakter	624	622	381	548	247	-55
Årets resultat	482	446	-1.704	211	450	-
Balancesum	21.947	20.369	16.534	16.305	14.832	-9
Egenkapital i alt	6.301	6.931	5.338	5.497	5.822	6
Rentebærende gæld, netto	9.314	7.162	6.034	4.802	3.860	-20
Overskudsgrad (EBIT margin)*	11,4	8,7	-18,6	4,0	6,9	73
Egenkapitalforrentning (ROE)*	7,9	6,7	-27,8	3,9	8,0	-
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	5,4	4,7	-11,5	2,9	5,3	83
Gearing*	2,7	2,4	2,2	2,1	1,5	-29
Soliditetsgrad*	28,7	34,0	32,3	33,7	39,3	17
Rentedækning*	3,1	2,7	-5,9	2,7	5,1	89
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.351	7.302	7.239	7.132	6.997	-2
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.564	7.438	7.285	7.292	7.092	-3
Produktivitet (danske aktiviteter)³⁾						
Passageromsætning og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/km)	-	56	55	56	57	2
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	-	29	31	32	33	3
Omkostninger pr. pladskilometer korigeret for poster af engangskarakter (øre/km)	-	58	56	57	61	7
Operatørpunktlighed⁴⁾						
Fjern- & Regionaltog (procent)	95,5	94,4	92,0	94,4	94,4	0
S-tog (procent)	98,9	99,0	98,4	98,6	98,2	0
Kundepunktlighed⁵⁾						
Fjern- & Regionaltog (procent)	82,6	78,5	74,0	79,4	79,2	0
S-tog (procent)	93,6	95,0	92,6	91,8	92,9	1
Kunder						
Kunder i Danmark (mio. kunder) ⁶⁾	189,1	192,7	193,2	188,5	186,7	-1
"Kundetilfredsheden for denne rejse" (danske aktiviteter)	8,0	8,0	7,9	7,9	8,0	1
Omdømme						
Brugere af Fjern- & Regionaltog	51,1	51,5	49,7	49,3	51,6	5
Brugere af S-tog	56,1	59,1	55,6	52,6	53,8	2
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	46,0	43,6	41,5	40,9	45,2	11

¹⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

²⁾ Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbanevirksomheden.

³⁾ Pladskilometer beregnes som det antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal korte litrakilometer.

⁴⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse. I 2015 med indgåelse af ny trafikkontrakt er opgørelsesmetoden ændret. Fra 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2017 og 2018 korigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt. Operatørpunktligheden for S-tog er i 2018 korigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

⁵⁾ Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-tog defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

⁶⁾ Kunder i Danmark i 2014, 2015, 2016 og 2017 er korigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Finansielle aktiviteter

Resultat før skat udgjorde 568 mio. kr., hvilket er 294 mio. kr. højere end i 2017. Forbedringen skyldes poster af engangskarakter - herunder større ejendomsavancer og regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd i 2018, samt at 2017 var negativt påvirket af risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling for tjenestemænd samt fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen. Resultat før skat for 4. kvartal udgjorde et overskud på 230 mio. kr. mod et underskud på 321 mio. kr. i 4. kvartal 2017.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter¹⁾

Mio. kr.	2018	2017
Resultat før skat	568	274
Avance ejendomme, netto	-340	-254
Nedskrivning ejendomme	30	81
Avance udenlandske aktiviteter, netto	-	-16
Risikoafkøb af tjenestemandspension til fast 15 procent	-	388
Regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd	-50	-
Fratrædelsesomkostninger	8	77
Nedskrivning IC4-togsæt	31	-
Tilbageførte nedskrivninger, netto	-	-2
Korrigeret resultat før skat	247	548

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

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 247 mio. kr., hvilket er 301 mio. kr. lavere end det tilsvarende resultat i 2017. Det lavere resultat skyldes primært lavere indtægter fra trafikkontrakter samt øgede omkostninger til erstatningskørsel på 137 mio. kr. Hertil kommer lavere passageromsætning på 93 mio. kr., som dog mere end modsvares af lavere Personaleomkostninger. I 4. kvartal udgjorde overskud korrigeret for poster af engangskarakter 130 mio. kr. mod 151 mio. kr. i 2017. Resultatet for 4. kvartal er påvirket af reduceret trafikkontraktbetaling samt lavere passageromsætning, som dog er opvejet af lavere omkostninger.

Balancesummen udgjorde 14.832 mio. kr. ved udgangen af 2018 i forhold til 16.305 mio. kr. pr. 31. december 2017. Nedgangen i Aktiver i alt er primært en følge af af- og nedskrivninger på Transportmateriel. Derudover er Likvide beholdninger reduceret. Faldet i Passiver i alt skyldes indfrielse af gæld delvist modsvaret af stigende Egenkapital. Egenkapitalen er negativt påvirket af udbetalt udbytte vedrørende 2017 på 106 mio. kr. samt udlodning til Fonden Danmarks Jernbanemuseum på 43 mio. kr. i årets løb.

DSB har i 2018 investeret 910 mio. kr. (1.482 mio. kr.). Investeringerne omfatter primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og af S-tog. Hertil kommer investeringer i ombygning af Østerport Station og forudbetaling på el-lokomotiver. Udviklingen i forhold til 2017 er påvirket af DSB's køb af 67 dobbeltdækker-vogne i oktober 2017.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 942 mio. kr. i forhold til 31. december 2017 og udgjorde 3.860 mio. kr. pr. 31. december 2018. Pengestrømme fra driftsaktivitet og salg af ejendomme har været de væsentligste bidragsydere til faldet i den rentebærende gæld, netto. Likvide beholdninger er i forbindelse med indfrielse af rentebærende gæld reduceret, mens likviditetsberedskabet er uændret.

I 2018 udgjorde Afkast af investeret kapital efter skat 5,3 (2,9), Gearing 1,5 (2,1) og Soliditetsgrad 39,3 (33,7).

Nettoomsætning

Nettoomsætningen udgjorde 9.779 mio. kr. i 2018, hvilket er 308 mio. kr. lavere end i 2017. Dette skyldes især reduktionen af trafikkontraktbetaling på 207 mio. kr. jävnfør "Tillægskontrakt 19" indgået med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og lavere passageromsætning - herunder trafikoverdragelsen af regionaltogetrafikken i Nordjylland og lukningen af IC Bornholm. Hertil kommer salget af DSB Uppland.

DSB indregner i Nettoomsætningen effekten af den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet, som indebærer, at Metroselskabet I/S modtager en overproportional andel af de samlede passagerindtægter i hovedstadsområdet (metro dobbeltfaktor). Omvendt indeholder statens trafikkontraktbetaling til DSB en kompensation på 177 mio. kr.

Passageromsætningen udgjorde 5.380 mio. kr., hvilket er 93 mio. kr. lavere end i 2017.

Fjern- & Regionaltog er i 2018 påvirket af tab af passageromsætning som følge af overdragelsen af regionaltogstrafikken i Nordjylland til Nordjyske Jernbaner i august 2017 samt lukningen af IC Bornholm i december 2017. Nedsættelse af broafgiften over Storebælt har skærpet konkurrencesituationen i landsdels- trafikken. Dette gælder både konkurrencen fra bil- og bustrafikken. Derudover er antal rejser i Fjern- & Regionaltog fortsat udfordret af de ændrede befordringsregler for Ungdomskort, som for nogle kunder resulterer i markant øget egenbetaling trods prisnedsættelse i 2018 fra DSB's side. I 2018 er passageromsætning for 'Øresund - rejser over broen' øget som følge af ID-kontrollens ophør. Hertil kommer, at 2017 var negativt påvirket af refusion vedrørende klippekort.

S-togs passageromsætning er påvirket af 1,5 mio. færre rejser, hvilket primært kan henføres til eftervirkningerne af sporarbejderne i 2017 og sommerens sporspærring på Frederikssundstrækningen.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 4.051 mio. kr. og er faldet med 235 mio. kr. sammenlignet med 2017. Dette fald skyldes primært indgåelsen af "Tillægskontrakt 19" om reduktion af trafikkontraktbetaling i perioden 2018-2024. Effekten i 2018 af tillægskontrakten er 207 mio. kr. Hertil kommer trafikoverdragelser og salget af DSB Uppland i 2017. Dette modsvares delvist af almindelig pristalsregulering af trafikkontraktbetalingen.

Det eksterne Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 303 mio. kr. og er steget med 15 mio. kr. i forhold til 2017.

Eksternt Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 45 mio. kr. og er på niveau med 2017 (40 mio. kr.).

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 578 mio. kr. og er faldet 31 mio. kr. i forhold til 2017. Faldet skyldes primært færre aktiverbare IT-projekter.

Andre driftsindtægter er steget med 102 mio. kr. og udgjorde 1.498 mio. kr. Stigningen kan overvejende henføres til, at der i 2018 har været større avancer ved salg af ejendomme - herunder salget af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge 32 i København.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.353 mio. kr. Omkostningerne er 478 mio. kr. lavere end i 2017 særligt som følge af lavere Personaleomkostninger, idet 2017 var påvirket af indgåelsen af aftalen om risikoafkøb af en del af det fremtidige tjenestemandspensionsbidrag samt fratrædelsesomkostninger i forbindelse med de gennemførte effektiviseringer i administrationen. 2018 er positivt påvirket af regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.866 mio. kr. og er steget med 111 mio. kr. Udviklingen er påvirket af øgede omkostninger til reservedele. Dette modsvares delvist af færre omkostninger til energi til fremføring og mindre forbrug af kioskvarer.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 3.883 mio. kr. og er steget med 41 mio. kr. i forhold til 2017. Udviklingen kan primært henføres til væsentligt øgede omkostninger til erstatningskørsel, der i alt udgør 284 mio. kr. Stigningen i forhold til 2017 på 137 mio. kr. skyldes primært sporspærringen på Frederikssundstrækningen. Hertil kommer øgede omkostninger til reparation, vedligeholdelse og rengøring mv. blandt andet i forbindelse med renovering af Københavns Hovedbanegård og

Østerport Station. Dette modsvares delvist af bortfald af lejeomkostninger til de 67 dobbeltdækkervogne, som blev købt i oktober 2017.

Personaleomkostninger udgjorde 3.604 mio. kr. og er faldet 630 mio. kr. i forhold til 2017. Udviklingen skyldes lavere pensionsomkostninger i 2018 til tjenestemænd i konsekvens af den i december 2017 indgåede aftale om risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling. Hertil kommer regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd samt lavere lønomkostninger som følge af færre medarbejdere. 2017 var negativt påvirket af risikoafkøbet og fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen. Endelig er udviklingen påvirket af aktiviteter, som er ophørt eller solgt - herunder overdragelse af indenlandsk trafik til anden operatør samt ophør af udenlandsk trafik.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.829 mio. kr. mod 1.854 mio. kr. i 2017. Af- og nedskrivninger er påvirket af skrotning af 2 IC4-togsæt, som ikke indgik aktivt i togdriften, ligesom de er påvirket af anskaffelsen i 2017 af 67 dobbeltdækkervogne. Omvendt er nedskrivninger på ejendomme lavere end i 2017.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 105 mio. kr. (133 mio. kr.). Reduktionen skyldes primært renteindtægter vedrørende tilgodehavende kontrolafgifter, som var sendt til inddrivelse hos SKAT.

Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der udbetales udbytte på 120 mio. kr. for 2018.

Claw Back

Opgørelse af eventuel regulering i henhold til kontrakten mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 (Claw Back) har ikke givet anledning til regulering af indtægter fra trafikkontrakten.

Forventninger til 2019

DSB forventer et nul-resultat før skat og poster af engangskaraktér. Året vil være præget af store sporarbejder med deraf følgende øgede omkostninger til erstatningskørsel og faldende passageromsætning. Hertil kommer øget konkurrence, som ligeledes vil presse indtægterne.

Begivenheder indtruffet efter balancen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2018, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2018.

Øvrige forhold

DSB har i december 2018 opsagt kontrakt med DXC vedrørende datacenter og SAP-drift. Eventuelle økonomiske konsekvenser af kontraktopsigelsen er ikke indarbejdet i årsrapport 2018.

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2018.

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2018 for DSB.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2018 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2018.

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

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, 7. februar 2019

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Per Schrøder
Direktør for Drift

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Henrik Amsinck

Hanne Blume

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Klaus Skaftø Nielsen

Preben Steenholdt Pedersen

Birthe Østergaard Petersen

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transport-, bygnings- og boligministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2018, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og Lov om DSB.

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 2018 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2018 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med rigsrevisorloven §1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vi har begge opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

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 årsregnskabsloven og Lov om DSB. 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.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere den selvstændige offentlige virksomhed DSB's evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere den selvstændige offentlige virksomhed DSB, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om den selvstændige offentlige virksomhed DSB's evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB ikke længere kan fortsætte driften
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf

- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med koncernregnskabet og årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsomhed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, 7. februar 2019

Ernst & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen

CVR-nr. 77806113

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor
MNE-nr.: mne11689

Peter Gath
Statsaut. revisor
MNE-nr.: mne19718

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef



Spor
Track

9

10



Spor
Track

11

12

DSB Billetsalg
DSB Rejsebureau

Toiletter

Reventlowspade

Baga

Cyke



Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse					
Modervirksomhed				Koncern	
2017	2018	Note	Beløb i mio. kr.	2018	2017
			Indtægter		
10.238	9.397	2.1	Nettoomsætning	9.779	10.087
83	62	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	578	609
579	948	2.3	Andre driftsindtægter	1.498	1.396
10.900	10.407		Indtægter i alt	11.855	12.092
			Omkostninger		
1.179	467	2.4	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.866	1.755
4.742	5.141	2.5,2.6, 2.7	Andre eksterne omkostninger	3.883	3.842
3.115	2.550	2.8,2.9	Personaleomkostninger	3.604	4.234
9.036	8.158		Omkostninger i alt	9.353	9.831
1.864	2.249		Resultat før af- og nedskrivninger	2.502	2.261
1.848	1.749	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.829	1.854
16	500		Resultat af primær drift	673	407
			Finansielle poster		
303	119	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
25	48	4.1	Finansielle indtægter	34	30
150	128	4.1	Finansielle omkostninger	139	163
178	39		Finansielle poster, netto	-105	-133
194	539		Resultat før skat	568	274
17	-89	5.1	Skat af årets resultat	-118	-63
211	450		Årets resultat	450	211
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	450	211
		4.7	Minoritetsinteresser	-	0
			I alt	450	211
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
106	120		Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet		
17	46		Reserve for udviklingsomkostninger		
88	284		Overført resultat		
211	450		I alt		

Balance – Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2017	2018	Note	Beløb i mio. kr.	2018	2017
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
112	132		Udviklingsprojekter	132	114
93	82		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	82	93
205	214		Immaterielle anlægsaktiver i alt	214	207
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
4.078	3.883		Grunde og bygninger	4.233	4.446
7.498	6.762		Transportmateriel	7.565	8.408
612	600		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	759	767
211	247		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	397	290
12.399	11.492		Materielle anlægsaktiver i alt	12.954	13.911
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.710	1.455		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
707	645		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
207	199		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	199	207
26	26		Andre tilgodehavender	26	26
2.650	2.325		Finansielle anlægsaktiver i alt	225	233
15.254	14.031		Anlægsaktiver i alt	13.393	14.351
13	12	6.1	Varebeholdninger	396	406
91	0	3.2	Handelsejendomme	17	109
		6.2	Tilgodehavender		
565	350		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	469	704
152	623		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
55	30		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
203	308		Andre tilgodehavender	338	233
83	162	6.3	Periodeafgrænsningsposter	130	100
1.058	1.473		Tilgodehavender i alt	937	1.037
370	40		Likvide beholdninger	89	402
1.532	1.525		Omsætningsaktiver i alt	1.439	1.954
16.786	15.556		Aktiver i alt	14.832	16.305

Balance – Passiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2017	2018	Note	Beløb i mio. kr.	2018	2017
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
92	138	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
539	804		Overført resultat	942	631
106	120		Foreslået udbytte	120	106
5.497	5.822		Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital	5.822	5.497
-	-	4.7	Minoritetsinteresser	-	0
5.497	5.822		Egenkapital i alt	5.822	5.497
			Hensatte forpligtelser		
193	117	8.1	Andre hensatte forpligtelser	149	241
917	819	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	755	851
1.110	936		Hensatte forpligtelser i alt	904	1.092
			Langfristede gældsforpligtelser		
3.030	2.162	4.4	Langfristede lån	2.162	3.030
-	-		Ansvarlig lånekapital	0	0
558	377		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	377	558
265	259		Anden gæld	259	265
3.853	2.798		Langfristede gældsforpligtelser i alt	2.798	3.853
			Kortfristede gældsforpligtelser		
2.071	961	4.4	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	961	2.071
0	200		Kortfristede lån	200	0
0	640		Kreditinstitutter	640	0
1.131	1.021		Leverandørgæld	1.379	1.452
1.054	1.288		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
169	212		Selskabsskat	211	173
990	727		Anden gæld	914	1.206
911	951	6.4	Periodeafgrænsningsposter	1.003	961
6.326	6.000		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	5.308	5.863
10.179	8.798		Gældsforpligtelser i alt	8.106	9.716
16.786	15.556		Passiver i alt	14.832	16.305
		1.1	Generel anvendt regnskabspraksis		
		1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn		
		1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflægningen		
		8.2	Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser		
		8.3	Nærtstående parter		

Egenkapitalopgørelse					
Beløb i mio. kr.					
Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2017	4.760	75	503	0	5.338
Årets resultat	-	17	88	106	211
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	107	-	107
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-	-171	-	-171
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	11	-	11
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	2	-	2
Egenkapital pr. 31. december 2017	4.760	92	539	106	5.497
Deklareret udbytte	-	-	-	-106	-106
Udlodning til Fonden Danmarks Jernbanemuseum (ekstraordinær)	-	-	-43	-	-43
Årets resultat	-	46	284	120	450
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	-3	-	-3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	-	171	-	171
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-	-142	-	-142
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-2	-	-2
Egenkapital pr. 31. december 2018	4.760	138	804	120	5.822

Egenkapitalopgørelse (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Virksomhedsdelta-ger i DSB's andel af egen-kapital	Minoritets-interesser	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2017	4.760	578	0	5.338	0	5.338
Årets resultat	-	105	106	211	0	211
Valutakursregulering	-	-1	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	108	-	108	-	108
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-161	-	-161	-	-161
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	2	-	2	-	2
Egenkapital pr. 31. december 2017	4.760	631	106	5.497	0	5.497
Deklareret udbytte	-	-	-106	-106	-	-106
Udlodning til Fonden Danmarks Jernbanemuseum (ekstraordinær)	-	-43	-	-43	-	-43
Årets resultat	-	330	120	450	-	450
Valutakursregulering	-	-3	-	-3	-	-3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	161	-	161	-	161
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-133	-	-133	-	-133
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-1	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2018	4.760	942	120	5.822	-	5.822

Pengestrømsopgørelse			
		Koncern	
Beløb i mio. kr.	Note	2018	2017
Resultat af primær drift		673	407
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	1.829	1.854
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-92	177
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-340	-266
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-116	-144
Selskabsskat, betalt	5.1	-190	-6
Ændring i driftskapital		-269	351
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.495	2.373
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-910	-1.482
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	457	413
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	11	46
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-442	-1.023
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		0	409
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		200	640
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-2.091	-229
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		0	-1.640
Ændring i kreditinstitutter		640	-199
Betalt udbytte		-115	0
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		-1.366	-1.019
Ændring i Likvide beholdninger i alt		-313	331
Likvide beholdninger 1. januar		402	71
Likvide beholdninger 31. december		89	402

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af Resultatopgørelse og Balance.

Noter og anvendt regnskabspraksis

Sektion 1 Fortolkningsbidrag

Noterne er opdelt efter tema og baseret på væsentlighed. Formålet er at sikre, at den finansielle rapportering reflekterer og er tilpasset specifikke forhold ud fra væsentlighed.

Noterne er således opdelt i otte grupper efter tema:

Sektion 1	Fortolkningsbidrag
Sektion 2	Drift
Sektion 3	Driftsmateriel
Sektion 4	Finansiering og kapitalstruktur
Sektion 5	Skattemæssige forhold
Sektion 6	Arbejdskapital
Sektion 7	Finansielle forhold
Sektion 8	Øvrige noter

Denne sektion indeholder følgende noter:

1.1	Generel anvendt regnskabspraksis
1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn
1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

1.1 Generel anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2017.

Præsentation

Aktiverede omkostninger til oparbejdning af endnu ikke monterede omløbsdele er i 2018 reklassificeret fra Varebeholdninger til Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger. Sammenligningstal er tilpasset.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Der er ikke foretaget ændringer af væsentlige regnskabsmæssige skøn i 2018.

Koncernregnskab

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden og tilknyttede virksomheder, hvori modervirksomheden direkte eller indirekte besidder mere end 50 procent af stemmerettighederne og udøver bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen besidder mellem 20 og 50 procent af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår i koncernregnskabet ved pro rata konsolidering.

I noten Finansielle anlægsaktiver fremgår tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder.

Koncernregnskabet er udarbejdet som et sammendrag af modervirksomhedens og de enkelte tilknyttede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis elimineret for koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, interne mellemværender og udbytter samt realiserede og urealiserede fortjenester ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

Virksomhedssammenslutninger

Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet. Solgte eller afviklede virksomheder indregnes i den konsoliderede resultatopgørelse frem til afståelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte eller afviklede virksomheder.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem afhændelssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på salgstidspunktet

inklusive ikke-afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Ved køb af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nytilkøbte virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Omkostninger til omstruktureringer, der er indregnet i den overtagne virksomhed inden overtagelsesdagen, og som ikke er aftalt som led i virksomhedsovertagelsen, indgår i overtagelsesbalancen og dermed ved fastlæggelse af goodwill. Omstruktureringer, der besluttet af den overtagende virksomhed, indregnes i resultatopgørelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser indregnes under immaterielle aktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill) indregnes som en indtægt i resultatopgørelsen på overtagelsestidspunktet, når de almindelige betingelser for indregning af en indtægt er til stede.

Koncerninterne virksomhedssammenslutninger

Ved virksomhedssammenslutninger som køb og salg af kapitalandele, fusioner, spaltninger, tilførsel af aktiver og aktieombytninger mv. ved deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes book value-metoden, hvor sammenlægningen anses for gennemført på erhvervelsestidspunktet uden tilpasning af sammenligningstal. Forskellen mellem det aftalte vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi indregnes på egenkapitalen.

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, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Udenlandske tilknyttede virksomheder anses for at være selvstændige enheder. Resultatopgørelsen omregnes til en gennemsnitlig valutakurs, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursdifferencer, der er opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser og ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Ikke afløftningsberettiget moms

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. De momsfrie aktiviteter relaterer sig til passagerbefordring. Endvidere opgøres lønsumsafgift.

Den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen. Modervirksomheden betaler som led i fællesregistreringen kompensation til tilknyttede virksomheder i de tilfælde, hvor der havde været fuld fradragsret, såfremt den tilknyttede virksomhed havde egen momsregistrering.

Egenkapital

Reserve for udviklingsomkostninger

Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses, hvis de indregnede udviklingsomkostninger afskrives, nedskrives eller udgår af virksomhedens drift. Dette sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Udbytte

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

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydninger i Likvide beholdninger og Likvide beholdninger 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, idet 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 og ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen udgøres af ændring i Om-sætningsaktiver fratrukket ændring i 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 af anlægsaktiver mv.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

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

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko.

Øvrig anvendt regnskabspraksis

Øvrig anvendt regnskabspraksis er anført under de relevante relevante noter blandt noterne nedenfor.

Sektion 2 - Drift

- 2.1 Nettoomsætning
- 2.2 Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver
- 2.3 Andre driftsindtægter
- 2.4 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.5 Andre eksterne omkostninger
- 2.6 Konsulenthonorarer
- 2.7 Revisionshonorar
- 2.8 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.9 Personaleomkostninger

Sektion 3 - Driftsmateriel

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Sektion 4 - Finansiering og kapitalstruktur

- 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger
- 4.2 Resultatdisponering
- 4.3 Finansielle anlægsaktiver
- 4.4 Låntagning og likviditet
- 4.5 Rentebærende gæld, netto
- 4.6 Finansielle poster netto, betalt
- 4.7 Minoritetsinteresser

Sektion 5 - Skattemæssige forhold

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Sektion 6 - Arbejdskapital

- 6.1 Varebeholdninger
- 6.2 Tilgodehavender
- 6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
- 6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Sektion 7 - Finansielle forhold

- 7.1 Renterisiko
- 7.2 Valutakursrisiko
- 7.3 Råvarepriserisiko
- 7.4 Likviditetsrisiko
- 7.5 Modpartsrisiko
- 7.6 Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

Sektion 8 - Øvrige noter

- 8.1 Andre hensatte forpligtelser
- 8.2 Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser
- 8.3 Nærtstående parter
- 8.4 Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver
- 8.5 Begivenheder efter balancedagen

1.2 Betydelige regnskabsmæssige skøn

En række regnskabsmæssige skøn er anvendt ved fastlæggelse og efterlevelse af regnskabspraksis.

Måling af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser er baseret på skøn over, hvorledes fremtidige begivenheder påvirker værdien af disse aktiver og forpligtelser på balancedagen. Skøn, der er væsentlige for regnskabsaflæggelsen, foretages blandt andet for anlægsaktivers levetid, pengestrømme fra investeringer med tilhørende diskonteringssatser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventualforpligtelser.

De foretagne skøn og forudsætninger er ligeledes baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige.

Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Endvidere er forretningsaktiviteter underlagt risici og usikkerheder, der ikke kan kontrolleres, og som kan føre til, at de faktiske resultater afviger fra disse skøn.

Værdiansættelse af transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er behæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn.

De betydelige regnskabsmæssige skøn omfatter blandt andet forventninger til fremtidig anvendelse af togmateriellet, scrapværdi samt den tekniske og økonomiske levetid.

De foretagne skøn er yderligere beskrevet i noten for Materielle anlægsaktiver (sektion 3), hvortil der henvises.

1.3 Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

Ved udarbejdelse af årsregnskabet vurderes på individuelt grundlag om en regnskabspost er væsentlig. Dette vurderes ud fra kvalitative såvel som kvantitative faktorer. Hvis individuel præsentation i resultatopgørelse, balance eller noter ikke vurderes beslutningsrelevant for læser, anses informationen som værende uvæsentlig.

Sektion 2 Drift

Denne sektion omfatter poster, som indgår i Resultat af primær drift.

Sektionen giver information vedrørende indtægter og omkostninger i forbindelse med udførelse af driften.

Hovedbegivenheder i 2018 er nærmere beskrevet i Finansiell ledelsesberetning - Finansielle aktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 2.1 Nettoomsætning
- 2.2 Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver
- 2.3 Andre driftsindtægter
- 2.4 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.5 Andre eksterne omkostninger
- 2.6 Konsulenthonorarer
- 2.7 Revisionshonorar
- 2.8 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.9 Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
3.977	3.918	Fjern- & Regionaltog	3.897	3.955
1.518	1.483	S-tog	1.483	1.518
5.495	5.401	Passageromsætning i alt	5.380	5.473
4.109	3.941	Indtægter fra trafikkontrakter	4.051	4.286
8	10	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	303	288
626	45	Salg og udlejning af togmateriel	45	40
10.238	9.397	I alt	9.779	10.087

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 53 mio. kr. (2017: 30 mio. kr.).

Salg og udlejning af togmateriel er i 2017 påvirket af, at modervirksomheden solgte 67 dobbeltdækkervogne til en tilknyttet virksomhed. Salget er præsenteret som Nettoomsætning, idet salg af togmateriel ligger i naturlig forlængelse af formålet med at drive jernbanevirksomhed.

Regnskabspraksis

Passageromsætning indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salg og udbetalinger vedrørende rejsetidsgarantiordninger fratrækkes i nettoomsætningen. Indtægter fra kontrolafgifter måles efter fradrag af forventet tab.

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes i de perioder, kontraktbetalingen vedrører.

Indtægter fra Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. indregnes i takt med, at produktionen udføres, hvorved omsætningen svarer til salgsværdien af årets udførte arbejder (produktionsmetoden).

Indtægter fra salg af togmateriel, som er erhvervet med videresalg for øje, indregnes, når levering og risikoovergang har fundet sted.

Note 2.2: Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

I modervirksomheden udgør værdien af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 82 mio. kr. i 2018 (2017: 79 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2018 udgør 138 mio. kr. (2017: 92 mio. kr.) og er reduceret med afskrivninger og udskudt skat.

Regnskabspraksis

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

Note 2.3: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
2	3	Kioskvarer mv.	813	821
153	156	Udlejning og forpagtning	199	193
18	311	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	347	276
356	369	Koncerninterne indtægter	-	-
50	109	Øvrige	139	106
579	948	I alt	1.498	1.396

Andre driftsindtægter i koncernen var i 2018 påvirket af poster af engangskaraktér i form af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 340 mio. kr. (2017: 254 mio. kr.).

Indtægter fra Kioskvarer mv. relaterer sig til salg fra 7-Eleven butikker på stationer, hvor DSB er franchisetager.

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden - herunder indtægter fra koncernens ejendomsbesiddelser via udlejningsaktiviteter og gevinst ved salg af grunde og bygninger - og indtægter fra Kioskvarer mv.

Koncerninterne indtægter i modervirksomheden omfatter samhandel med tilknyttede virksomheder.

Indtægter indregnes, når levering og risikoovergang har fundet sted, til dagsværdien af det aftalte vederlag med fradrag af eventuelle rabatter, moms og afgifter opkrævet på vegne af tredjepart.

Note 2.4: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
453	433	Energi til fremføring	434	458
22	21	Kioskvarer mv.	563	574
704	13	Reserve dele og togmateriel mv.	869	723
1.179	467	I alt	1.866	1.755

Reservedele og togmateriel mv. i modervirksomheden var i 2017 påvirket af købet af 67 dobbeltdækkervogne med henblik på videresalg til en tilknyttet virksomhed.

Udviklingen i Reservedele og togmateriel mv. i koncernen kan henføres til et presset europæisk marked for togreservedele samt øgede omkostninger til reparation af den aldrende flåde, hvilket også ses afspejlet i antal kørte kilometer mellem hændelser.

Regnskabspraksis

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i værdiansættelse af beholdning af Energi til fremføring, Kioskvarer mv. samt Reservedele og togmateriel mv.

Energi til fremføring korrigeres for effekten af realiserede afledte finansielle instrumenter.

Note 2.5: Andre eksterne omkostninger				
Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
672	632	Infrastrukturafgifter	685	715
1.629	1.993	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	848	780
391	446	Administrationsomkostninger	497	438
136	130	Drift af bygninger og lokaler mv.	212	214
405	384	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	377	393
193	221	Leje af togmateriel	92	156
134	283	Erstatningskørsel mv.	284	147
-2	-	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	-11	33
297	299	Provisioner mv.	224	210
136	137	Salg og markedsføring	136	136
100	84	Personalerelaterede omkostninger	105	123
141	144	Lønsumsafgift	153	131
8	4	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	7	10
502	384	Øvrige eksterne omkostninger	274	356
4.742	5.141	I alt	3.883	3.842

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger i forhold til såvel jernbanevirksomheden som andre driftsaktiviteter. Ikke afløftningsberettiget moms præsenteres som en del af den relaterede omkostning.

Note 2.6: Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
29	25	Advokater	25	30
228	252	IT-konsulenter	252	228
16	13	Managementkonsulenter	13	19
1	3	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	4	3
40	51	Teknisk rådgivning	43	21
83	34	Programbistand	34	83
397	378	I alt	371	384

Noten Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar og noten Revisionshonorar udgør tilsammen Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar i noten Andre eksterne omkostninger.

Note 2.7: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
		Lovpligtig revision:		
4,0	3,9	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	4,6	4,7
1,8	0,6	Rigsrevisionen	0,6	1,8
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
1,1	0,8	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,8	1,1
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,3	0,2	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,2	0,3
		Andre ydelser:		
1,3	0,2	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,2	1,3
8,5	5,7	I alt	6,4	9,2

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen.

Note 2.8: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i 1.000 kr.	2018	2017
Vederlag til bestyrelse	2.284	2.152
Vederlag til udvalg	732	673
Vederlag til bestyrelse i alt	3.016	2.825
Fast vederlag	13.275	13.714
Pension	1.285	1.278
Værdi af personalegoder	494	505
Resultatløn	2.065	2.538
Vederlag til direktion i alt	17.119	18.035
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	20.135	20.860

Vederlag til bestyrelse og direktion er yderligere uddybet i afsnittet Vederlagsrapport.

Note 2.9: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
2.303	2.305	Lønninger og gager	3.246	3.285
786	216	Pensioner	323	908
26	29	Andre omkostninger til social sikring	35	41
3.115	2.550	I alt	3.604	4.234
4.736	4.667	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.092	7.292

I Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede indgår i 2018 antal ansatte i pro rata konsoliderede virksomheder med 89 (2017: 88).

Fratrædelsesgodtgørelse til ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra virksomhedens side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn.

DSB besluttede i december 2017 at effektivisere administrationen ved at nedlægge cirka 100 stillinger. Dette har påvirket Lønninger og gager samt Pensioner i 2017 med 77 mio. kr.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2018 udgjorde 15 procent (2017: 26 procent) af den pensionsgivende løn. DSB indgik i 2017 aftale om risikoafkøb af pensionsbidrag for tjenestemandsansatte, hvilket påvirkede Pensioner i 2017 med i alt 388 mio. kr. Det fremtidige pensionsbidrag udgør således fast 15 procent af den pensionsgivende løn. For tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven, og den med staten indgåede aftale ændrer ikke herved.

Der henvises i øvrigt til noten Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser.

Pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere udgiftsføres.

DSB har indgået resultatlønsaftaler med en række ledende medarbejdere (primært chefer). Resultatlønsaftaler udgør som udgangspunkt 10-20 procent for chefer, som ikke er del af direktørkredsen og 20-25 procent for medlemmerne af direktørkredsen. Antallet af resultatlønsaftaler udgjorde 292 ultimo 2018 mod 312 ultimo 2017.

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger indeholder lønninger, pensionsbidrag, honorar og andre omkostninger til social sikring til virksomhedens ansatte - herunder til direktion og bestyrelse.

Sektion 3 Driftsmateriel

I denne sektion vedrørende driftsmateriel findes information om DSB's immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Hovedbegivenheder i 2018 er nærmere beskrevet i Finansiell ledelsesberetning – Finansielle aktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver un- der udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018	1.389	93	1.482
Årets tilgang	-	82	82
Overført	93	-93	0
Årets afgang	-21	-	-21
Kostpris pr. 31. december 2018	1.461	82	1.543
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2018	-1.277	0	-1.277
Årets afskrivninger	-68	-	-68
Årets nedskrivninger	-5	-	-5
Årets afgang	21	-	21
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2018	-1.329	0	-1.329
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	132	82	214
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	112	93	205

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver un- der udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018	1.461	93	1.554
Årets tilgang	-	82	82
Overført	93	-93	0
Årets afgang	-21	-	-21
Kostpris pr. 31. december 2018	1.533	82	1.615
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2018	-1.347	0	-1.347
Årets afskrivninger	-70	-	-70
Årets nedskrivninger	-5	-	-5
Årets afgang	21	-	21
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2018	-1.401	0	-1.401
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	132	82	214
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	114	93	207

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af mobile salgskanaler og et nyt regnskabs- og økonomisystem for hele koncernen. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af omkostninger til eksterne konsulenter, direkte lønninger samt indkøbte materialer.

Regnskabspraksis

Immaterielle anlægsaktiver omfatter primært udviklingsprojekter - herunder brugsrettigheder og software.

Udviklingsprojekter indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække salgs- og administrative omkostninger samt selve udviklingsomkostningerne. Det er en forudsætning, at projekterne er klart definerede og identificerbare, og at den tekniske gennemførlighed, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes. Udviklingsomkostninger, der er indregnet i balancen, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger - herunder personaleomkostninger og afskrivninger, der direkte 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. Efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet afskrives Udviklingsprojekter lineært over den vurderede økonomiske brugstid. Afskrivningsperioden udgør sædvanligvis 3-10 år.

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

Beskrivelse af omkostninger til udviklingsprojekter bundet på egenkapitalen findes i anvendt regnskabspraksis i sektion 1 under Reserve for udviklingsomkostninger.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018	7.417	24.783	2.271	211	34.682
Årets tilgang	-	592	-	194	786
Overført	38	42	78	-158	0
Årets afgang	-30	-244	-3	-	-277
Kostpris pr. 31. december 2018	7.425	25.173	2.346	247	35.191
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2018	-3.339	-17.285	-1.659	0	-22.283
Årets afskrivninger	-186	-1.339	-90	-	-1.615
Årets nedskrivninger	-36	-31	-	-	-67
Årets afgang	19	244	3	-	266
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2018	-3.542	-18.411	-1.746	0	-23.699
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	3.883	6.762	600	247	11.492
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	4.078	7.498	612	211	12.399
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018	8.163	25.633	2.873	290	36.959
Årets tilgang	-	519	2	307	828
Overført	38	41	121	-200	0
Årets afgang	-46	-244	-4	-	-294
Kostpris pr. 31. december 2018	8.155	25.949	2.992	397	37.493
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2018	-3.717	-17.225	-2.106	0	-23.048
Årets afskrivninger	-189	-1.372	-130	-	-1.691
Årets nedskrivninger	-37	-31	-1	-	-69
Årets afgang	21	244	4	-	269
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2018	-3.922	-18.384	-2.233	0	-24.539
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	4.233	7.565	759	397	12.954
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	4.446	8.408	767	290	13.911
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB på foranledning af Transportministeriet anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 43,6 mio. EUR er stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 329 mio. kr.

DSB modtog i 2017 i forbindelse med etableringen af Cityringen tilskud i form af 6 elevatorer på Københavns Hovedbanegård fra Metroselskabet I/S. Værdien af tilskuddet indregnes løbende over aktiverens levetid gennem reduktion af de månedlige afskrivninger på aktiverne.

Baseret på tidligere erfaringer er scrapværdien for togmateriel vurderet til 0 kr.

Regnskabsmæssig værdi for Grunde og bygninger er påvirket af reklassifikation til Handelsejendomme.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Specifikation af togmateriel				
Beløb i mio. kr.				
Koncern	Kostpris pr. 31. december 2018	Af- og ned- skrivninger pr. 31. december 2018	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2018	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2017
IC2-togsæt	0	0	0	0
IC3-togsæt	3.338	-2.619	719	744
IC4-togsæt	5.172	-3.916	1.256	1.422
IR4-togsæt	2.445	-2.207	238	329
Øresunds-togsæt	2.147	-1.594	553	649
Dobbeltdekkervogne	1.264	-268	996	1.087
Desiro-togsæt	189	-81	108	103
MR-togsæt	111	-111	0	1
ME-diesellokomotiver	582	-476	106	120
EA-el-lokomotiver	100	-82	18	27
S-togsæt	10.575	-7.002	3.573	3.933
Andre tog	35	-28	7	6
Garantier mv. modregnet	-9	0	-9	-13
Regnskabsmæssig værdi	25.949	-18.384	7.565	8.408

Note 3.3: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
117	73	Udviklingsprojekter	75	118
270	222	Grunde og bygninger	226	274
1.348	1.369	Transportmateriel	1.403	1.315
113	91	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	131	147
-	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-
1.848	1.749	I alt	1.829	1.854

Regnskabspraksis

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

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver (primært større vedligeholdelseseftersyn (Life Cycle Cost (LCC)) af togsæt, der aktiveres, omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og løn samt låneomkostninger fra specifik og generel låntagning, der direkte vedrører opførelsen af det enkelte aktiv.

Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn (LCC) af togsæt indregnes separat og afskrives over brugstiden, hvilket svarer til perioden frem til næste større vedligeholdelseseftersyn.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

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

Ved aktivering fordeles kostprisen på de væsentlige enkeltbestanddele (dekomponering) og afskrives over brugstiden herfor. Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets restværdi efter afsluttet brugstid og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsperiode og restværdi fastsættes på anskaffelsestidspunktet og revurderes årligt. Afskrivning ophører, såfremt restværdien overstiger aktivets regnskabsmæssige værdi.

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

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

Handelsejendomme

Handelsejendomme omfatter Grunde og bygninger, som oprindeligt ikke er erhvervet med videresalg for øje og er solgt eller forventes solgt, men hvor risikoovergangen først forventes at ske inden for 12 måneder.

Handelsejendomme måles til kostpris fratrukket akkumulerede afskrivninger foretaget før reklassifikation fra anlægsaktiver til Handelsejendomme, hvorefter der ikke længere afskrives.

Leasing

Leasingforpligtelser opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingforpligtelser. Leasingomkostninger vedrørende operationel leasing indregnes løbende i resultatopgørelsen over leasingperioden. De samlede forpligtelser vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser.

Værdiforringelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås på balancedagen for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over 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 den lavere genindvindingsværdi. Eventuelle nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen.

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

Sektion 4 Finansiering og kapitalstruktur

Denne sektion beskriver finansieringen af DSB's aktiviteter.

Den positive generering af likviditet har medført, at Rentebærende gæld, netto er reduceret med 942 mio. kr. i 2018.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger
- 4.2 Resultatdisponering
- 4.3 Finansielle anlægsaktiver
- 4.4 Låntagning og likviditet
- 4.5 Rentebærende gæld, netto
- 4.6 Finansielle poster netto, betalt
- 4.7 Minoritetsinteresser

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
3	15	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
3	2	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	2	3
10	0	Valutakursgevinster mv.	0	11
9	31	Øvrige	32	16
25	48	I alt	34	30

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
150	127	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	135	163
-	1	Valutakurstab mv.	4	-
150	128	I alt	139	163

Finansielle indtægter er i 2018 påvirket af renteindtægter vedrørende tilgodehavende kontrolafgifter, som var sendt til inddrivelse hos SKAT.

Regnskabspraksis

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

Note 4.2 Resultatdisponering

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
Årets resultat fordeles således:				
		Virksomhedsdeltager i DSB	450	211
		Minoritetsinteresser	-	0
		I alt	450	211
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:				
106	120	Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet		
17	46	Reserve for udviklingsomkostninger		
88	284	Overført resultat		
211	450	I alt		

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Lån mv. til tilknyttede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018	1.937	413	707	207	26	3.290
Valutakursregulering	-6	-	-	-	-	-6
Årets tilgang	-	-	0	3	6	9
Årets afgang	-	-	-62	-11	-6	-79
Kostpris pr. 31. december 2018	1.931	413	645	199	26	3.214
Værdireguleringer pr. 1. januar 2018	-227	-413	0	0	-	-640
Valutakursregulering	3	-	0	-	-	3
Årets resultat	119	0	-	-	-	119
Modtaget udbytte	-369	-	-	-	-	-369
Øvrige reguleringer	-2	-	-	-	-	-2
Værdireguleringer pr. 31. december 2018	-476	-413	0	0	-	-889
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	1.455	0	645	199	26	2.325
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	1.710	0	707	207	26	2.650

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:				
Beløb i mio. kr.				
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs-kapital	Andel af indre værdi i modervirksomhed 2018
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	365
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	57
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	615
DSB Sverige AB under likvidation ¹⁾	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	62
- DSB Småland AB under likvidation ¹⁾²⁾	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	4
- VIAS GmbH ³⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS Logistik GmbH ³⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
Selskabet af 23.12.2014 A/S	Danmark	100%	0,5 mio. DKK	1
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100%	1,5 mio. DKK	168
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100%	1,5 mio. DKK	183
DOT - Din Offentlige Transport I/S ³⁾	Danmark	33%	0,3 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				1.455

¹⁾ Selskaberne er under likvidation.

²⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 1. marts 2014.

³⁾ Associerede virksomheder indregnet efter principperne for pro rata konsolidering.

Regnskabspraksis

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Andre hensatte forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder vises som Reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode i egenkapitalen i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.					
Koncern		Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgo- dehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2018		413	207	26	646
Årets tilgang		0	3	6	9
Årets afgang		0	-11	-6	-17
Kostpris pr. 31. december 2018		413	199	26	638
Værdireguleringer pr. 1. januar 2018		-413	0	-	-413
Årets resultat		0	-	-	0
Værdireguleringer pr. 31. december 2018		-413	0	-	-413
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018		0	199	26	225
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017		0	207	26	233
Kapitalandele i associerede virksomheder					
Beløb i mio. kr.					
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs- kapital	Andel af indre værdi i modervirk- somhed 2018	Koncern 2018
Rejsekort A/S	Danmark	45,0%	114	0	0
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1	0	0
I alt				0	0

Regnskabspraksis

Kapitalandele i associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Andre hensatte forpligtelser.

Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder og Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

I både modervirksomhedens og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.4: Låntagning og likviditet

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
5.063	3.000	Udstedte obligationer	3.000	5.063
0	640	Kreditinstitutter	640	0
0	200	Kortfristede lån	200	0
360	335	Øvrige	335	360
5.423	4.175	I alt	4.175	5.423

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 1.844 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2017: 1.897 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter anvendt til afdækning af valutakurs- og renterisici forbundet med ovenstående Låntagning og likviditet udgør -467 mio. kr. pr. 31. december 2018 (2017: -827 mio. kr.), hvoraf -164 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2017: -240 mio. kr.).

Pr. 31. december 2018 udgør afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 28 mio. kr. (2017: 51 mio. kr.) og 523 mio. kr. (2017: 845 mio. kr.).

Regnskabspraksis

Finansielle 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, så forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden.

Øvrige gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Note 4.5: Rentebærende gæld, netto

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2018	2017
Langfristede lån	2.162	3.030
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	961	2.071
Kortfristede lån	200	0
Kreditinstitutter	640	0
Øvrige	212	322
Rentebærende gæld	4.175	5.423
Likvide beholdninger	-89	-402
Deponeringer	-27	-12
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	-199	-207
Rentebærende aktiver	-315	-621
I alt	3.860	4.802

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2018	2017
Finansielle indtægter	34	30
Finansielle omkostninger	-139	-163
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-11	-11
I alt	-116	-144

Note 4.7: Minoritetsinteresser

Virksomhedens tilknyttede virksomhed med minoritetsinteresser omfattede DSB Øresund Holding ApS i likvidation. Likvidationen af DSB Øresund Holding ApS blev endeligt afsluttet i april 2017. Likvidationsprovenu til DSB og minoritetsandpartshaver udgjorde 0 mio. kr.

Regnskabspraksis

I koncernregnskabet indregnes de tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes andel af Årets resultat og af egenkapitalen i de tilknyttede virksomheder, der ikke ejes 100 procent, indgår som en del af koncernens resultat henholdsvis egenkapital, men præsenteres separat.

Sektion 5 Skattemæssige forhold

I 2018 udgør Skat af årets resultat en omkostning på 89 mio. kr. i modervirksomheden og en omkostning på 118 mio. kr. i koncernen.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
-137	-182	Beregnet skat af årets resultat	-212	-192
154	91	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	86	128
-	-	Skat vedrørende intern avance	5	1
17	-91	Skat af årets resultat	-121	-63
0	2	Regulering af skat vedrørende tidligere år	3	0
17	-89	I alt	-118	-63
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
3,6%	0,2%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	-0,6%	0,9%
-34,4%	-4,9%	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-
0,0%	-0,4%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-0,6%	0,0%
-8,8%	16,9%	Effektiv skatteprocent for året	20,8%	22,9%
6	190	Betalt skat i året	190	6

Regnskabspraksis

Virksomheden 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 og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

Modervirksomheden er administrationsenhed for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med 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 virksomheder, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud.

Skat i alt, der består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat - herunder som følge af ændring i skattesats, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til Årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer ført direkte på egenkapitalen.

Aktuelle skatteforpligtelser og -tilgodehavender indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte aconto-skatter.

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

Note 5.2: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
1.010	917	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	851	918
61	-5	Regulering primo	-2	62
0	-2	Regulering vedrørende tidligere år	-3	0
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende koncernintern avance	-5	-1
-154	-91	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-86	-128
917	819	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	755	851
Udskudt skat vedrører:				
1	13	Immaterielle anlægsaktiver	8	-5
1.043	915	Materielle anlægsaktiver	912	1.034
4	2	Omsætningsaktiver	-31	-26
-131	-111	Andre hensatte forpligtelser	-129	-151
-	-	Koncernintern avance	-5	-1
917	819	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	755	851

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 211 mio. kr. pr. 31. december 2018 (2017: 173 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskatter i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatter og kildeskatter kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

DSB, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, DSB Vedligehold A/S og Selskabet af 23.12.2014 A/S er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvaret.

Regnskabspraksis

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

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

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne eliminerings af urealiserede koncerninterne avancer/-tab.

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

Sektion 6 Arbejdskapital

De væsentligste poster vedrørende arbejdskapital er varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, leverandørgæld og anden gæld.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 6.1 Varebeholdninger
- 6.2 Tilgodehavender
- 6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
- 6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
12	11	Olie til fremføring	11	12
0	0	Reserve dele mv.	349	357
1	1	Kioskvarer mv.	36	37
13	12	I alt	396	406

Reserve dele mv. anvendes til reparation og vedligeholdelse af togmateriel. Der er for visse grupper af Reserve dele mv. usikkerhed omkring tidspunktet for anvendelsen, mens sikkerhedslagres og oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2018 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 282 mio. kr. (2017: 230 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer sig til Reserve dele mv.

Regnskabspraksis

Olie til fremføring og Reserve dele mv. 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.

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.

Note 6.2: Tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sammensætter sig således:		
76	17	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	17	76
265	115	Tilgodehavende passageromsætning	115	265
102	88	Refusion fra styrelser	88	102
122	130	Øvrige	249	261
565	350	I alt	469	704

DSB er ikke væsentligt eksponeret over for enkelt-kunder, da Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser er fordelt på et væsentligt antal kunder - både privatpersoner, private virksomheder og offentlige institutioner. Der er ikke i væsentlig grad modtaget sikkerhed for Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser. Indbetalte deposita anses som sikkerhed for tilgodehavender fra udlæjningsaktivitet.

Alle Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser forfalder inden for 1 år.

Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter er i 2018 faldet som konsekvens af, at DSB har modtaget betaling vedrørende kontrolafgifter overdraget til inddrivelse hos SKAT.

Hensættelse til tab på tilgodehavender

Vurdering af indikationer på værdiforringelse af Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser foretages løbende.

Opgørelse af hensættelse til forventede tab er foretaget ved segmentering af populationen af Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser. Segmenteringen adskiller porteføljen i typen af kunder, typen af tilgodehavender samt historiske tabserfaringer. Baseret på segmenteringen opgøres en gennemsnitlig forventet tabsprocent.

Pr. 31. december 2018 er der ikke hensat til tab vedrørende Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, Tilgodehavende sambeskatningsbidrag, Andre tilgodehavender, Periodeafgrænsningsposter, Lån mv. til tilknyttede virksomheder eller Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder.

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Hensættelse til forventet tab er baseret på historisk erfaring og foretages, når der er 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 hensættelse til tab på individuelt niveau.

Note 6.3: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)					
Modervirksomhed			Koncern		
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017	
28	116	Forudbetalte omkostninger mv.	75	35	
8	7	Finansielle instrumenter	7	8	
47	39	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	48	57	
83	162	I alt	130	100	

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (aktiver) omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår.

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
320	329	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	329	320
393	347	Forudbetalt kontraktbetaling	347	393
90	84	Tilskud til anlæg	84	90
16	6	Finansielle instrumenter	6	16
92	185	Øvrige	237	142
911	951	I alt	1.003	961

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:				
505	575	Indenfor 1 år	627	555
406	376	Efter 1 år	376	406
911	951	I alt	1.003	961

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i efterfølgende regnskabsår.

Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel omfatter solgte billetter, hvor rejsetidspunkt er efter 31. december.

Sektion 7 Finansielle forhold

DSB definerer risici som en usikkerhed knyttet til fremtidige målsætninger, der kan ramme bredt på sikkerhed, punktlighed, omdømme og økonomi. Finansielle risici vedrører renter, valutakurser, råvarepriser, likviditet og modparter.

Renterisici relaterer til ændringer i finansieringsrenterne.

De primære valutakursrisici vedrører olie køb og samhandel med internationale modparter i henholdsvis EUR og SEK.

Råvareprisrisici opstår i forbindelse med indkøb af el og olie.

Likviditetsrisici relaterer til mulighederne for at tilvejebringe likviditet - ikke mindst i en situation, hvor der er krise på de finansielle markeder.

Modpartsrisici opstår ved, at modparterne misligholder deres forpligtelser.

Denne sektion indeholder følgende noter:

7.1	Renterisiko
7.2	Valutakursrisiko
7.3	Råvareprisrisiko
7.4	Likviditetsrisiko
7.5	Modpartsrisiko
7.6	Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, valutakurs-, råvarepris-, likviditets- og modpartsrisici. Den finansielle styring retter sig mod de hertil knyttede finansielle risici. De overordnede rammer er fastlagt i den finansielle politik, som er godkendt af bestyrelsen.

I overensstemmelse med politikken skal DSB overvåge, opgøre, disponere og styre risici, ligesom risikoeksponering og likviditetsberedskab løbende overvåges.

Formålet med den finansielle afdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i risikoeksponering eller -styring sammenholdt med 2017.

Regnskabspraksis

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 i Andre tilgodehavender henholdsvis Anden gæld.

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 aktiver eller forpligtelser indregnes i Andre tilgodehavender eller Anden gæld og i Egenkapitalen. Resultater den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resultater den fremtidige transaktion i indtægter eller omkostninger, overføres beløb, som tidligere er indregnet i egenkapitalen, til resultatopgørelsen i den periode, hvor det sikrede påvirker resultatopgørelsen.

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

Note 7.1: Renterisiko

	Restgæld, lokal valuta (mio.)	Restgæld, DKK (mio.)	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Restløbetid	Gennem- snitlig ef- fektiv rente	Varighed (år)	Markeds- værdi af valuta- og renteswap
Pr. 31. december 2018								
DKK	200	200	-	100%	0,5	0,2%	0,5	-
SEK	2.077	1.686	-	100%	1,9	0,4%	1,9	-156
JPY	20.000	1.314	-	100%	21,6	3,3%	14,9	-260
EUR	45	331	-	100%	5,7	3,3%	5,2	-51
I alt		3.531	-	100%	9,5	1,8%	8,3	-467
Pr. 31. december 2017								
NOK	800	781	-	100%	0,5	1,1%	0,5	-182
SEK	3.330	2.745	-	100%	2,1	0,4%	2,1	-173
JPY	20.000	1.314	-	100%	22,5	3,3%	15,3	-406
EUR	78	583	-	100%	4,0	2,6%	3,8	-66
I alt		5.423	-	100%	7,0	1,4%	6,4	-827

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

Rentefølsomhed må inden for en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved en ændring på et procentpoint i renten), gældsporteføljen skal have en varighed under 10 år, og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente. I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på bruttogælden 8,3 år (2017: 6,4 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2017: 100 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Note 7.2: Valutakursrisiko

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

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

Øvrige positioner udgør en uvæsentlig del af valutaeksponeringen, og det fremtidige cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 30-70 procent opgjort for en løbende 12 måneders periode.

Valutakursrisici i driften relaterer sig primært til olieforbruget. Andre valutakursrisici ved samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK og EUR.

DSB har valutakursrisici over for SEK som følge af indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt og over for EUR i forbindelse med køb af togmateriel.

Nettoaktiver i egenkapitalinvesteringer i udenlandske tilknyttede virksomheder er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne omregningsrisiko afdækkes ikke.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

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

	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.		
	Likvide beholdninger 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 2018							
USD ¹⁾	-2	-31	33	0	10,0%	0	117
SEK	35	-2.087	1.995	-57	10,0%	-4	-6
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
EUR	1	-53	45	-7	0,5%	0	0
Pr. 31. december 2017							
NOK	0	-800	800	0	10,0%	0	0
USD ¹⁾	0	-28	27	-1	10,0%	-1	116
SEK	97	-3.349	3.021	-231	10,0%	-17	-17
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
EUR	4	-83	78	-1	0,5%	0	0

¹⁾ Den hypotetiske indvirkning på egenkapital før skat skyldes, at renter og afdrag vedrørende lån optaget i JPY betales i USD.

Positionen i SEK er udtryk for afdækning af fremtidigt cash flow.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2018 (2017).

Note 7.3: Råvareprisisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel			Følsomhed		
	Markeds- værdi af råvareswaps	Næste års forventede råvareforbrug	Råvarepris- aftaler	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapi- tal før skat
Pr. 31. december 2018						
Råvare - olie	-46	52.186 tons	46.800 tons	10,0%	0	15
Råvare - el	22	328.655 MWh	287.934 MWh	10,0%	0	9
Pr. 31. december 2017						
Råvare - olie	27	55.670 tons	49.200 tons	10,0%	0	18
Råvare - el	2	323.677 MWh	276.779 MWh	10,0%	0	7

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

· Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2018 (2017).

DSB anvender olie og el i driften og er derfor eksponeret for råvareprisisici, som risikoafdækkes. Afdækningen foretages løbende og ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

90 procent af det forventede olieforbrug i 2019 er afdækket pr. 31. december 2018 (2017: 88 procent). Tilsvarende er 88 procent af det forventede elforbrug i 2019 afdækket pr. 31. december 2018 (2017: 86 procent).

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	3.123	3.331	961	769	1.601
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	372	2.334	1.050	211	1.073
Andre finansielle instrumenter	7	14	12	2	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	840	840	840	-	-
Leverandørgæld	1.379	1.379	1.379	-	-
I alt pr. 31. december 2018	5.721	7.898	4.242	982	2.674
Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	5.101	5.423	2.071	1.666	1.686
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	561	1.718	357	220	1.141
Andre finansielle instrumenter	-33	-37	-29	-8	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	0	0	0	-	-
Leverandørgæld	1.452	1.452	1.452	-	-
I alt pr. 31. december 2017	7.081	8.556	3.851	1.878	2.827

Den positive likviditet har betydet, at alle forfaldne lån i løbet af 2018 er indfriet.

Det er DSB's politik til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr. - dog minimum 1,0 mia. kr. Likviditetsreserven opgøres som Likvide beholdninger samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

Pr. 31. december 2018 var indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 1.750 mio. kr. med udløb i perioden 2019-2023 (2017: opsigelige på 1.850 mio. kr. og ikke opsigelige på 2.150 mio. kr. med udløb i perioden 2018-2022). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 3.417 mio. kr. (2017: 4.346 mio. kr.).

Note 7.5: Modpartsrisiko

Modpartsrisiko opstår ved indgåelse af afledte finansielle instrumenter til afdækning af finansielle risici eller ved placering af likviditet hos finansielle modparter. Risikoen er, at modparterne misligholder deres forpligtelser.

Alle Likvide beholdninger og aftaler om finansielle instrumenter er enten placeret i banker eller indgået med finansielle institutioner, som mindst er rated A baseret på Standard & Poor's rating.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, Likvide beholdninger og deponeringer udgør pr. 31. december 2018 i alt 164 mio. kr. (2017: 527 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2018 i stedet 27 mio. kr. (2017: 66 mio. kr.).

Note 7.6: Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
-157	-102	Valutakursswaps	-102	-157
-83	-62	Renteswaps	-62	-83
2	22	Elprisswaps	22	2
27	-46	Olieprisswaps	-46	27
-8	6	Valutaterminskontrakter	17	5
48	40	Udskudt skat	38	45
-171	-142	I alt	-133	-161

Markedsværdien af indgåede finansielle instrumenter, som er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen.

Sektion 8 Øvrige noter

Denne sektion indeholder noter, der er væsentlige, men uden relation til de øvrige sektioner.

Koncernen har i 2018 foretaget ejendomssalg, hvor avancen er indregnet under Andre driftsindtægter, og tab er indregnet under Andre eksterne omkostninger.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 8.1 Andre hensatte forpligtelser
- 8.2 Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser
- 8.3 Nærtstående parter
- 8.4 Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver
- 8.5 Begivenheder efter balancedagen

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Omstrukturering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2018	68	125	193
Hensat	-	10	10
Anvendt	-68	-	-68
Tilbageført	-	-18	-18
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2018	0	117	117

Beløb i mio. kr.

Koncern	Tabsgivende kontrakter	Omstrukturering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2018	32	77	132	241
Hensat	-	-	14	14
Anvendt	-11	-77	-	-88
Tilbageført	-	-	-18	-18
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2018	21	0	128	149

Omstrukturering - Personale vedrørte i 2017 fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen.

Tabsgivende kontrakter vedrører hensættelser til forventet tab i den resterende kontraktperiode i VIAS GmbH.

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende blandt andet udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser.

Regnskabspraksis

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. Hvis opfyldelsen af forpligtelsen tidsmæssigt forventes at ligge langt ude i fremtiden, måles forpligtelsen til dagsværdi.

Note 8.2: Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2017	2018	Beløb i mio. kr.	2018	2017
0	0	Eventualaktiver	0	0
202	174	Eventualforpligtelser	256	308
3.414	3.767	Øvrige økonomiske forpligtelser	3.144	2.527

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 147 mio. kr. (146 mio. kr.) for de tilknyttede virksomheder. Disse består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

DSB har i 2009 via tillægsaftale over for Transportministeriet forpligtet sig til at investere op til 1.000 mio. kr. i parkeringsfaciliteter mv. med henblik på at sikre effektiv adgang til og fra jernbanetrafikken for at øge antal kunder over perioden 2009 til 2020. Investeringer og den dermed forbundne drift finansieres gennem salg af ledige arealer og kommercielle ejendomme og via eventuel offentlig eller privat medfinansiering. DSB har givet tilsagn om finansiering af 720 mio. kr. og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 364 mio. kr. (325 mio. kr.).

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd opgjort som en procentdel af den pensionsgivende løn til dækning af statens pensionsforpligtelse over for tjenestemænd. Ved pensionering overtager staten endeligt pensionsforpligtelsen. Bidragsprocenten for de løbende pensionsbidrag er baseret på forudsætninger om forventet pensionsalder og lønudvikling mv. 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.

DSB har jævnfør tjenestemandsløvens §32 en forpligtelse til at betale rådighedsløn i 3 år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag. DSB har endvidere en forpligtelse over for Moderniseringsstyrelsen til at betale pensionsbidrag for tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år. DSB har på balancedagen alene indregnet en forpligtelse til afskedigede tjenestemænd.

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.

I øvrige økonomiske forpligtelser indgår leje af togmateriel med i alt 60 mio. kr. (112 mio. kr.), hvoraf 30 mio. kr. forfalder i 2019 (41 mio. kr. i 2018) og 30 mio. kr. i 2020 (71 mio. kr. i perioden 2019-2020).

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden frem til 2028 at betale et årligt abonnement. Den samlede forpligtelse er opgjort til 1.427 mio. kr. (1.565 mio. kr.), hvoraf 138 mio. kr. forfalder i 2019 (138 mio. kr. i 2018) og 573 mio. kr. forfalder i perioden 2020-2023 (567 mio. kr. i perioden 2019-2022).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 130 mio. kr. (108 mio. kr.), hvoraf 70 mio. kr. forfalder i 2019 (67 mio. kr. i 2018) og 60 mio. kr. forfalder i 2020 (41 mio. kr. i 2019).

DSB har indgået aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2021 for dele af lejemålet og 2026 for andre dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 188 mio. kr. (219 mio. kr.), hvoraf 33 mio. kr. forfalder i 2019 (33 mio. kr. i 2018) og 105 mio. kr. i perioden 2020-2023 (114 mio. kr. i perioden 2019-2022).

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

DSB er interessent i DOT - Din Offentlige Transport I/S og hæfter solidarisk for interessentskabets samlede gæld og forpligtelser. De øvrige interessenter omfatter Trafikselskabet Movia og Metroselskabet I/S.

Regnskabspraksis

Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige 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.

Note 8.3: Nærtstående parter

Nærtstående parter	Grundlag
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt Banedanmark) består af:

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2018	2017
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	3.941	4.109
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	19	29
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	634	670
Garantiprovision	12	17
Forudbetalinger		
Forudbetalt trafikkontraktbetaling	347	393

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

Note 8.4: Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2018	2017
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	347	276
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-7	-10
I alt	340	266

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2018, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2018.

Øvrige forhold

DSB har i december 2018 opsagt kontrakt med DXC vedrørende datacenter og SAP-drift. Eventuelle økonomiske konsekvenser af kontraktopsigelsen er ikke indarbejdet i årsrapport 2018.

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2018.

Sikkerhed og risikostyring

Sikkerhed

DSB fik i december 2017 fornyet sit sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Certifikatet er gældende til 31. december 2021. Arbejdet med sikkerhedsledelsessystemet har i 2018 været båret af målet om, at sikkerhedsledelsessystemet er en naturlig del af hverdagen i DSB.

Der har været ledelsesmæssig fokus på og en systemisk tilgang til fastholdelse og udvikling af det fortsat høje jernbanesikkerhedsniveau i DSB. Der er i 2018 taget skridt til et mere konkret arbejde med udvikling af sikkerhedskulturen og den jernbanesikkerhedsmæssige modenhed.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har gennemført ét af de for 2018 planlagte tilsyn med DSB's sikkerhedsledelsessystem.

Styrelsen havde ved tilsynet fokus på sporbarhed og overvågningssystematik i DSB's centrale styringsredskaber. Det gjaldt blandt andet håndtering af data, den øverste ledelses grundlag for arbejdet med kontrol af jernbanesikkerhedsniveauet samt iværksættelse af aktiviteter og løbende opfølgning. Tilsynet forløb tilfredsstillende og med anerkendelse af DSB's opnåede resultater og igangværende arbejde.

Ligesom i 2017 har DSB også i 2018 arbejdet på at nedbringe antal signalforbikørsler og væsentlige ulykker - herunder særligt ulykker med personskade.

Den positive tendens i relation til signalforbikørsler i 2017 blev fastholdt i 1. halvår af 2018. Trods en række konkrete aktiviteter steg antallet af signalforbikørsler dog i 2. halvår, og det lykkedes ikke at opnå årets sikkerhedsmål. Gennem et fortsat analysearbejde og med fokus på sikkerhedsmål og konkrete handlingsplaner vil der i 2019 blive arbejdet videre med at nedbringe antallet af signalforbikørsler.

Tabel 2: Hændelser¹⁻²⁾

Antal	Vækst			
	2018	2017 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	12	15	-3	-20
Personskade				
- Dræbte	6	5	1	20
- Alvorligt tilskadekomne	3	5	-2	-40
- Lettere tilskadekomne	68	98	-30	-31
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	163	145	18	12
- Ikke-sikret område (D-E)	79	86	-7	-8
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	13	20	-7	-35
Defekt hjul eller aksel	3	4	-1	-25

¹⁾ Tabellen omfatter de væsentligste sikkerhedsindikatorer for Fjern- & Regionaltog og S-tog.

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2017 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser.

Antallet af personskader viste en negativ udvikling i efteråret 2018. Det er fortsat uensigtsmæssig og uautoriseret færden i og ved jernbanearealer, der er hovedårsagen til skaderne.

DSB er opmærksom på hver enkelt af disse hændelser og er løbende i dialog med samarbejdspartnere om i fællesskab at fortsætte et præventivt arbejde, der skal imødegå uensigtsmæssig passageradfærd. For at skabe opmærksomhed og fremme den gode og sikre adfærd har DSB derfor også i 2018 arbejdet med tiltag på og ved togenes døre samt sikkerhedsplakater og ordensreglementer på stationerne. Resultaterne for 2018 viser dog, at der fortsat er en stor opgave med at ændre kundernes adfærd.

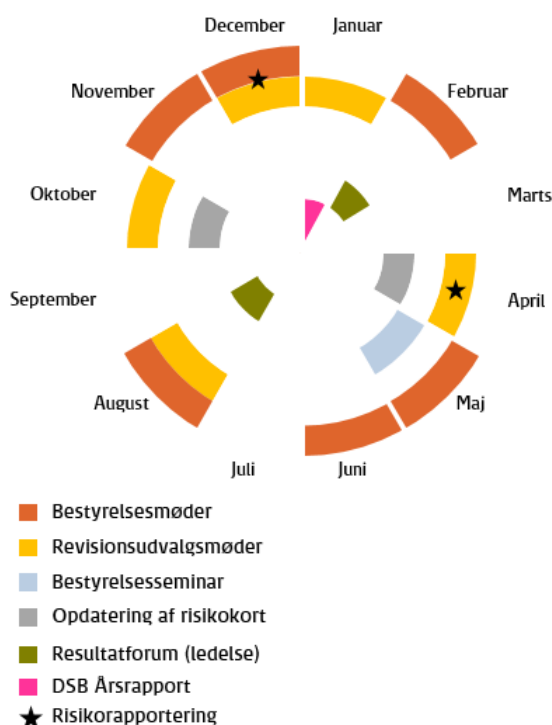
Risikostyring

Som togoperatør er DSB eksponeret for en række risici og muligheder, som kan påvirke togdriften. Risikostyring er derfor integreret i DSB's forretningsprocesser - herunder ved godkendelse af væsentlige investeringer og ved implementering af større anlægs- og infrastrukturprogrammer.

Risikostyring har til formål at forebygge og forberede DSB på hændelser, der forstyrrer driften, at reducere usikkerhed, at udnytte muligheder og at understøtte indfrielse af de strategiske mål.

Bestyrelsen er overordnet ansvarlig for risikostyringsprocessen, mens den løbende overvågning af og opfølgning på processen varetages af Revisionsudvalget. Ansvar for den løbende opdatering og udvikling af processen ligger hos ledelsen.

Årshjul – risikostyring



Kommercielle risici

Konkurrencen skærpet over Storebælt

For Fjern- & Regionaltog har nedsættelsen af broafgiften skærpet konkurrencesituationen på rejser over Storebælt. Dette gælder både konkurrencen fra bil- og bustrafikken. I region Nordjylland er antallet af passagerer faldet som konsekvens af overdragelsen af regionaltogetrafikken til Nordjyske Jernbaner i august 2017.

For at imødegå konkurrencen i Fjern- & Regionaltogstrafikken har DSB blandt andet sænket prisen med 15 procent på pendlerkort over Storebælt, ligesom der er udbudt flere Orange-billetter på afgang med ledig sædekapacitet uden for myldretiden. DSB følger markedsudviklingen i Fjern- & Regionaltogs- trafikken tæt og arbejder løbende på at udvikle en mere simpel prisstruktur, som gør det nemmere for kunderne at vælge den rigtige billet over Storebælt.

Færre rejser med S-tog

Spor- og infrastrukturarbejder har påvirket S-togsdriften i 2018, og sommerens omfattende sporspærringer på Frederikssundsstrækningen har ført til færre passagerer. Antal rejser er også negativt påvirket af stigningen i salget af nyregistrerede personbiler, som er blevet billigere.

DSB arbejder løbende på at forbedre driftsstabiliteten, som er af væsentlig betydning for kundetilfredsheden, ligesom der er igangsat initiativer, der skal markedsføre S-toget som relevant transport til Cityringen, der åbner i 2019.

Forenkling af prisstruktur med harmonisering af takst- og zonesystemer

Med den nye struktur for takster i Vestdanmark (Takst Vest) er harmonisering af takstsystemer på tværs af Danmark gennemført. I samarbejde med de øvrige trafikselskaber i Jylland og på Fyn har DSB ensrettet priserne på billetter, hvilket har gjort pris- og billetsystemet mere simpelt på tværs af den kollektive trafik.

Risici vedrørende materiel og infrastruktur

Ændringer i infrastrukturarbejder

Som operatør er DSB i betydeligt omfang afhængig af, at investeringer i infrastrukturarbejder på jernbanenettet udføres i takt med de fastlagte tidsplaner. Forsinkelser i infrastrukturprojekter såsom signal- og elektrificeringsprogrammerne betyder, at den planlagte drift ikke kan afvikles, hvilket har store konsekvenser for kunderne. For at sikre kunderne tog til tiden arbejder DSB løbende på at forbedre sin planlægning i forhold til materiel, vedligeholdelse og disponering af personale, ligesom planlagte sporspæringer søges indarbejdet så tidligt som muligt i køreplaner.

Materielleverance til aldrende flåde

Vedvarende vedligeholdelse af togflåden er afgørende for at kunne levere et godt og sikkert produkt til kunderne. Indkøb af reservedele samt komponentreparationer til den aldrende flåde er imidlertid følsom over for fejltyper, der skaber behov for nye reservedele og komponenter, da mange er unikke og udgået af produktion hos leverandøren. Konsekvensen er, at materiel er ude af drift i længere perioder, hvilket påvirker muligheden for at opretholde stabil togdrift. For at reducere risikoen fokuseres konstant på udviklingen i driften - herunder værktødsstyring, indkøb af reservedele og ændrede kørselsmønstre.

Elektrisk og standardiseret flåde

I de kommende år investerer DSB massivt i nye elektriske tog, som skal erstatte den aldrende flåde. En ny standardiseret flåde forventes at bidrage til en mere enkel drift og en højere driftsstabilitet. Med investeringerne følger væsentlige risici, som i værste fald kan forsinke idriftsættelse af de nye elektriske tog, idet denne er afhængig af, at planen for idriftsættelse og færdiggørelse af infrastrukturarbejderne følges. Manglende ibrugtagningsgodkendelser kan ligeledes forsinke idriftsættelsen. Leverancen overvåges under kontraktens udførelse for at reducere risikoen for forsinket indfasning, og DSB vil overvåge ændringer i selve godkendelsesprocessen for at afbøde

potentielle ændringer i forhold til myndigheder og dokumentation.

Sikkerhed

Sikkerhed går forud for alt i DSB, hvor uheld eller overtrædelse af sikkerhedsregler kan have vidtrækkende konsekvenser. Kundernes og medarbejdernes sikkerhed har derfor højeste prioritet i risikostyringsprocessen samt i udførelsen af det daglige arbejde. For at reducere risici er der blandt andet etableret beredskabsplaner, som skal sikre, at man med meget kort varsel kan håndtere uforudsete hændelser. Hertil kommer, at DSB er underlagt en række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

IT-relaterede risici

IT-sikkerhed

DSB er afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, der understøtter evnen til at drive en effektiv forretning og sikrer kunderne og medarbejdernes sikkerhed.

Cyberkriminalitet udgør en konkret og alvorlig trussel, da virus- og internetkriminalitet kan skabe driftsmæssige forstyrrelser langt ud over selve hændelsen, ligesom kundernes persondata kan trues. DSB har derfor fokus på at beskytte IT-systemer og data og arbejder målrettet på at udvikle en kultur, hvor medarbejderne har IT-sikkerhed og persondataskyttelse i bevidstheden.

Øget vækst gennem digitalisering

Realiseringen af et markedsorienteret DSB forudsætter en massiv digitaliseringsindsats på tværs af forretningens kerneområder. DSB ønsker, at digitalisering skal medvirke til at skabe vækst gennem mere simple og konkurrencedygtige produkter samt ved at bidrage til en optimal kapacitetsudnyttelse. Digitaliseringen skal endvidere bidrage til at sikre effektivitet gennem forenkling og automatisering af processer på tværs af forretningsområderne. Til at understøtte de betydelige forandringer DSB står overfor, implementeres rammeværktøjet 'Scaled Agile Framework' ('SAFe'), som

skal understøtte forretningsenhederne med at levere nye produkter, services og løsninger med mest mulig kvalitet og værdi.

Øvrige risici

Omdømme

DSB udfører en vigtig samfundsmæssig opgave, og det er derfor af afgørende betydning, at DSB opfattes som en ansvarlig virksomhed, der driver forretning med fokus på etik og overholdelse af lovkrav og samtidig skaber vækst og værdi for samfundet. DSB er bevidst om vigtigheden af et godt omdømme og håndterer risikoen ved at have klare retningslinjer og politikker, som skal sikre, at omdømmet ikke lider skade, men løbende forbedres.

Sociale- og medarbejderforhold

DSB har fokus på at sikre et godt arbejdsmiljø. Der er iværksat lokale kampagner for at minimere fald- og snubleulykker, og der arbejdes med langsigtede kampagner for at forebygge arbejdsbetingede lidelser. Derudover er der fokus på at sikre kunders og medarbejderes tryghed på stationer og i tog, og der arbejdes lokalt med forskellige initiativer, der uddanner medarbejderne i konflikthåndtering.

God selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsledelse, der fremgår af "Statens ejerskabspolitik". Politikken indeholder retningslinjer for styringen af statslige virksomheder - herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse.

Herudover forholder DSB sig til anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse. DSB efterlever anbefalingerne i det omfang, de er relevante.

Komitéen for god Selskabsledelse har foretaget en revision af komitéens anbefalinger i november 2017. De reviderede anbefalinger er trådt i kraft fra og med regnskabsåret 2018 og er implementeret i DSB. Bestyrelsen har gennemgået og forholdt sig til de reviderede anbefalinger. Redegørelsen for god selskabsledelse efter følg eller forklar-princippet er offentliggjort på www.dsb.dk.

Åbenhed og transparens

Kommunikation

DSB tilstræber, at dialogen mellem virksomheden og interessenterne (ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere) er så åben og bred som mulig, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt. DSB har en interessenthåndteringspolitik, der er udarbejdet i forståelse med ejeren.

Kundeambassadør

Kundeambassadøren behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at kunderne får den service, de er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet, men som mener, at de ikke har fået et tilfredsstillende svar på deres henvendelse. Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på www.dsb.dk.

Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB er forpligtet til hurtigst muligt at give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om alle væsentlige forhold, der vedrører virksomheden, og som kan antages at få betydning for DSB's fremtid, ejer, kreditorer eller medarbejdere.

Års- og delårsrapporter

Som selvstændig offentlig virksomhed aflægges regnskab i henhold til årsregnskabsloven og Lov om DSB. Årsrapporten revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor.

Bestyrelsen skal aflægge delårs- og halvårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Kvartals- og halvårsrapporter sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transport-, bygnings- og boligministeren, hvor blandt andet den økonomiske situation drøftes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til jernbaneloven.

Redegørelse for samfundsansvar

I henhold til årsregnskabsloven skal DSB som selvstændig offentlig virksomhed redegøre offentligt for, hvordan virksomheden forholder sig til samfundsansvar. Redegørelsen skal blandt andet indeholde oplysning om politikker for samfundsansvar, samt om hvordan disse omsættes til handling. Redegørelsen for 2018 er indarbejdet i årsrapporten under Samfundsansvar. Desuden udarbejdes årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på www.dsb.dk.

Etik

Ledelsen har med involvering af de faglige organisationer og en række fagområder udviklet en etisk politik, der gælder for alle medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne partnere, håndtering af forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til

velgørenhed samt forventningerne til alle medarbejderes integritet og saglighed.

DSB's whistleblowerordning administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. Såfremt indberetningen vedrører bestyrelsen, direktørkredsen eller den interne revision bliver sagen behandlet af en ekstern advokat. Den eksterne advokat sorterer alle indberetninger, før de overgives til administrator. Medarbejdere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svig. I 2018 blev der indberettet 3 sager via ordningen. Ingen af disse sager er vurderet at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed

Bestyrelsen har fastsat måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingslovens bestemmelser vedrørende statens forvaltning. Heraf fremgår det, at virksomhedens bestyrelse bør have en afbalanceret kønssammensætning. Dette opfyldes, idet der er en ligelig kønsfordeling i den aktuelle bestyrelsessammensætning (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). Aktiviteterne for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af Mangfoldighed under Samfundsansvar.

Offentlighed

I overensstemmelse med vedtægterne afholdes det ordinære virksomhedsmøde hvert år inden udgangen af april. Virksomhedsmødet, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for pressen.

Vedtægter og årsrapport offentliggøres på www.dsb.dk.

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

DSB regulering

DSB er reguleret efter Lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med senere ændringer om DSB (Lov om DSB). Vedtægterne fra 17. december 2015 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Ledelsen

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2018 afholdt 6 bestyrelsesmøder og et strategiseminar, hvor følgende emner blandt andet blev behandlet:

- Overordnet strategi
- Årsrapport og delårsrapporter
- Budget for det kommende år
- Fremtidens tog og værksteder
- Levetidsforlængelse af eksisterende materielflåde
- Signalprogram
- Elektrificering
- Førerløse S-tog
- Takstreguleringer
- Tillægskontrakter til trafikkontrakten
- Compliance
- Selskabsledelse
- Jernbanesikkerhed
- Væsentlige politikker
- Punktlighed
- Trafikinformation
- Kommercielle og driftsmæssige aktiviteter
- Sektorsamarbejde.

Ledelsesudvalg

Bestyrelsen har nedsat 3 ledelsesudvalg - Revisions-, Vederlags- og Materieludvalg.

Revisionsudvalg

Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens regnskabsaflæggelse, interne kontroller, risikostyring og lovpligtige revision er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde henset til virksomhedens og koncernens størrelse og kompleksitet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2018 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer, hvoraf to er uafhængige:

Carsten Gerner, formand
Annette Sadolin
Birthe Østergaard Petersen, medarbejdervalgt

Udvalget har i 2018 holdt 5 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Risikostyring
- IT-sikkerhed
- Intern kontrolstruktur.

Vederlagsudvalg

Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2018 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som begge er uafhængige:

Annette Sadolin, formand
Peter Schütze

Udvalget har i 2018 holdt 4 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- Vederlagspolitik
- Bestyrelsens vederlag
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til administrerende direktør og højtlønnede medarbejdere
- Vederlagsrapport
- Analyse og vurdering af lønudviklingen samt tendenser i hele lønsummen
- Resultatløn - fastsættelse af mål og opgørelse
- Ansættelseskontrakter.

Materieludvalg

Materieludvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende anskaffelser samt investeringer i og salg af rullende materiel. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2018 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, hvoraf to er uafhængige:

Christina Grumstrup Sørensen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen, medarbejdervalgt

Udvalget har i 2018 holdt 6 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- Langsigtet materielplan
- Signalprogram (CBTC/ERTMS)
- Elektrificering
- ME-miljøopgradering
- Fremtidens tog – status på arbejdet med indkøb af nye lokomotiver, vogne og tog
- Driftsstatus - herunder MDBF (antal kørte kilometer mellem hændelser) og operatør-punktlighed
- Førerløse S-tog.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen består dels af medlemmer valgt af transport-, bygnings- og boligministeren på virksomhedsmødet dels af medlemmer valgt af medarbejderne.

De medlemmer, som ministeren vælger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn og således, at bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale forhold. Herudover sikrer sammensætningen af bestyrelsen indsigt i finansielle forhold.

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentanter.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af arbejdet i bestyrelsen og direktionen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at sikre, at bestyrelsen til enhver tid gennem sammensætning og kompetencer bedst muligt understøtter DSB og DSB's formål.

Evalueringen foregår som en fælles drøftelse og understøttes af en elektronisk spørgeskemaundersøgelse. Der gennemføres tillige individuelle samtaler mellem bestyrelsesformanden og de enkelte bestyrelsesmedlemmer. Alle bestyrelsesmedlemmer har deltaget i evalueringen, og konklusionen var, at de nødvendige kompetencer er til stede i bestyrelsen.

Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 1-2 år. Genvalg kan finde sted. Transport-, bygnings- og boligministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2018

I 2018 bestod bestyrelsen af 9 medlemmer, hvoraf 6 er valgt af transport-, bygnings- og boligministeren og 3 af medarbejderne. Oversigt over bestyrelsen fremgår af afsnittet Om DSB.

De på virksomhedsmødet valgte bestyrelsesmedlemmer anses for at være uafhængige.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og fastsætter dennes ansættelsesvilkår. Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i vedtægterne. Direktionen består af 1-4 medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager den daglige ledelse.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

6. februar 2018
DSB årsrapport 2017

19. februar 2018
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2018

13. marts 2018
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

8. maj 2018
Delårsrapport 1. kvartal 2018

22. juni 2018
Indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

29. juni 2018
Protokol for ekstraordinært virksomhedsmøde i DSB

23. august 2018
Halvårsrapport 2018

8. november 2018
Delårsrapport 3. kvartal 2018.

Vederlagsrapport

Vederlagspolitik

Vederlagspolitikken skal understøtte DSB's strategier og mål. Samtidig skal grundlaget for løn- og ansættelsesvilkår sikres. Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

DSB følger statens ejerskabspolitik og anbefalinger for god selskabsledelse under hensyntagen til DSB's særlige forhold og ejerforhold. DSB's efterlevelse af God selskabsledelse offentliggøres på www.dsb.dk.

I henhold til statens ejerskabspolitik gælder følgende:

"I fastsættelsen af bestyrelsens vederlag skal der tages højde for størrelsen af arbejdsbyrden, vederlaget i andre statslige selskaber samt vederlaget i sammenlignelige private selskaber. Målet er, at bestyrelsesvederlaget skal være konkurrencedygtigt uden at være lønførende.

Løn- og ansættelsesvilkårene for direktører skal være konkurrencedygtige med henblik på at kunne tiltrække kompetente personer, men selskaber med statslig ejerandel bør ikke være lønførende i forhold til sammenlignelige private selskaber."

Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til, at løndannelsen er præget af ordentlighed og åbenhed. Vederlag gives for udført arbejde.

Vederlagspolitikken tager udgangspunkt i det relevante marked for stillingen under hensyntagen til de særlige forhold, som gælder for en selvstændig offentlig virksomhed. DSB anvender Mercers lønstatistikker som eksternt benchmark. DSB ønsker ikke at være markedsledende, men ønsker at kunne tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft på alle niveauer.

Bestyrelse og ledelsesudvalg

Bestyrelsens vederlag godkendes på virksomhedsmødet. Vederlag til formand og næstformand udgør henholdsvis 3 og 2 gange det faste medlemsvederlag. Bestyrelsen modtager udelukkende faste og dermed ingen variable vederlag. Udvalgsvederlag fastsættes i bestyrelsen efter retningslinjerne i vederlagspolitikken.

Årligt vederlag til bestyrelse og bestyrelseudvalg

Beløb i 1.000 kr.	2018	2017	2016
Bestyrelse			
Formand	579	558	545
Næstformand	386	372	325
Medlem	193	186	165
Revisionsudvalg			
Formand	160	160	160
Medlem	80	80	80
Vederlagsudvalg			
Formand	110	110	110
Medlem	55	55	55
Materieludvalg			
Formand	110	110	110
Medlem	55	55	55

Udbetalt vederlag til bestyrelsen

Beløb i 1.000 kr.	Bestyrelse	Revisions- udvalg	Vederlags- udvalg	Materiel- udvalg	I alt 2018	I alt 2017	I alt 2016
Peter Schütze	579	-	55	55	689	668	655
Annette Sadolin	386	53	110	-	549	482	435
Henrik Amsinck (indtrådt 19. maj 2017)	193	-	-	-	193	115	-
Hanne Blume (indtrådt 29. juni 2018)	97	-	-	-	97	-	-
Henriette Fenger Ellekrog (indtrådt 19. maj 2017, udtrådt 2. maj 2018)	63	27	-	-	90	122	-
Carsten Gerner	193	160	-	-	353	346	325
Christina Grumstrup Sørensen	193	-	-	110	303	296	238
Lars Andersen (udtrådt 1. marts 2017)	-	-	-	-	-	44	246
Helge Israelsen (udtrådt 1. marts 2017)	-	-	-	-	-	31	238
Hans Christian Kirketerp-Møller (udtrådt 29. juni 2018)	97	-	27	-	124	241	220
Klaus Skafte Nielsen (indtrådt 29. juni 2018)	97	-	-	-	97	-	-
Preben Steenholt Pedersen	193	-	-	55	248	241	220
Birte Østergaard Petersen (indtrådt 1. oktober 2016)	193	80	-	-	273	239	41
Andreas Hasle (udtrådt 1. oktober 2016)	-	-	-	-	-	-	184
I alt	2.284	320	192	220	3.016	2.825	2.802

Direktion

Struktur i vederlagspolitikken for direktionen			
Vederlagselement	Formål	Vederlagsniveau	Præstationsmål
Fast vederlag	Tiltrække og fastholde topledere med de rette kompetencer	Konkurrencedygtigt lønniveau med udgangspunkt i det relevante marked for stillingen. DSB ønsker ikke at være markedsledende	Ej relevant
Pension	Tiltrække og fastholde topledere med de rette kompetencer	Pensionsbidraget udgør 10 procent af det faste vederlag eksklusive variable lønde	Ej relevant
Resultatløn	Sikre ejerskab af DSB's værdiskabelse og sammenhæng mellem overordnet præstation og aflønning	Udbetaling på op til 25 procent af det faste vederlag. Ved fuld målopfyldelse udbetales 50 procent af rammen for resultatlønnen, mens udbetalinger herudover kræver ekstraordinære resultater	Målene baseres på DSB's KPI'er i det pågældende år og er ens for alle medlemmer af direktionen

Fast vederlag

Det faste vederlag skal tiltrække og fastholde ledere med de nødvendige kvalifikationer. Vederlaget tages op til vurdering hvert år.

Personalegoder

Direktionens personalegoder		
Personalegoder til direktionen	Biltilskud	Arbejdsredskaber
Administrerende direktør	Månedligt biltilskud svarende til den skattemæssige værdi af en af direktøren valgt bil til en maksimal anskaffelsespris på 750.000 kr. (13.500 kr.)	Fri avis, fri fastnet, fri mobil, hjemmeopkobling og tablet
Øvrige medlemmer af direktionen	Månedligt biltilskud på 9.000 kr.	Fri avis, fri fastnet, fri mobil, hjemmeopkobling og tablet

Resultatløn

Resultatlønsaftalerne er konstrueret således, at direktionen samlet støtter DSB's kort- og langsigtede værdiskabelse.

Målene for resultatlønnen fastsættes af formandskabet en gang årligt og skal dække det kommende regnskabsår, og siden 2017 er mål fastsat ens for alle medlemmer af direktionen. Målene baseres på DSB's KPI'er for det pågældende år - herunder DSB's kontraktmål. DSB's KPI'er er typisk fastsat efter et 3-årigt sigte for indfrielse af prioriterede strategiske mål - eksempelvis punktlighed og EBIT-margin.

Ved opfyldelse af målsætningerne udbetales 50 procent af rammen for resultatlønnen, mens udbetalinger ud over halvdelen af resultatlønsrammen kræver ekstraordinære resultater. Ved resultatopnåelse væsentligt under målsætningerne kan udbetalingen helt bortfalde.

Resultatløn kan ikke overstige 25 procent af det årlige faste vederlag. Resultatløn udbetales en gang årligt efter virksomhedsmødet.

Direktionens resultatlønsmål for 2018

KPI	Vægt
EBIT-margin	25%
Billetindtægter Øst/Vest	15%
Operatørpunktighed (Fjern- & Regionaltog og S-tog)	25%
Kundetilfredshed Trafikinformation	15%
Optimal transformation frem mod førerløse S-tog	10%
MTAPV – Tilfredshed DSB	10%

Direktionens resultatlønsmål for 2019

KPI	Vægt
EBIT-margin	50%
Operatørpunktighed (Fjern- & Regionaltog og S-tog)	50%

For 2019 kan der kun udbetales mere end 50 procent af den samlede resultatlønsramme, hvis begge operatørpunktighedsmål (Fjern- & Regionaltog og S-tog) er indfriet.

Aktiebaseret aflønning

Direktionen har ikke mulighed for at modtage aktiebaseret aflønning, da DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.

Fratrædelsesgodtgørelse

Der er ikke aftalt fratrædelsesgodtgørelse for direktionen. Opsigelsesvarsel udgør 12 måneder for direktionen.

Udbetalt vederlag til direktion

Beløb i 1.000 kr.	Fast vederlag	Pension ¹⁾	Værdi af personalegoder	Resultatløn	I alt 2018	I alt 2017	I alt 2016
Flemming Jensen	4.958	501	169	813	6.441	6.102	5.675
Thomas Thellersen Børner (indtrådt 1. januar 2016)	2.769	279	111	374	3.533	3.436	3.368
Jürgen Müller (indtrådt 1. februar 2017)	2.768	279	112	372	3.531	3.178	-
Per Schrøder (indtrådt 1. marts 2018)	1.939	204	93	-	2.236	-	-
Anders Egehus (indtrådt 1. januar 2016, udtrådt 31. januar 2018)	841	22	9	506	1.378	3.523	4.079
Susanne Mørch Koch (indtrådt 1. januar 2016, udtrådt 31. januar 2017)	-	-	-	-	-	1.796	3.521
I alt	13.275	1.285	494	2.065	17.119	18.035	16.643

¹⁾ Pension indgår omkostninger til social sikring.

Der udbetales ikke vederlag til direktionen for ledelseshverv i tilknyttede virksomheder.

Der er indgået en fastholdelsesaftale med direktøren for Strategi & Togmateriel, hvorefter han tildeles en godtgørelse på 12 måneders grundløn, såfremt han er i uopsagt stilling 31. december 2020. Kontrakten for Fremtidens Tog skal være klar til underskrift inden udgangen af 2020, og det er derfor vigtigt, at direktøren for Strategi & Togmateriel som minimum fastholdes i stillingen frem til denne dato.

Driftsaktiviteter

Produktivitet

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede				
	2018	2017	Vækst	
			Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	6.909	7.041	-132	-2
Tyske aktiviteter ¹⁾	88	91	-3	-3
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	6.997	7.132	-135	-2
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.092	7.292	-200	-3

¹⁾ Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personaleomkostninger pro rata med 50 procent.

Nedgangen i antal fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter skyldes blandt andet den gennemførte reduktion af administrative stillinger, der blev besluttet ultimo 2017. Hertil kommer færre medarbejdere i 2018 som følge af lukning af kiosker.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter				
	2018	2017	Vækst	
			Abs.	Pct.
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	61	57	4	7
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.660	11.809	-149	-1
Antal togrejser pr. medarbejder ²⁾	40.641	40.234	407	1

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer. Beregningen indeholder afskrivninger, men er korrigeret for poster af engangskaraktér.

²⁾ Antal togrejser pr. medarbejder i 2017 er korrigeret med nedgangen i antal rejser som følge af overdragelsen af regionaltogetrafikken i Nordjylland samt lukning af IC Bornholm.

Antal togkilometer pr. medarbejder er faldet 1 procent. Årsagen til dette er færre togkilometer i Fjern- & Regionaltogetrafikken blandt andet som følge af trafikoverdragelserne, som ikke modsvares af et tilsvarende fald i antal medarbejdere.

Antal togrejser pr. medarbejder er steget 1 procent. Stigningen kan henføres til, at rejserne gennemføres med færre medarbejdere.

Punktlighed

Tabel 3: Operatørpunktlighed ¹⁾				
Procent	2018	2017	Vækst	
			Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog ²⁾	94,4	94,4	0,0	0
S-tog ³⁾	98,2	98,6	-0,4	0

¹⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

²⁾ Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2017 og i 2018 korrigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

³⁾ Operatørpunktligheden for S-tog er i 2018 korrigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog i 2018 endte på 94,4 som i 2017. Køreplanen for 2018 (K18), der trådte i kraft i december 2017, har generelt været en robust køreplan. Operatørpunktligheden på 94,4 er over trafikkontraktens mål.

Operatørpunktligheden for S-tog er faldet med 0,4 procentpoint til 98,2 i 2018. Operatørpunktligheden er fortsat over trafikkontraktens mål på 97,5.

Tabel 4: Kundepunktlighed ¹⁾				
Procent	2018	2017	Vækst	
			Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog ²⁾	79,2	79,4	-0,2	0
S-tog ³⁾	92,9	91,8	1,1	1

¹⁾ Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-tog defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togetrafik. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

²⁾ Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2017 og i 2018 korrigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

³⁾ Kundepunktligheden for S-tog er i 2018 korrigeret for driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

Kundepunktligheden i Fjern- & Regionaltog er faldet med 0,2 procentpoint til 79,2 i 2018. Faldet skyldes blandt andet materielle fejl, sporfejl og forsinkelser fra Sverige. Kundepunktligheden lever ikke op til kravene i trafikkontrakten.

For S-tog steg kundepunktligheden med 1,1 procentpoint til 92,9 i 2018 i forhold til 2017. Kundepunktligheden ligger således over trafikkontraktens mål på 92,3. Stigningen skyldes blandt andet generelt færre forsinkelser som følge af fejl på signaler og infrastruktur.

Kunder

I 2018 blev foretaget 186,7 mio. rejser med DSB i Danmark. Dette er et fald på 1 procent, som primært skyldes et fald i antal rejser i S-tog.

Tabel 5: Antal rejser				
1.000 rejser			Vækst	
	2018	2017 ¹⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	75.676	75.249	427	1
Øst (Øresund - over broen)	12.386	11.902	484	4
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	41.757	41.539	218	1
Vest (Jylland og Fyn)	13.252	13.194	58	0
Øst/Vest (over Storebælt)	7.644	8.010	-366	-5
Øvrige	637	604	33	5
S-tog	111.067	112.571	-1.504	-1
Danmark i alt	186.743	187.820	-1.077	-1
Sverige i alt	-	2.733	-2.733	-
Tyskland i alt	2.165	2.165	0	0
Antal kunder i alt	188.908	192.718	-3.810	-2

¹⁾ Kunder i Danmark (opgjort som antal rejser) i 2017 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. 2017 er endvidere korrigeret med overdragelsen af regionaltogetrafikken i Nordjylland med 0,6 mio. rejser i Vest samt lukningen af IC Bornholm med 0,1 mio. rejser i Øvrige.

Fjern- & Regionaltog havde 75,7 mio. rejser i 2018 mod 75,2 mio. rejser i 2017. Stigningen er drevet af flere rejser i Øst (Sjælland).

Trafikken i Øst (Øresund - over broen) har haft en fremgang på 4 procent drevet af bortfald af ID-kontrollen. Stigningen i Øst i øvrigt er 1 procent og skyldes primært flere rejsende på Sjælland inden for hovedstadsområdet. Dette modsvares delvist af færre rejser som følge af, at ME-diesellokomotiverne blev taget ud af

drift i januar 2018 grundet begyndende revnedannelser på akslerne. Dette medførte en ændret køreplan, som reducerede antal siddepladser og afgang.

I Vest (Jylland og Fyn) er antal rejser i 2018 på niveau med 2017.

Udviklingen i antal rejser Øst/Vest (mellem landsdelene) udviser en tilbagegang på 5 procent. DSB's markedsandel over Storebælt ligger 1 procent lavere i 2018 end 2017. Dette skyldes dels effekten af de ændrede befordringsregler for Ungdomskort dels den skærpede konkurrencesituation. Antal rejser er positivt påvirket af et øget salg af Orange-billetter. Der blev i 2018 solgt 1,7 mio. Orange-billetter til Øst/Vest-rejser mod 1,3 mio. i 2017.

S-tog havde 111,1 mio. rejser i 2018, hvilket er et fald på 1 procent. En stor del skyldes flere sporarbejder i 2018 i forhold til 2017 - især på Frederikssundsstrækningen, hvilket påvirker hele S-togsnettet. De løbende arbejder med det nye signalsystem samt mindre ikke planlagte sporarbejder har også påvirket antal rejser negativt.

Nedgangen i de svenske aktiviteter skyldes, at DSB Uppland blev solgt til Transdev Sverige i september 2017.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden blev indtil april 2017 målt kvartalsvist, men for at kunne følge kundetilfredsheden tættere sker målingerne nu hver måned. DSB har fokus på kundernes oplevelse af den aktuelle rejse og den mere generelle opfattelse af at rejse med DSB. Spørgeskemaerne uddeles ud fra et princip, som afspejler den faktiske fordeling af rejserne. Det betyder, at der på strækninger med mange rejser uddeles flere skemaer end på strækninger med få rejser. Svarene er desuden repræsentative for den faktiske fordeling af rejsetidspunkt på dagen samt hverdag og weekend.

DSB har på baggrund af undersøgelserne identificeret 6 områder, som er væsentlige for at opnå en høj kundetilfredshed. De 6 parametre fremgår nedenfor i rækkefølge efter parameterens betydning for kunden.

- Punktlighed
- Personlig komfort
- Trafikinformation
- Rengøring og tryghed
- Produkter og service
- Pris.

DSB har for hvert af de enkelte områder etableret handlingsplaner samt fastsat KPI-mål for derigennem at kunne arbejde fokuseret med at løfte områderne hver især såvel som kundernes tilfredshed samlet.

Tabel 6: Kundetilfredshed				
Score (1-10)			Vækst	
	2018	2017	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,8	7,8	0,0	0
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,0	6,9	0,1	1
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,1	8,0	0,1	1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,8	7,6	0,2	3
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	8,0	7,9	0,1	1
Tilfredshed med DSB generelt	7,5	7,3	0,2	3

For hele DSB er tilfredsheden med rejsen 8,0 i 2018 og dermed steget med 0,1 point sammenlignet med 2017. Tilfredsheden med DSB generelt er steget med 0,2 point.

Tilfredsheden med rejsen er uændret for Fjern- & Regionaltog. For Fjern- & Regionaltog er tilfredsheden generelt steget sammenlignet med 2017.

Af det underliggende datamateriale fremgår det, at der har været en generel stigning i løbet af 2018. De største stigninger ses på følgende områder:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt
- Trafikinformation ved forsinkelse - hvor hurtigt den blev bragt
- Trafikinformation generelt i toget
- Forbindelserne til andre kollektive transportmuligheder.

Kundetilfredsheden for S-tog er steget på mange områder, men de største stigninger ses for:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt
- Antallet af afgang på strækningen
- Pris sammenlignet med kvalitet
- Internet i toget.

Kort & Godt (DSB 7-Eleven)

I oktober-november 2018 har DSB fået foretaget en kundetilfredshedsundersøgelse i 10 udvalgte 7-Eleven butikker. Undersøgelsen er gennemført som Exit-interview, umiddelbart efter kunden har besøgt butikken, og der er derfor tale om en ændret metodik i forhold til Kundekompassets undersøgelse.

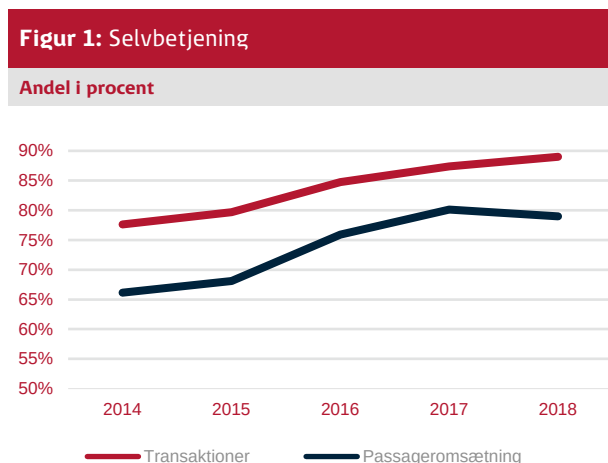
Tilfredsheden er blevet målt på en skala fra 0-10, hvor 0 er 'slet ikke tilfreds' og 10 er 'i høj grad tilfreds'. I undersøgelsen blev blandt andet spurgt til, hvor tilfreds man var med den service, man modtog i butikken. Denne score ligger på 9,6 i gennemsnitlig tilfredshed. Kunderne i DSB's 7-Eleven butikker oplever, at der er en god stemning i butikken, at den fremstår pæn og præsentabel, samt at ventetiden er acceptabel. Tilfredsheden er ikke lige så høj, når det gælder, om kunderne føler, de får værdi for pengene - her ligger den gennemsnitlige tilfredshed på 8,3.

Digitalisering og selvbetjeningsgrad

Endnu flere kunder har brugt de digitale selvbetjeningsmuligheder i 2018, og selvbetjeningsgraden er 89 procent ved udgangen af 2018 - det vil sige 1,5 procentpoint højere end ved udgangen af 2017. Omsætningen på de selvbetjente kanaler ligger på 79 procent af den samlede passageromsætning.

Af de digitale kanaler er det DSB App'en og Rejsekort, der vokser, mens de andre kanaler viser en svag tilbagegang. I DSB App'en er omsætningen i 2018 steget til 852 mio. kr. svarende til en stigning på 12 procent i forhold til 2017. Takst Vest-reformen har betydet, at DSB App'en nu sælger flere togbilletter og pendlerkort til rejser i Jylland.

I DOT's digitale salgskanaler faldt omsætningen i 2018 til 660 mio. kr. svarende til et fald på 10 procent i forhold til 2017. Faldet skyldes primært et fald i pendlerkort-omsætningen, som er rykket over på DSB App'en og Rejsekort/pendler.



Salg og kundeservice

Kundetilfredsheden med betjeningen i henholdsvis Kundecenter og Billetsalg fastholdt niveauet med en score på 9,0 på en skala fra 0-10. Kunder, der henvender sig i Billetsalg, er faldet 15 procent i forhold til 2017. Dette er en naturlig nedgang i forlængelse af DSB's digitaliseringsstrategi. Den personlige betjening fokuserer derfor også på at hjælpe kunderne på de digitale kanaler. Der er dog fortsat behov for personlig betjening på mere komplekse produkter - herunder udlandsrejser og produkter, der ikke er digitaliseret endnu.

Henvendelser til Kundecentret er i 2018 på samme niveau som i 2017. Rejsetidsgarantier er dog vokset med 15 procent i forhold til 2017. Dette skyldes blandt andet et generelt bedre kendskab til Rejsetidsgarantien, der

kommunikeres flere steder - både før, under og efter rejsen. Herudover har der i 2018 været flere ikke planlagte sporarbejder samt arbejdsnedlæggelser blandt det kørende personale i 2. halvår 2018.

Sammenlægningen af Kundecenter og Billetsalg under samme ledelse har i 2018 medvirket til at reducere ventetiden på telefoniske henvendelser.

DSB har i 2018 udbygget brugen af robotter i Kundecentret. Med udgangen af 2018 løser robotterne knap 6 procent af opgaverne.

På DSB's sociale medier ses en flot fremgang i 2018. I løbet af året har DSB på Facebook modtaget 117.000 henvendelser og kommentarer. Procentsatsen i forhold til negative kommentarer, kommentarer der eksempelvis indeholder bandeord eller ytringer, som systemet markerer som negativt, var på 14 procent i 2018 mod 32 procent i 2017. Den væsentligste årsag til faldet af negative kommentarer er, at DSB i 2018 oprettede en ekstra facebookside dedikeret til trafikinformation. Her vælger brugerne selv aktivt at få trafikinformation. På DSB's hovedside på Facebook målrettes kommunikationen nu yderligere, og her præsenteres vores attraktive produkter og kampagner for kunderne.

Kampagner

DSB har i 2018 kørt omkring 50 kampagner, som har spændt vidt og været målrettet unge, seniorer, erhverv og udlandsrejser. Kampagneindsatserne har overordnet haft det formål at skabe større relevans for kunderne. DSB har derfor målrettet indsatsen med en pristilpasset kampagne til de unge.

DSB har tilbudt den unge målgruppe og målgruppen 65+ ekstra rabat på Orange-billetter uden for myldretiden. Kampagnen er afviklet i 4. kvartal 2018, og den er et led i Øst/Vestforenklingen. Konceptet udbredes i 2019 og ses som en vigtig bidragsyder til at opnå DSB's kommercielle målsætninger i 2019. Med erhvervskampagnen er DSB gået utraditionelt til værks ved i november 2018 at sende

en erhvervskasse til i første omgang 500 virksomheder. I kassen var der blandt andet en såkaldt togtest, som skal få virksomhederne til at reflektere over egne rejsevaner og håndtering af rejser. Det øvrige materiale kommunikerer administrative og økonomiske fordele ved at vælge toget frem for bilen.

Kunderne har taget godt imod erhvervskampagnen, og i skrivende stund har 72 brugere gennemført togtesten, hvilket svarer til 14 procent. Målet om, at 12 procent skulle gennemføre testen, er dermed opfyldt.

Orange

I løbet af 2018 har DSB fortsat udviklet Orange-konceptet gennem øget udbud og salg, kampagner, kundesegment, målrettede tilbud samt videreudvikling af styringsværktøjet Revenue Optimizer.

Salget af Orange-billetter udgør 2,4 mio. rejser i 2018 - svarende til en stigning på 40 procent i forhold til 2017.

Frederikssund - sporarbejde

I sommeren 2018 gennemførte Banedanmark et sporarbejde på strækningen mellem Frederikssund og Valby, som medførte en næsten 3 måneders lukning af strækningen, 200 daglige togbusser og over 2 mio. minutters forlænget rejsetid på S-togenes linje C og H.

App'en "Få tiden tilbage" blev udviklet som et pilotprojekt i forbindelse med dette sporarbejde, hvor brugerne på kort tid havde mulighed for at optjene minutter og anvende disse på fremtidige rejser. De første evalueringer af "Få tiden tilbage" viser, at forsøgsprojektet blev taget godt imod af kunderne. 84 procent af de adspurgte i en kundeanalyse har angivet app'en som værende "meget god" eller "god".

Trafikinformation

Tilfredsheden med trafikinformationen er steget til 7,5 i 2018 mod 7,2 i 2017 (på en skala fra 0-10). I forhold til information ved forsinkelser nås målet for året, om end niveauet fortsat er for lavt i forhold til ambitionen for de kommende år.

I 2018 blev der arbejdet med forudsætningerne for den gode trafikinformation til kunderne, ligesom der blev lanceret direkte, kundeorienterede services med app'en Ping - Tog, bus & metro og webservicen dinstation.dk.

Med Ping - Tog, bus & metro har kunderne mulighed for at sætte deres daglige rejser op og få morgenstatus og øjeblikkelig besked ved ændringer samt forslag om alternative rejser. Banedanmarks webservice dinstation.dk er udviklet i den fælles enhed for trafikinformation mellem DSB og Banedanmark og vedrører fjerntogstrafikken. Her får kunderne nemt og enkelt overblik over afgange og ankomster fra de enkelte stationer. Servicen giver endvidere information om de enkelte tog - placering på perron, standsningsmønster og services om bord.

Takstreformer

Trafikvirksomhederne har i 2017 og 2018 gennemført reformer af takststrukturen og produkter på Sjælland og i Vestdanmark med en ambition om at forenkle produkter og priser. Forenklingerne tilstræber, at der etableres et entydigt prishierarki mellem standardbilletter, enkeltbilletter, Rejsekort og periodekort med ambitionen om at skabe større enkelthed og overblik for kunderne.

Takstreformerne har til formål at give mange kunder adgang til flere billige billetter, hvor der er ledig kapacitet.

DSB fortsætter udviklingen i 2019 med at forenkle takstsystemet for rejser over Storebælt. Samtidig med forenklingen af standardprodukter sker en videreudvikling af de kommercielle tilbud på Øst/Vest-markedet.

Materielsituation

Materielsituation udfordret i 2018

DSB har i 2018 især været udfordret af reserveredssituationen på det europæiske marked. Det økonomiske opsving har medført et stigende pres på markedet, hvilket gælder for såvel togkomponenter som komponenter til

mange andre brancher. I konsekvens heraf har DSB været udfordret af lang ventetid på reservedele til vedligeholdelse af togsæt og lokomotiver. Denne udfordring skærpes af den aldrende togflåde, som medfører en øget efterspørgsel efter reservedele.

I slutningen af januar 2018 indstillede DSB midlertidigt driften med 33 ME-diesellokomotiver efter konstatering af begyndende revnedannelser på to aksler. Den reducerede drift med ME-diesellokomotiverne og dobbeltdækkervogne i 2018 har haft negativ betydning for antal kørte kilometer mellem hændelser for flere af materieltyperne, da kørslen har måttet erstattes af andre materieltyper, som har måttet yde ekstra som erstatning for ME-diesellokomotiverne.

DSB har iværksat en række initiativer for at imødegå reservedelssituationen og andre udfordringer på materielsituationen. IC3- og Desiro-togsættene har været særligt udfordrede i 2018, men der har været en forbedring i antal kørte kilometer mellem hændelser fra 3. kvartal til årets udgang.

DSB har fortsat fokus på at forbedre vedligeholdelsen af materiellet og på optimering af kritiske processer mellem drift og vedligeholdelse.

Materiel

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2018	2017	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	7.535	6.488	1.047	16
IC3-togsæt	29.110	30.985	-1.875	-6
IR4-togsæt	10.623	9.135	1.488	16
Øresunds-togsæt	7.099	8.342	-1.243	-15
Doppeltdækkervogne	11.017	15.958	-4.941	-31
MR-togsæt	513	691	-178	-26
Desiro-togsæt	2.512	2.589	-77	-3
ME-diesellokomotiver	2.293	3.724	-1.431	-38
EA-el-lokomotiver	265	154	111	72
S-togsæt	17.386	17.344	42	0

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer, som DSB's lokomotiver, togsæt og dobbeltdækkervogne kører i Danmark.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2018	2017	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	4,7	4,5	0,2	4
IC3-togsæt	28,9	42,8	-13,9	-32
IR4-togsæt	12,4	12,4	0,0	0
Øresunds-togsæt	21,0	21,2	-0,2	-1
Doppeltdækkervogne	18,5	18,2	0,3	2
MR-togsæt	9,0	10,2	-1,2	-12
Desiro-togsæt	8,6	14,1	-5,5	-39
ME-diesellokomotiver	22,5	26,4	-3,9	-15
EA-el-lokomotiver	5,8	6,7	-0,9	-13
S-togsæt	14,2	14,6	-0,4	-3

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.

Udviklingen i pålideligheden af materiellet, som fremgår af ovenstående tabel, viser med få undtagelser generelt en faldende stabilitet for antal kørte kilometer mellem hændelser.

IC4-togsæt

I 2018 kørte IC4-togsættene 7,5 mio. litrakilometer, hvilket er 16 procent mere end i 2017. IC4-togsættene har kørt 18 procent af den samlede dieselproduktion i 2018. IC4-togsættene er i 2018 primært anvendt i regionaltogetrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgangene i fjernogtrafikken.

IC4-togsættenes driftsstabilitet er forbedret sammenlignet med 2017. Antal kørte kilometer mellem hændelser er steget med 4 procent i forhold til 2017. Gode værksteds- og driftsløsninger samt en ensartet værkstedsstruktur er en væsentlig del af forklaringen på udviklingen.

IC3-togsæt

IC3-togsætterne udgør fortsat en meget central del af togflåden på trods af, at det snart er 30 år siden, de første IC3-togsæt blev leveret.

IC3-togsætterne har kørt 29,1 mio. litrakilometer i 2018, hvilket er 6 procent mindre end i 2017. IC3-togsætterne har stået for 69 procent af den samlede kørsel med dieseltog.

IC3-togsætterne har haft en negativ udvikling i antal kørte kilometer mellem hændelser, som er faldet med 32 procent fra 2017. 2018 har været påvirket af udfordringer på markedet for leverancer af reservedele især til motorerne, hvilket har medvirket til et lavere antal kørte kilometer mellem hændelser, da udkoblede motorer i driften gør stabiliteten sårbar. DSB har iværksat en række initiativer for at imødegå reservedelssituationen og andre udfordringer. Dette har medvirket til en forbedring i 4. kvartal 2018. På trods af udfordringerne er IC3-togsætterne stadig det mest driftsstabile materiel.

DSB har igangsat investeringer i levetidsforlængelse af IC3-togsætterne. Det er planen, at IC3-togsætterne først skal udfases frem mod 2029.

IR4-togsæt

IR4-togsætterne anvendes på Kystbanen og til Fjern- & Regionaltogstrafikken sammen med IC3-togsæt.

IR4-togsætterne har i 2018 kørt 16 procent flere litrakilometer og har i 2018 kørt samme antal kilometer mellem hændelser som i 2017.

DSB arbejder fortsat på at øge kundekomforten i IR4-togsætterne. I 2018 fik de sidste tog-

sæt afsluttet kosmetisk opdatering, og indbygning af nyt toiletsystem er begyndt og forventes afsluttet ved udgangen af 2019.

Øresunds-togsæt

DSB har sammen med de svenske materielejere startet et opgraderingsprojekt af Øresunds-togsætterne i 2017. De første opgraderede togsæt er leveret og indsat i drift.

Øresunds-togsætterne har i 2018 kørt 7,1 mio. litrakilometer, hvilket er et fald på 1,2 mio. i forhold til 2017. Faldet i antal kørte kilometer er primært en følge af sporarbejder på Kystbanen, havarier, opgraderingsprojektet og den generelle reservedelssituation.

Dobbeltdækkervogne

Dobbeltdækkervognene trækkes af ME-diesellokomotiver eller EA-el-lokomotiver.

I 2018 har dobbeltdækkervognene haft et fald i antal kørte litrakilometer, hvilket især skyldes den reducerede drift med ME-diesellokomotiver.

MR-togsæt

MR-togsætterne er som planlagt under udfasning og kørte derfor færre litrakilometer i 2018. MR-togsætterne kørte dog flere litrakilometer end planlagt i 2018, da de i perioder erstattede IC4-togsæt visse steder, blandt andet mens IC4-togsætterne blev benyttet som erstatning under den reducerede drift med ME-diesellokomotiver.

I lighed med 2018 er der ikke planlagt kørsel med MR-togsætterne i køreplanen for 2019, men DSB sikrer et antal driftsklare MR-togsæt, hvis der skulle opstå et akut behov i driften.

Desiro-togsæt

I 2018 har Desiro-togsætterne kørt på Svendborgbanen og Lille Syd mellem Roskilde og Næstved. På disse 2 strækninger har de kørt i alt 2,5 mio. litrakilometer i 2018.

Desiro-togsætterne har i 2018 haft et fald på 39 procent i antal kørte kilometer mellem hændelser sammenlignet med 2017. Det har især været hændelser med bremsesystemet,

som er skyld i det faldende antal kilometer mellem hændelser. Der har været ekstra fokus på bremsesystemet, og der har været en positiv udvikling i 4. kvartal 2018.

ME-diesellokomotiver

ME-diesellokomotiverne har kørt væsentligt færre kilometer i 2018 end i 2017, hvilket skyldes, at DSB i slutningen af januar 2018 midlertidigt indstillede driften med alle ME-diesellokomotiver efter konstatering af begyndende revnedannelser på to aksler. ME-diesellokomotiverne er løbende blevet genindsat i takt med, at de har fået udbedret konstaterede revner i akslerne.

ME-diesellokomotiverne har i 2018 haft et fald på 15 procent i forhold til 2017 i antal kørte kilometer mellem hændelser. Der har dog været en positiv udvikling, efter de fleste lokomotiver er genindsat i drift.

Der er fortsat fokus på miljøtiltag og forbedringer på ME-diesellokomotiverne. Gennem de seneste 5 år har DSB implementeret en række tiltag - herunder iværksat ombygning af lokomotiverne for at nedbringe miljøpåvirkningen. DSB forventer at have ombygget hele ME-flåden ved udgangen af 2019, så miljøpåvirkningen nedbringes i perioden frem mod den fulde udfasning.

EA-el-lokomotiver

EA-el-lokomotiverne har i 2018 kørt med en lavere driftsstabilitet end i 2017, og antal kørte kilometer mellem hændelser er faldet 13 procent. Den lavere driftsstabilitet skyldes primært konstaterede fejl i styringen mellem lokomotiv og vogne.

S-togsæt

S-togsættene har kørt 17,4 mio. litrakilometer i 2018, hvilket er på samme niveau som 2017.

S-tog har i 2018 kørt 3 procent færre kilometer mellem hændelser end i 2017. Dette skyldes i høj grad hændelser relateret til det nye signalsystem (CBTC), hvor fejl på signaludstyr på toget giver forsinkelser.

Signalprogrammet

I 2018 har der i Signalprogrammet for Fjern- & Regionaltog været fokus på at leve op til den udrulningsstrategi, som blev introduceret i november 2017. Strategien blev udmøntet i en såkaldt "materielbaseret udrulningsplan", og her var der skåret væsentligt ned på antallet af togtyper og togsæt i DSB's flåde, som skulle udrustes til at kunne køre på det nye ERTMS-system. Planen omfatter indtil videre ombygning af IC3- og Desiro-togsættene samt styrevogne til dobbeltdækkere. Der er i forhold til tidligere sat ekstra fokus på fremdriften af arbejdet med at udruste togene. Især har der været og vil fortsat være fokus på IC3-togsættene. Dette hænger sammen med, at Banedanmark sideløbende med installation af nyt udstyr i det rullende materiel har arbejdet med den såkaldte Plan B om immunisering af elektrificerede strækninger.

Den materielbaserede udrulningsplan blev konkretiseret i en arbejdsgruppe i starten af 2018 med deltagelse af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Banedanmark og DSB.

For bedre at kunne håndtere DSB's del af Signalprogrammet blev der i starten af 2018 gennemført en reorganisering af projektet. Denne bestod primært i, at man for Fjern- & Regionaltog etablerede et såkaldt "core team" med styrkede kompetencer og øget fokus fra den øverste ledelse som de primære ændringer.

Fjern- & Regionaltog

Arbejdet med ombygning af IC3-togsættene har også i 2018 givet store udfordringer i relation til Signalprogrammet. Installationen i det første IC3-togsæt blev færdiggjort i marts 2018. I planen fra november 2017 blev der lagt stor vægt på, at ibrugtagningstilladelse af installationen skulle foreligge i september 2018. Ibrugtagningstilladelsen, som blev opnået i oktober 2018, var behæftet med begrænsninger, blandt andet om at dette første togsæt ikke måtte fragte passagerer eller køre i tunneller. Planen om at påbegynde serieinstallationen i løbet af 2018 blev ikke nået.

I november stod det klart, at Plan B om immunisering ikke længere var en realistisk mulighed. Installationen i IC3-togsættene skal med andre ord lykkes. For at skabe øget robusthed i planerne blev en "Task Force" for IC3-togsættene etableret - med ledelsesmæssig deltagelse fra Banedanmark, DSB og leverandøren Alstom. Forventningen er nu, at serieinstallationen påbegyndes medio 2019, og at der i løbet af 2019 kan installeres udstyr i mindst 6 yderligere togsæt. Installationsarbejdet varetages af DSB Vedligehold, som indgik kontrakt med Alstom om dette i september 2018.

Serieinstallation i Desiro-togsættene blev påbegyndt i juli 2018. Ved udgangen af 2018 var i alt 4 togsæt blevet ombygget og 3 heraf sat i drift på strækningen Lille Syd mellem Roskilde og Næstved. De ombyggede tog har lidt under forskellige fejl relateret til det installerede udstyr til Signalprogrammet, hvilket har belastet driften uforholdsmæssigt meget.

I 2. kvartal 2019 forventes det nye signalanlæg taget i brug på strækningen Roskilde-Køge, som derved bliver den første ERTMS-udrustede strækning i Østdanmark.

Installationsdesign på dobbeltdækkervognene blev færdiggjort i november 2018, og det forventes, at installation af udstyr i de første togvogne påbegyndes i 1. kvartal 2019.

For Øresunds-togsættenes vedkommende blev det af de svenske ejere besluttet at udbyde teknisk udstyr til signalsystem og installationen heraf i et selvstændigt udbud. Installation af udstyr i de 34 togsæt, som ejes af DSB, medtages i dette udbud som en option.

Der har i 2018 været drøftelser mellem Banedanmark, DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om ombygning af IR4-togsættene. DSB ser fortsat et stort behov for, at IR4-togsættene udrustes - ikke mindst for at kunne køre på den nye bane mellem København og Ringsted, når denne ibrugtages med ERTMS senest i 2024. Den endelige beslutning afhænger blandt andet af, hvorvidt der kan

findes finansiering til ombygningen, men erfaringerne fra ombygning af IC3-togsættene spiller også ind i beslutningen. Drøftelserne fortsætter - herunder om DSB kan påtage sig en større rolle i forbindelse med indbygningen i IR4-togsættene end i de øvrige litratyper.

S-tog

Strækningen mellem Jægersborg og Hillerød er den første, der er ibrugtaget med det nye signalsystem. Alle S-tog er udstyret med det nye system. Både tog og systemet på strækningen har i 2018 fået en række softwareopdateringer, der har fjernet en række fejl. Der arbejdes dog fortsat på at løse visse fejl og funktionelle begrænsninger.

Ifølge Banedanmarks seneste plan er næste udrulning planlagt til 2. kvartal 2019.

Banedanmark og DSB har i øjeblikket drøftelser om, hvilke fejl og begrænsninger der nødvendigvis skal være løst, for at de næste udrulninger kan ske som planlagt.

Omdømme

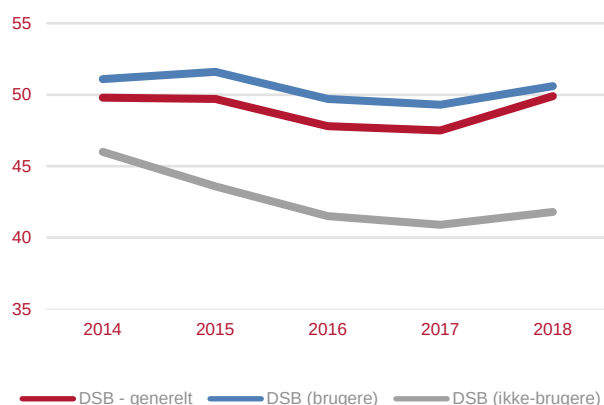
DSB's omdømme stabiliserede sig i 2018 på et niveau omkring 50. Set som gennemsnit for året er omdømmet gået frem i forhold til sidste år med 2,3 point til 49,9. Fremgangen er sket på trods af udfordringer med Banedanmarks nødvendige sporarbejder og de deraf afledte negative effekter for kundepunktligheden og driften. Ved årets udgang lå Passagerpulsmålingen - identificeret i trafikkontrakten - på 48,4, hvilket er en anelse højere end sidste år.

Tendensen hen over året har været den samme for både brugere og ikke-brugere. Det er fortsat sådan, at brugere (50,6) har en markant bedre opfattelse af DSB end ikke-brugere (41,8).

S-togs omdømme har fortsat fremgang i 2018. Det er steget fra 50,5 til 54,1, når man sammenligner 4. kvartal med samme periode sidste år.

Figur 2: Omdømme

Indeks 0-100



Supplerende hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2014	2015	2016	2017	2018
Øst (Øresund – over broen) ¹⁾	-	-	12.067	11.902	12.386
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen) ¹⁾	51.367	53.586	40.828	41.539	41.757
Vest	16.172	15.604	15.154	13.810	13.252
Øst/Vest	8.629	8.297	7.982	8.010	7.644
Øvrige ²⁾	982	1.091	728	667	637
Fjern- & Regionaltog	77.150	78.578	76.759	75.928	75.676
S-tog	111.967	114.121	116.410	112.571	111.067
Danske aktiviteter i alt	189.117	192.699	193.169	188.499	186.743
Krösatåg ³⁾	207	-	-	-	-
Upptåget ⁴⁾	4.848	4.896	3.900	2.733	-
VIAS ⁵⁾	4.246	4.289	2.165	2.165	2.165
Udenlandske aktiviteter i alt	9.301	9.185	6.065	4.898	2.165
Togrejser i alt	198.418	201.884	199.234	193.397	188.908

Personkilometer (mio.)	2014	2015	2016	2017	2018
Øst (Øresund – over broen) ¹⁾	-	-	241	238	315
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen) ¹⁾	1.656	1.730	1.496	1.480	1.479
Vest	968	943	932	902	808
Øst/Vest	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705
Øvrige ²⁾	136	158	116	102	102
Fjern- & Regionaltog	4.688	4.652	4.530	4.509	4.409
S-tog	1.319	1.344	1.354	1.317	1.303
Danske aktiviteter i alt	6.007	5.996	5.884	5.826	5.712
Krösatåg ³⁾	16	-	-	-	-
Upptåget ⁴⁾	203	205	163	114	-
VIAS ⁵⁾	125	127	64	64	64
Udenlandske aktiviteter i alt	344	332	227	178	64
Personkilometer i alt	6.351	6.328	6.111	6.004	5.776

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015. Antal rejser er i 2014 og 2015 medtaget under Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen).

²⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017 og International.

³⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁵⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2014	2015	2016	2017	2018
Øst ¹⁾	8.128	8.816	13.365	13.205	13.409
Vest	8.318	8.396	8.001	6.592	6.401
Fjerntrafik ²⁾	20.338	18.585	18.687	19.549	18.496
Internationale tog ³⁾	1.240	1.048	826	629	357
Fjern- & Regionaltog	38.024	36.845	40.879	39.975	38.663
S-tog	15.936	15.840	15.595	15.149	14.916
DSB Øresund ¹⁾	4.657	4.540	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	58.617	57.225	56.474	55.124	53.579
Krösatåg ⁴⁾	394	-	-	-	-
Upptåget ⁵⁾	2.990	2.991	2.992	1.995	-
VIAS ⁶⁾	4.400	4.292	2.300	2.300	2.300
Udenlandske aktiviteter i alt	7.784	7.283	5.292	4.295	2.300
Togkilometer i alt	66.401	64.508	61.766	59.419	55.879

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015.

²⁾ Fjerntrafik i Danmark er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017 i Danmark.

³⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige indtil 9. december 2017 og chartertog i udlandet.

⁴⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

⁵⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁶⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Materiel i drift ¹⁾	2014	2015	2016	2017	2018
IC4-togsæt	82	82	77	77	75
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC2-togsæt	23	23	-	-	-
IR4-togsæt	24	44	44	44	44
MR-togsæt	53	35	30	12	12
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	4	4	4	4	4
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ²⁾	4	4	4	4	4
Leasede ICE-TD togsæt	13	13	4	-	-
Øresunds-togsæt ³⁾	111	111	111	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	-	-	-	-
ME-diesellokomotiver	33	33	33	33	32
EA-el-lokomotiver	6	6	5	5	5
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Upptåget - El-togsæt ⁴⁾	12	12	12	-	-
VIAS - El-togsæt ⁵⁾	45	19	19	19	19
Rangerlokomotiver/traktorer	14	15	14	14	14
Lejede dobbeltdækkervogne	67	67	67	-	-
Doppeltdækkervogne	46	46	46	113	113

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

²⁾ DSB har i 2016 indgået lejeaftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet frem til december 2020.

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

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁵⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2014	2015 ²⁾	2016 ²⁾	2017 ²⁾	2018 ²⁾
IC4-togsæt	6,5	5,4	3,6	4,5	4,7
IC3-togsæt	54,3	41,3	33,3	42,8	28,9
IR4-togsæt	25,4	16,1	10,9	12,4	12,4
Øresunds-togsæt	36,6	22,7	21,3	21,2	21,0
Doppeltdækkervogne	-	30,5	19,7	18,2	18,5
MR-togsæt	21,2	10,8	9,7	10,2	9,0
Desiro-togsæt	26,6	32,9	17,6	14,1	8,6
ME-diesellokomotiver	32,2	22,8	16,4	26,4	22,5
EA-el-lokomotiver	-	3,9	4,1	6,7	5,8
S-togsæt	19,9	21,1	13,9	14,6	14,2

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.

²⁾ Fra 2015 er antal kørte kilometer mellem hændelser (MDBF) opgjort med et forsinkelseskriterie på 2:59 min.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2014	2015	2016	2017	2018
DSB inklusive DSB Ejendomsudvikling A/S	3.943	3.840	4.060	4.046	3.978
-heraf sociale kapitel ¹⁾	161	144	128	82	86
S-tog	711	722	697	690	690
-heraf sociale kapitel ¹⁾	17	15	12	8	8
Kort & Godt A/S	649	614	636	605	575
-heraf sociale kapitel ¹⁾	14	15	12	12	13
DSB Vedligehold A/S	1.647	1.665	1.706	1.797	1.760
-heraf sociale kapitel ¹⁾	44	52	55	30	34
DSB Øresund A/S ²⁾	319	307	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.269	7.148	7.099	7.138	7.003
Krösatåg ³⁾	17	-	-	-	-
Upptåget ⁴⁾	92	95	96	66	-
VIAS ⁵⁾	186	195	90	88	89
Udenlandske aktiviteter i alt	295	290	186	154	89
DSB-koncernen i alt	7.564	7.438	7.285	7.292	7.092

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

²⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015.

³⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁵⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2014	2015	2016	2017	2018
AC	427	462	509	508	499
Individuel	210	213	212	236	247
DJ	3.776	3.659	3.545	3.522	3.464
FO DSB	1.055	1.069	1.118	1.162	1.186
HK	2.087	2.041	2.124	2.019	1.926
Øvrige	58	45	49	42	49
I alt	7.613	7.489	7.557	7.489	7.371

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2014	2015	2016	2017	2018
Kontraktansatte	210	213	212	236	247
Overenskomstansatte	5.004	5.079	5.295	5.383	5.424
Timelønnede	35	33	44	20	22
Tjenestemænd	2.364	2.164	2.006	1.850	1.678
I alt	7.613	7.489	7.557	7.489	7.371

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2014	2015	2016	2017	2018
Fjerntogsstationer, inklusive fællesstationer ¹⁾	158	159	144	144	135
S-tog inklusive fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-9
S-tog eksklusive fællesstationer	76	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Upptåget ²⁾	17	17	17	-	-
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ³⁾	63	28	28	28	28
Antal betjente jernbanestationer i alt	314	280	265	248	239
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.668	1.593	1.593	1.593
Km bane som betjenes af DSB i Sverige²⁾	180	180	180	-	-
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland³⁾	964	504	504	504	504

¹⁾ Driften af 15 stationer på Grenaa-banen er overdraget i august 2016.

²⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

³⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Resultatopgørelse pr. kvartal

	2018				2017			
Beløb i mio. kr.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.268	1.388	1.272	1.452	1.299	1.424	1.286	1.464
Indtægter fra trafikkontrakter	1.013	1.012	1.011	1.015	1.098	1.095	1.076	1.017
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	64	80	86	73	72	67	67	82
Salg og udlejning af togmateriel	20	6	11	8	16	8	10	6
Nettoomsætning	2.365	2.486	2.380	2.548	2.485	2.594	2.439	2.569
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	142	144	151	141	155	149	137	168
Andre driftsindtægter	526	302	295	375	261	311	529	295
Indtægter i alt	3.033	2.932	2.826	3.064	2.901	3.054	3.105	3.032
Omkostning til råvarer og hjælpematerialer	419	473	454	520	464	437	424	430
Andre eksterne omkostninger	873	1.004	996	1.010	980	929	934	999
Personaleomkostninger	889	948	912	855	924	988	933	1.389
Omkostninger i alt	2.181	2.425	2.362	2.385	2.368	2.354	2.291	2.818
Resultat før af- og nedskrivninger	852	507	464	679	533	700	814	214
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	465	479	436	449	451	428	480	495
Resultat af primær drift	387	28	28	230	82	272	334	-281
Finansielle poster, netto	-26	-45	-34	0	-34	-30	-29	-40
Resultat før skat	361	-17	-6	230	48	242	305	-321
Resultat før skat korigeret for poster af engangskaraktér	114	16	-13	130	48	238	111	151
Periodens resultat	268	0	-5	187	39	185	234	-247
Egenkapital i alt	5.678	5.686	5.670	5.822	5.371	5.568	5.803	5.497
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	36,0	20,4	19,5	26,6	21,4	27,0	33,4	8,3
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	19,2	0,0	-0,4	13,0	2,9	13,5	16,5	-17,5
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	11,4	1,4	0,9	7,8	2,3	7,4	9,5	-8,3

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående

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, netto)

Gearing = Rentebærende gæld, netto / Resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = Egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (Resultat af primær drift + Finansielle indtægter) / Finansielle omkostninger

Strækingsregnskab

For at bidrage til transparens i togdriftens økonomi og resultater har DSB gennem de seneste år udviklet en rapportering af økonomien for togdriften opdelt på aktivitetsområder. Kombineret med en opsplætning af operatøropgaven på strækninger bidrager dette til at give transparens om DSB's togdrift i Danmark, ligesom DSB løbende anvender strækingsregnskabet til at effektivisere.

Følgende kan fremhæves:

- S-togstrafik havde i 2018 et underskud før skat på 17 mio. kr. S-togstrafikken har været negativt påvirket af omkostninger til erstatningskørsel som følge af sporarbejder på Frederikssundsstrækningen. Korrigeres for dette udgør overskuddet af S-togstrafikken 111 mio. kr. for 2018, hvilket er på niveau med 2017
- Fjerntog har været underskudsgivende i 2018, hvilket primært er drevet af faldende passageromsætning samt reduktionen af trafikkontraktbetalingen fra staten¹. Dette modsvares delvist af lavere infrastrukturafgifter som konsekvens af nedsættelsen af broafgiften over Storebælt, faldende reinvesteringer i togmateriel samt DSB's løbende effektiviseringer i administration og støttefunktioner
- Samtlige regionaltoogsstrækninger er underskudsgivende og kræver tilførsel af midler fra statens kontraktbetaling. Strækningernes rentabilitet er generelt afledt af betjeningsomfanget - som er fastlagt i kontrakten med staten - set i forhold til passagerefterspørgslen henover driftsdøgnet. Her er resultatet også påvirket af reduktionen af trafikkontraktbetalingen.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring af tog
- Togsystem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog - lige fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation og billet salg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til Danmarks Jernbanemuseum og ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik, S-togstrafik og Øresundstrafik. Togsystem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og kundeservice samt Trafikafvikling og fællesfunktioner, jævnfør Figur 8.

Indtægter fra trafikkontrakter

Indtægter før udlejning af togmateriel er for 2018 opgjort til 10.157 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

¹ Jævnfør betingelser for reduktion af DSB's kontraktbetaling i Tillægskontrakt 19 fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Reduktionen udgør i 2018 alene 207 mio. kr.

Passageromsætningen er for 2018 opgjort til 5.401 mio. kr. og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne²⁾, hvilket vil sige passagertogstrafikken, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af trafikkontraktbetaling. Provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører fordeles til Systemer & Kanaler og udgør 95 mio. kr. af den samlede passageromsætning.

Den danske passagertogstrafik er præget af et stærkt ønske om sammenhæng i den kollektive trafik - herunder en integreret og ensartet kundeoplevelse på tværs af hele rejsen. For at kunne levere dette er sektoren for kollektiv trafik præget af en høj grad af integration og samarbejde på tværs af trafikselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger som for eksempel Rejsekort, Rejseplan, DOT samt Bus & Tog. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafikselskaber og operatører.

DSB varetager en integrerende rolle i den danske passagertogstrafik ved for eksempel at medfinansiere udviklingen af andre trafikselskabers trafiksystemer og trafikudbud. Som eksempel kan nævnes passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet og udførslen af entreprenørkørsel i Midt- og Vestjylland.

I forbindelse med passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet er der en såkaldt Metrofaktor på 1,49. Denne medfører, at en passager, der rejser med Metroselskabet, vægter mere end en passager, der rejser med DSB, når indtægterne i hovedstadsområdet skal fordeles. DSB indregner i Nettoomsætningen effekten af den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet, som indebærer, at Metroselskabet I/S modtager en overproportional andel af de samlede passagerindtægter i hovedstadsområdet (metrodbelfaktor). Omvendt indeholder statens trafikkontraktbetaling til DSB en kompensation på 177 mio. kr.

Tilsvarende er indgået aftaler om udførelse af entreprenørkørsel for operatøren af trafikken i Midt- og Vestjylland - Arriva Danmark. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgangene i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgangene for passagererne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, og DSB kompenseres i stedet gennem større kontraktbetaling fra staten. Der er tale om entreprenørkørsel på tre strækninger, hvor DSB ikke har stor produktion, og dermed er det heller ikke mange passagerindtægter, som tilfalder Arriva i stedet for DSB - skønsmæssigt 6-7 mio. kr. årligt.

Den samlede trafikkontraktbetaling udgør 3.941 mio. kr. og finansierer den underskudsgivende togekørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med trafikkontrakten med staten. DSB har med visionen om et markedsorienteret DSB fremlagt en ambitiøs plan, der i kombination med investeringerne i jernbaneinfrastrukturen og Fremtidens Tog vil medføre et markant økonomisk råderum i DSB frem mod 2030. Dette vil kunne anvendes til enten at eliminere kontraktbetalingen eller til en kraftig nedsættelse af billetpriserne til gavn for passagerne og samfundet.

Af de samlede indtægter før udlejning af togmateriel udgør passageromsætning 53 procent, indtægter fra trafikkontrakter 39 procent og 8 procent andre driftsindtægter.

²⁾ Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

Kontraktbetalingen er i overensstemmelse med trafikkontrakten med staten fordelt således, at den for Stationer afspejler et risikoafstemt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent, for Materiel og Generelle forpligtelser afspejler omkostningsdækning uden afkast og for Systemer & Kanaler afspejler en overskudsgrad på 5 procent. Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, jævnfør Figur 11.

Det positive resultat for Stationer og for Systemer & Kanaler skyldes således den tekniske fordeling af kontraktbetalingen.

Af de samlede indtægter før udlejning af togmateriel finansierer 70 procent Togkørsel og 26 procent Togsystemopgaver, mens de resterende 4 procent finansierer Generelle forpligtelser.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder 2018

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- og Regional-togtrafik	S-togs-trafik	Øresunds-trafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler ¹⁾	Historiske ²⁾	Engangsposter ³⁾
Passageromsætning	5.401	3.113	1.470	723	0	0	95	0	0
Indtægter fra trafikkon-trakter	3.941	1.562	19	64	582	211	1.494	9	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	815	77	27	15	82	58	183	62	311
Indtægter før udlejning af togmateriel	10.157	4.752	1.516	802	664	269	1.772	71	311
Udlejning af togmateriel	1.468	0	0	0	0	1.468	0	0	0
Indtægter i alt	11.625	4.752	1.516	802	664	1.737	1.772	71	311
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	458	343	74	33	1	0	7	0	0
Andre eksterne omkostninger	5.089	2.404	585	416	405	316	929	32	2
Personaleomkostninger	2.541	1.172	387	209	90	26	639	60	-42
Omkostninger før leje af togmateriel	8.088	3.919	1.046	658	496	342	1.575	92	-40
Leje af togmateriel	1.468	844	474	150	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.556	4.763	1.520	808	496	342	1.575	92	-40
Resultat før af- og nedskrivninger	2.069	-11	-4	-6	168	1.395	197	-21	351
Af- og nedskrivninger	1.689	45	12	4	116	1.373	108	-30	61
Resultat af primær drift	380	-56	-16	-10	52	22	89	9	290
Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	13	0	0	0	0	13	0	0	0
Finansielle poster, netto	75	2	1	0	6	35	21	10	0
Resultat før skat	318	-58	-17	-10	46	0	68	-1	290
Skat af årets resultat	64								
Årets resultat	254								
Procentvis fordeling									
Indtægter fra trafikkon-takt		40%	0%	2%	15%	5%	38%	0%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		47%	15%	8%	6%	3%	17%	1%	3%
Omkostninger før leje af togmateriel		48%	13%	8%	6%	4%	20%	1%	0%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	11.307	4.810	1.533	812	618	1.737	1.704	72	21

¹⁾ Passageromsætning under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

²⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører tilskud til Danmarks Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, egne overtagne tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår samt elimineringsposter.

³⁾ Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden, nedskrivninger af ejendomme, regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd, fratrædelsesomkostninger samt nedskrivning af IC4-togsæt.

⁴⁾ Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje samt indtægter fra Trafikuaafhængige aktiviteter mv.

Omkostninger før leje af togmateriel udgør 8.088 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf er 69 procent anvendt til Togkørsel, 30 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser.

For både indtægter og omkostninger er set bort fra omkostninger vedrørende leje af togmateriel, da materiellet i strækningsregnskabet betragtes som en resultatmæssig neutral virksomhedsintern overførsel. Det er teknisk lagt til grund, at materiellet udlejes til Togkørsel uden et afkast.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser, som dækker over de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

Udgangspunktet for aktivitetsopdelingen er strækningsøkonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitetstræk i områderne.

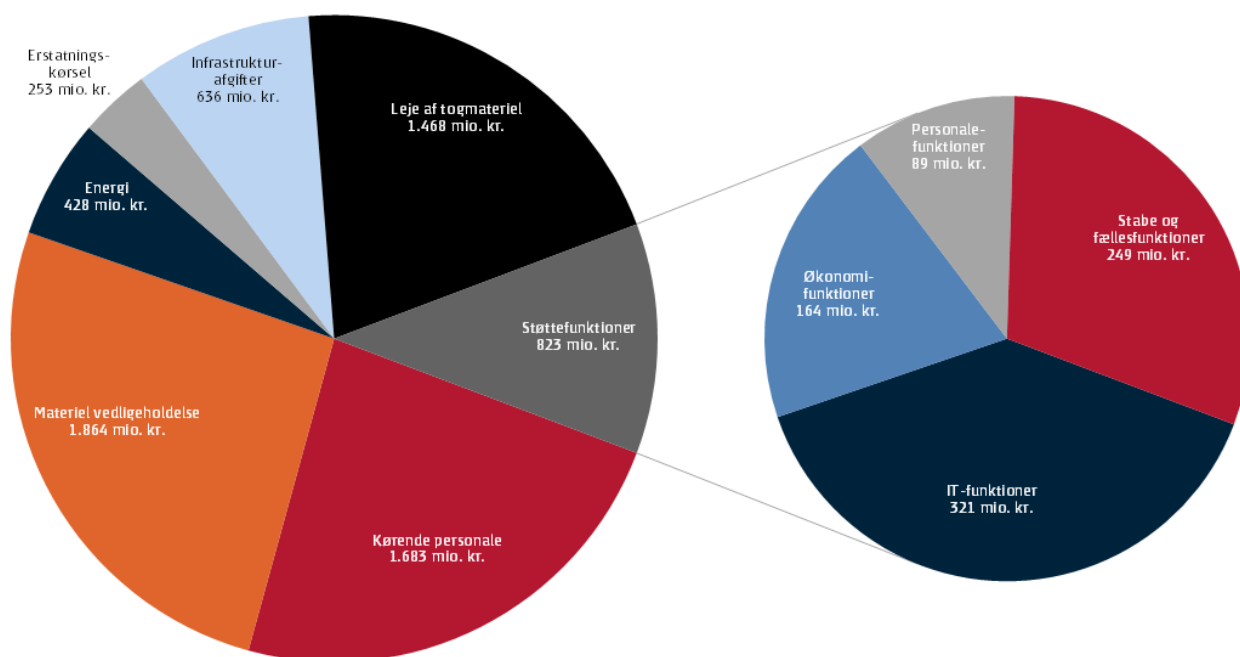
Omkostninger til togkørsel

Størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster i 2018 går til Togkørsel (7.155 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (4.810 mio. kr.), S-togstrafik (1.533 mio. kr.) og Øresundstrafik (812 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og leje af togmateriel udgør i alt 3.332 mio. kr. eller 47 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør 1.683 mio. kr. eller 24 procent, jævnfør Figur 1.

Figur 1: Omkostninger til togkørsel 2018

Beløb i mio. kr.



De kommende år gennemføres et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en velfungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne påvirkes

DSB's økonomi i en meget betydelig grad. Det gælder særligt i form af tab af passageromsætning, når kunder fravælger toget til fordel for andre transportformer, men også i form af øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Banedanmarks bevillinger dækker projektkomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af sporspærring. DSB har i 2018 afholdt 253 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og gennemfører infrastrukturarbejderne.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteterne og dermed også en andel af støttefunktionerne, som udgør 823 mio. kr. eller 12 procent af togkørselsomkostningerne. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, stabe- og fællesfunktioner samt økonomi- og personalefunktioner. Halvdelen af omkostningerne til støttefunktioner er løn- og konsulentomkostninger. Resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger, markedsføring og afskrivninger mv.

Omkostninger til støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområderne ud fra, hvor mange medarbejdere - omregnet til fuldtidsbeskæftigede, der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel, hvor den største del af medarbejderne bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne, trækker en forholdsvis stor andel af de samlede støttefunktionsomkostninger.

Omkostninger til støttefunktioner er kun i begrænset omfang variable i forhold til omfanget af Togkørsel. Overdragelsen af trafik til andre operatører har således ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

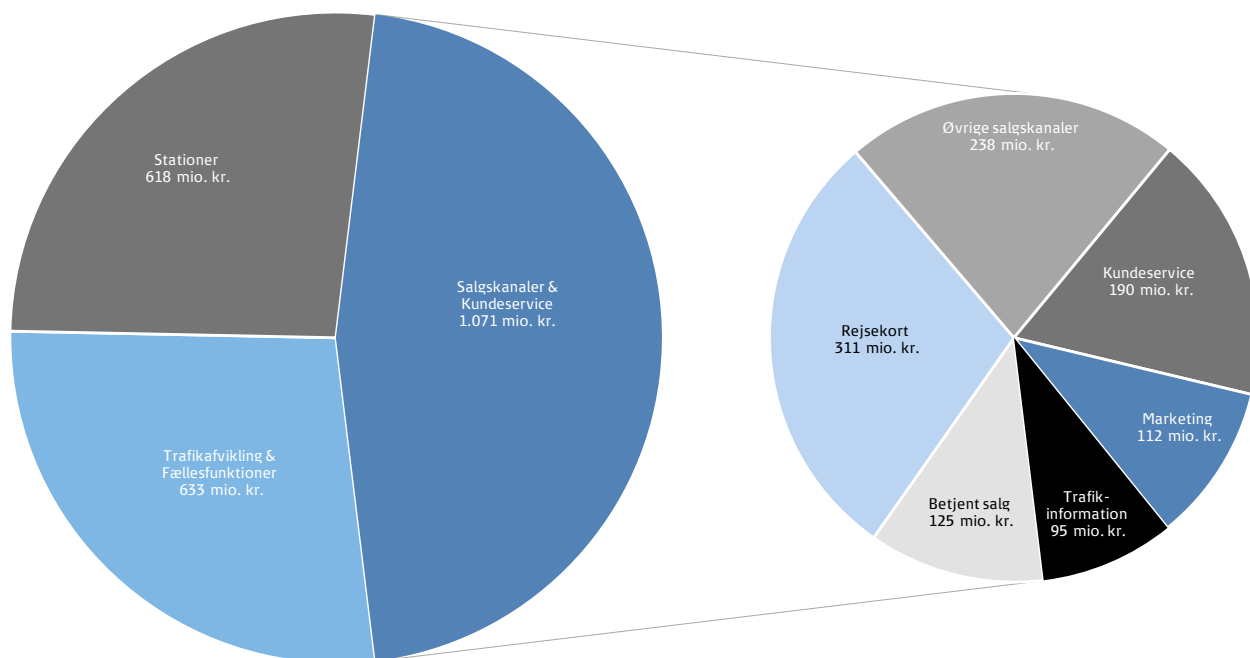
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgør inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.322 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf går 1.704 mio. kr. eller 73 procent til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 618 mio. kr. eller 27 procent går til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundeorienterede aktiviteter såsom billetsalgskanaler (betjent, digitalt og billetautomater), kundeservice, trafikinformation, rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og markedsføring. Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikorienterede aktiviteter såsom personale-, materiel- og trafikplanlægning, trafikuddannelse, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark, jævnfør Figur 2. Togsystemet skal på linje med togkørslen opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og derfor bære en andel af de samlede støttefunktioner.

Figur 2: Omkostninger til Togsystem 2018

Beløb i mio. kr.



Moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen.

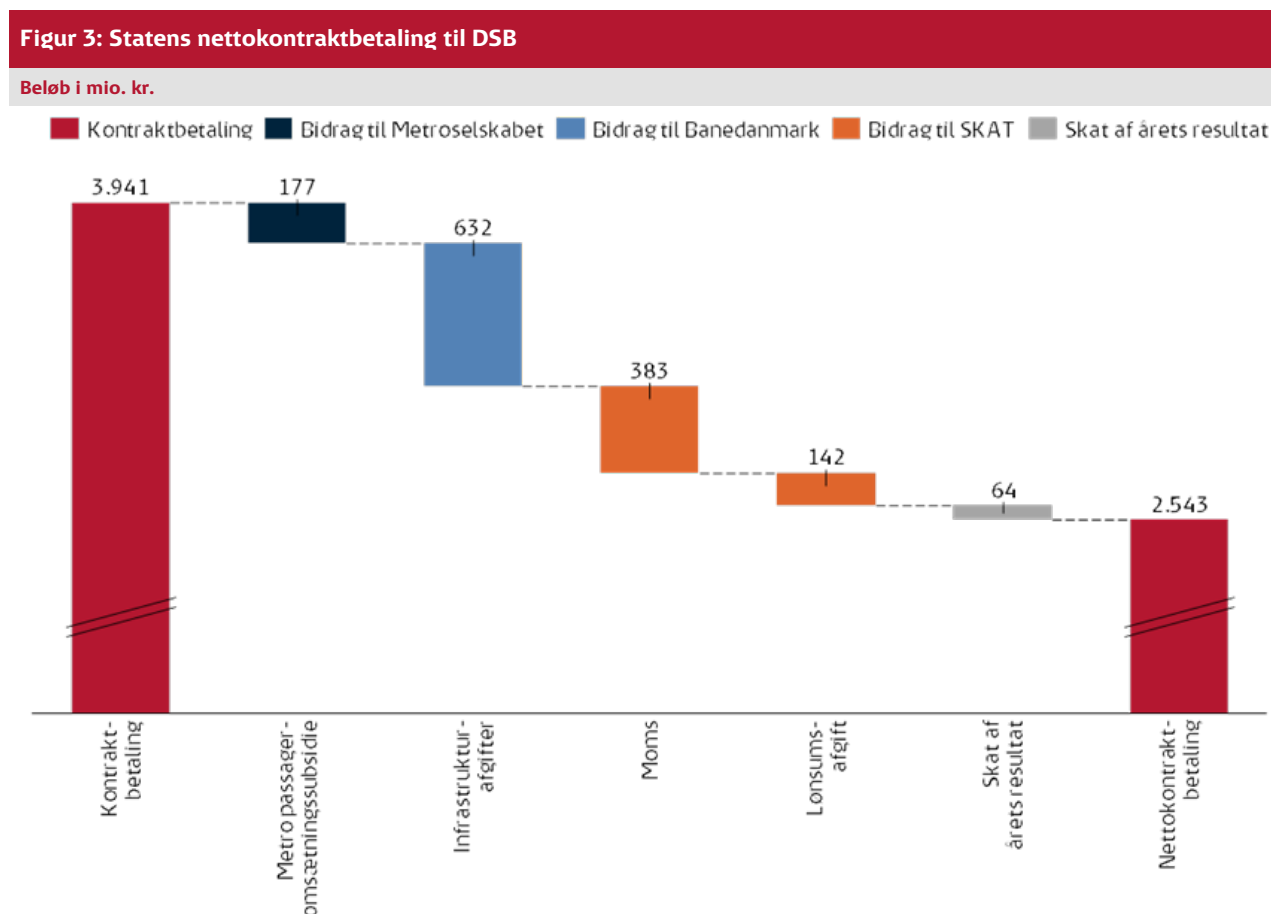
I 2018 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 383 mio. kr. DSB og et antal tilknyttede virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret. Den ikke-afløftningsberettigede moms fordeles til aktivitetsområderne efter de medgåede aktiviteter relative momstræk. Derefter følger den ikke-afløftningsberettigede moms de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

Skat fordeles ikke til aktivitetsområder og strækninger. I Hovedregnskabsopstillingen opdeles skat af årets resultat mellem Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter. Skatten relateret til Offentlige serviceydelser er opgjort til 64 mio. kr. for 2018.

Årets resultat og opgørelse af nettokontraktbetaling

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 254 mio. kr. Årets resultat tilgår DSB's egenkapital, og dermed øges ejerens - statens - værdi af DSB med årets resultat. DSB's bestyrelse kan vælge, at resultatet - eller en del af resultatet - tilgår staten som udbytte. I begge tilfælde går en del af DSB's kontraktbetaling tilbage til staten. På tilsvarende vis gælder, at diverse afgifter - skat, moms og lønsumsafgifter - går tilbage til staten, ligesom DSB betaler infrastrukturafgifter for at benytte den infrastruktur - spor og faste forbindelser, DSB benytter i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Figur 3 opgør statens nettokontraktbetaling til DSB, når der er taget højde for disse forhold, det vil sige, når kontraktbetalingen er fratrasket den interne omfordeling af ressourcer i sektoren samt omfordeling til andre statslige aktører. Nettokontraktbetalingen er dermed et udtryk for statens reelle betaling til DSB for Togdrift.



Statens nettokontraktbetaling til DSB udgør således 2,5 mia. kr.

Strækningsregnskab

Strækningsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i driften og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger. Oplysningerne om økonomien i togkørslen på enkeltstrækninger giver et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift.

I et bredere perspektiv er strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Dette er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med den øvrige kollektive trafik.

Strækningsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører, heller ikke selv om sammenligning alene fokuserer på togkørselsaktiviteterne, ligesom det ikke kan anvendes som et opslagsværk til justering af omkostningerne ved afgivelse af strækninger.

Dette skyldes, dels at strækingsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders omkostninger - i forskelligt omfang er variable med produktionsomfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer, der køres. Således gælder, at der ikke er nogen nævneværdig sammenhæng mellem togkørselens omfang og omkostninger til for eksempel salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergi.

Strækingsregnskabet er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler omkostningerne ved at køre tog. Omkostningerne fordeles på strækningerne i forhold til aktivitetstrækket, og støttefunktionerne fordeles på strækningerne efter det antal fuldtidsansatte, der medgår til de enkelte aktiviteter, jævnfør Tabel 2 og Tabel 3.

Et positivt resultat udtrykker, at strækningen har kørt med overskud og dermed kan drives uden tilskud fra staten. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen har kørt med underskud og skal tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB opgøre de enkelte strækninger inklusive alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er omkostninger til Togsystem for så vidt angår Stationer samt Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i Tabel 4 og Tabel 5. Dette indebærer i praksis, at der medtages omkostninger vedrørende for eksempel stationsdrift, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, trafikinformation og driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv. Omkostningerne er ombrudt på strækninger, selvom aktiviteterne ikke har direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørslen på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 4 og Tabel 5. Pladskilometer tager højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte litra og hvor mange togsæt/vogne, der er koblet på toget på en given strækning. Togkilometer, som ofte har været anvendt som nøgletal, tager ikke højde for disse forskelle. Opgørelsen af personkilometer er behæftet med usikkerhed, idet opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte kunde rejser, i vid udstrækning baseres på stikprøvevise passagerundersøgelser og -tællinger. Som eksempel kan det ikke opgøres præcist, hvor ofte eller hvor langt en pendler med pendrekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter (jævnfør Figur 10).

Tabel 2: Strækingsregnskab for Togkørsel 2018 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Passa- ger- omsæt- ning	Indtæg- ter i alt	Kørende perso- nale	Mate- riel vedli- gehol- delse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funkti- onsom- kostnin- ger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg	1.594	1.619	368	382	122	26	271	1.169	311	183	-44
København - Esbjerg	403	410	100	81	23	2	94	300	71	47	-8
Fjerntog	1.997	2.029	468	463	145	28	365	1.469	382	230	-52
Odense - Svendborg	39	40	21	47	6	0	5	79	14	10	-63
Odense - Ringe	8	9	8	15	2	0	2	27	5	4	-27
Aarhus - Langå - Aalborg	77	81	54	31	10	6	9	110	25	26	-80
Aalborg - Frederikshavn	17	18	6	6	2	6	2	22	4	3	-11
Aarhus - Hamborg	41	42	21	19	6	0	6	52	-8	11	-13
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	95	98	43	118	23	1	13	198	33	22	-155
Aarhus - Fredericia	11	12	5	12	3	0	1	21	4	2	-15
Odense - Fredericia	17	18	17	37	7	0	5	66	11	9	-68
Fredericia - Flensborg	17	18	13	8	3	0	4	28	7	5	-22
Fredericia - Sønderborg	39	41	31	17	4	0	6	58	15	14	-46
Aarhus - Langå - Struer	0	0	7	4	1	0	1	13	3	3	-19
Fredericia - Vejle - Struer	76	80	61	58	19	0	13	151	32	30	-133
Struer - Thisted	0	0	4	3	1	0	1	9	2	2	-13
Regional Vest	437	457	291	375	87	13	68	834	147	141	-665

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel 2018 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Passa- ger- omsæt- ning	Indtæg- ter i alt	Kørende perso- nale	Mate- riel vedli- gehol- delse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funkti- onsom- kostnin- ger	Resultat
København - Kalundborg	92	96	69	117	19	1	9	215	51	34	-204
København - Holbæk	124	128	52	96	11	2	7	168	58	27	-125
København - Roskilde	4	5	12	8	1	0	1	22	6	5	-28
København - Slagelse	143	148	64	62	12	1	12	151	50	31	-84
København - Nykøbing F - Rødby Færge	226	234	118	212	33	4	19	386	129	60	-341
København - Hamborg	55	56	19	25	8	13	2	67	5	10	-26
Roskilde - Køge - Næstved	35	37	30	55	6	4	6	101	16	15	-95
Regional Øst	679	704	364	575	90	25	56	1.110	315	182	-903
København - Helsingør	323	333	134	74	17	38	16	279	63	61	-70
København - Malmø	400	405	68	72	16	4	131	291	87	31	-4
Øresund	723	738	202	146	33	42	147	570	150	92	-74
Fjern- & Regionaltog	3.836	3.928	1.325	1.559	355	108	636	3.983	994	645	-1.694
Central (Hellerup-Valby)	569	577	95	58	12	6	0	171	109	46	251
Køge (Sydhavn - Køge)	191	195	65	70	17	2	0	154	96	33	-88
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	135	137	27	24	6	1	0	58	35	14	30
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	147	150	39	40	10	131	0	220	55	19	-144
Farum (Ryparken - Farum)	101	103	34	29	7	1	0	71	44	17	-29
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	173	177	53	52	13	3	0	121	77	26	-47
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	32	33	9	7	2	0	0	18	11	5	-1
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	122	125	36	25	6	1	0	68	47	18	-8
S-tog	1.470	1.497	358	305	73	145	0	881	474	178	-36
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakt	5.306	5.425	1.683	1.864	428	253	636	4.864	1.468	823	-1.730
Beregnet trafikkontraktbetaling	0	1.645	0	0	0	0	0	0	0	0	1.645
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakt	5.306	7.070	1.683	1.864	428	253	636	4.864	1.468	823	-85

Tabel 4: Strækingsregnskab for Togdrift 2018 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsæt- ning	Togkørsel Andre indtæg- ter	Togkørsel Omkost- ninger	Tog- kørsel Resul- tat	Øvrige Indtæg- ter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passa- ger- omsæt- ning pr. pladskm ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. pladskm ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Per- sonkm mio. en- heder	Togkm mio. en- heder
København - Aarhus - Aalborg	1.594	25	1.663	-44	67	354	-331	0,45	0,47	-0,19	1.779	10,84
København - Esbjerg	403	7	418	-8	21	113	-100	0,41	0,42	-0,22	449	3,12
Fjerntog	1.997	32	2.081	-52	88	467	-431	0,44	0,46	-0,19	2.228	13,96
Odense - Svendborg	39	1	103	-63	5	29	-87	0,33	0,89	-2,19	40	0,94
Odense - Ringe	8	1	36	-27	2	11	-36	0,23	1,01	-5,55	6	0,29
Aarhus - Langå - Aalborg	77	4	161	-80	8	38	-110	0,29	0,60	-0,99	112	1,51
Aalborg - Frederikshavn	17	1	29	-11	2	12	-21	0,42	0,72	-0,78	28	0,27
Aarhus - Hamborg	41	1	55	-13	3	15	-25	0,24	0,31	-0,59	42	0,96
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	95	3	253	-155	12	64	-207	0,21	0,55	-1,66	124	2,29
Aarhus - Fredericia	11	1	27	-15	2	8	-21	0,23	0,54	-1,48	15	0,25
Odense - Fredericia	17	1	86	-68	4	21	-85	0,11	0,53	-4,87	17	0,78
Fredericia - Flensborg	17	1	40	-22	2	10	-30	0,24	0,57	-1,73	18	0,43
Fredericia - Sønderborg	39	2	87	-46	5	25	-66	0,18	0,41	-1,43	46	1,03
Aarhus - Langå - Struer	0	0	19	-19	1	4	-22	0,00	0,60	-3,69	6	0,21
Fredericia - Vejle - Struer	76	4	213	-133	10	51	-174	0,22	0,61	-1,76	98	2,21
Struer - Thisted	0	0	13	-13	0	2	-15	0,00	0,62	-5,86	2	0,13
Regional Vest	437	20	1.122	-665	56	290	-899	0,22	0,56	-1,62	554	11,30

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

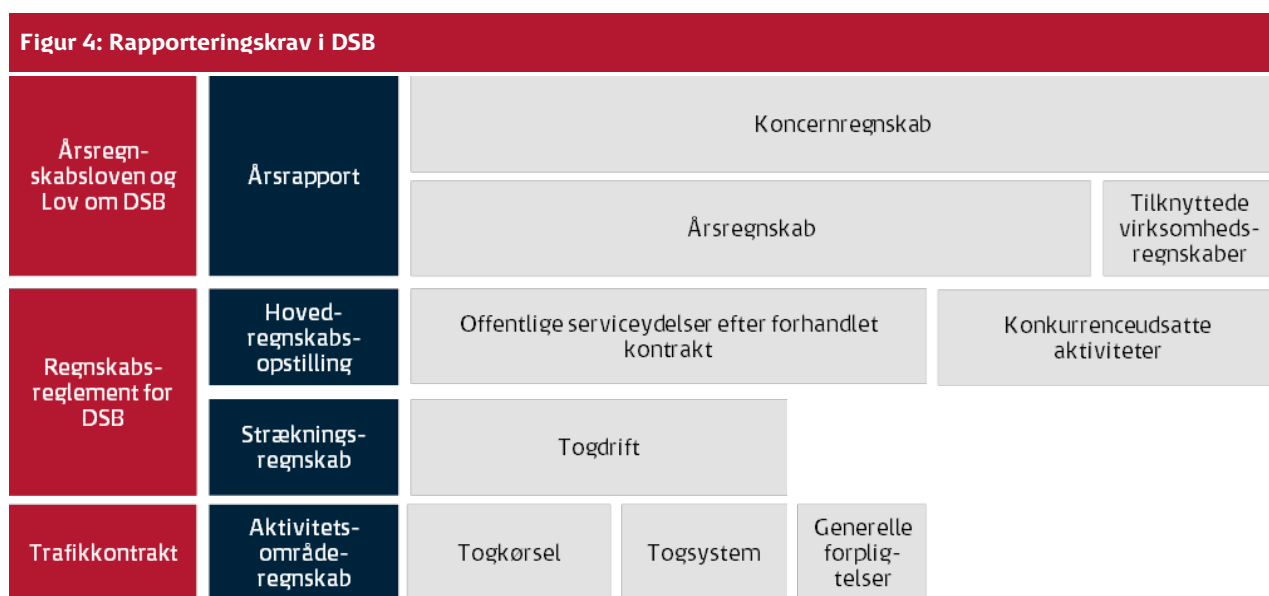
Tabel 5: Strækningsregnskab for Togdrift 2018 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsæt- ning	Togkørsel Andre indtæg- ter	Togkørsel Omkost- ninger	Tog- kørsel Resul- tat	Øvrige Indtæg- ter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passa- ger- omsæt- ning pr. pladskm ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. pladskm ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Per- sonkm mio. en- heder	Togkm mio. en- heder
København - Kalundborg	92	4	300	-204	12	65	-257	0,19	0,62	-2,04	126	1,65
København - Holbæk	124	4	253	-125	16	97	-206	0,29	0,59	-1,29	160	1,16
København - Roskilde	4	1	33	-28	1	7	-34	0,07	0,53	-6,18	5	0,23
København - Slagelse	143	5	232	-84	19	109	-174	0,25	0,40	-0,90	193	1,75
København - Nykøbing F - Rødby Færge	226	8	575	-341	23	130	-448	0,21	0,54	-1,31	342	3,21
København - Hamborg	55	1	82	-26	2	13	-37	0,25	0,38	-0,66	57	0,73
Roskilde - Køge - Næstved	35	2	132	-95	8	44	-131	0,27	1,03	-2,96	45	1,04
Regional Øst	679	25	1.607	-903	81	465	-1.287	0,23	0,54	-1,39	928	9,77
København - Helsingør	323	10	403	-70	44	227	-253	0,32	0,40	-0,71	357	2,75
København - Malmø	400	5	409	-4	48	262	-218	0,40	0,41	-0,65	335	2,47
Øresund	723	15	812	-74	92	489	-471	0,36	0,41	-0,68	692	5,22
Fjern- & Regionaltog	3.836	92	5.622	-1.694	317	1.711	-3.088	0,33	0,49	-0,70	4.402	40,25
Central (Hellerup-Valby)	569	8	326	251	10	181	80	0,64	0,37	0,27	297	2,51
Køge (Sydhavn - Køge)	191	4	283	-88	10	103	-181	0,15	0,22	-0,61	298	3,52
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	135	2	107	30	2	56	-24	0,34	0,27	-0,21	112	1,14
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	147	3	294	-144	3	81	-222	0,20	0,40	-1,34	166	2,10
Farum (Ryparken - Farum)	101	2	132	-29	2	52	-79	0,19	0,25	-0,74	108	1,55
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	173	4	224	-47	3	84	-128	0,19	0,25	-0,51	251	2,40
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	32	1	34	-1	1	18	-18	0,25	0,27	-1,32	14	0,39
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	122	3	133	-8	2	47	-53	0,34	0,37	-0,83	65	1,31
S-tog	1.470	27	1.533	-36	33	622	-625	0,28	0,29	-0,48	1.311	14,92
Strækninger i alt	5.306	119	7.155	-1.730	350	2.333	-3.713	0,32	0,43	-0,65	5.713	55,17
Offentlige serviceydelser	5.306	119	7.155	-1.730	733	2.511	-3.508	0,32	0,43	-0,61	5.713	55,17

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

Anvendt metode ved udarbejdelse af strækningsregnskabet

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jævnfør Figur 4. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige vinkler, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen mellem de enkelte rapporter og samtidig hæmmer transparensen.



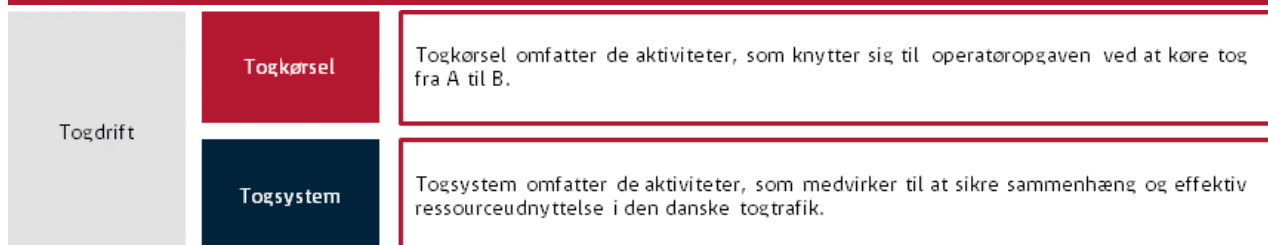
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

Regnskabsreglementet for DSB har til formål at skille Offentlige serviceydelser fra Konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt trafikkontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomhedens resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som udføres i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter. Det vil for eksempel sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den offentlige serviceforpligtelse, men indirekte i form af de klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. Kort & Godt A/S er ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtelse.

Strækningsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere aktiviteterne i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækningsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglementet for DSB.

Figur 5: Elementer i Togdrift



DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet, men skal i forbindelse med trafikkontrakten forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel) og i aktiviteter, der knytter sig til opretholdelse af produktionsapparatet (Togsystem), jævnfør Figur 5.

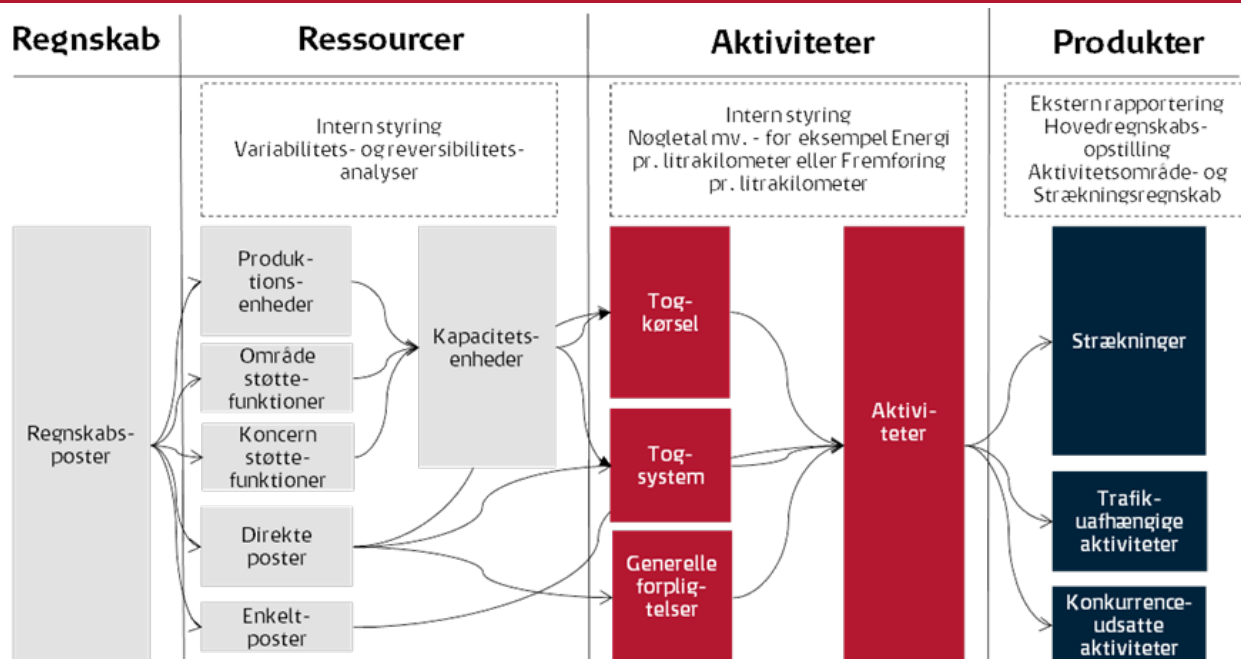
Strækningssøkonomimodellen

Strækningssøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen og strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

Modellen skaber Hovedregnskabsopstillingen ved at opdele aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter - for eksempel udlejning af ejendomme til eksterne kunder.

Offentlige serviceydelser opsplittes yderligere i aktivitetsområder og i de aktiviteter, som DSB udfører for at drive de enkelte strækninger. Strækningerne indeholder alle poster, som relaterer sig til Togkørsel, jævnfør tidligere definition.

Figur 6: Strækningsøkonomi modeldesign



Figur 6 beskriver den principielle metode anvendt i strækningsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressource-niveau grupperes og klassificeres bogføringen i forhold til produktionsnærheden, således at støttefunktionerne kan fordeles i forhold til kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen er primært baseret på objektive og systematiske fordelingsnøgler fra produktionsoplysninger.

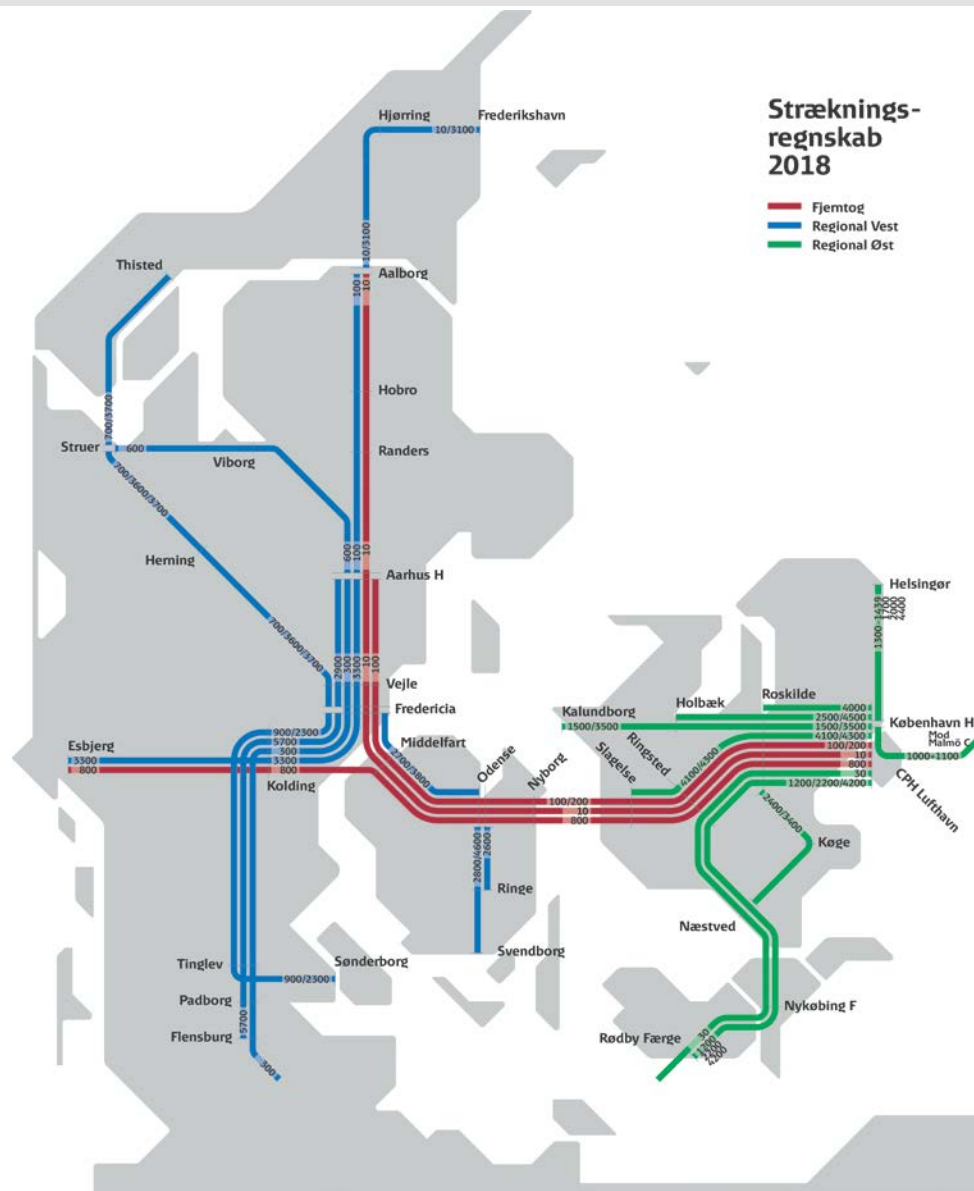
Strækningsøkonomimodellen er baseret på en kombination af fuld omkostningsfordeling og aktivitetsbaseret omkostningsfordeling. Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsreglementets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.

Definition af strækninger

Figur 7 viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2018. De eneste ændringer i forhold til 2017 er, at Nordjyske Jernbaner i august 2017 overtog regionaltogetrafikken i Nordjylland, at kørsel til Ystad blev overtaget af Öresundståg pr. 10. december 2017, samt at strækningen København - Ringsted er forlænget til Slagelse.

Figur 7: Strækingsdefinitioner 2018

Fjern- & Regionaltog



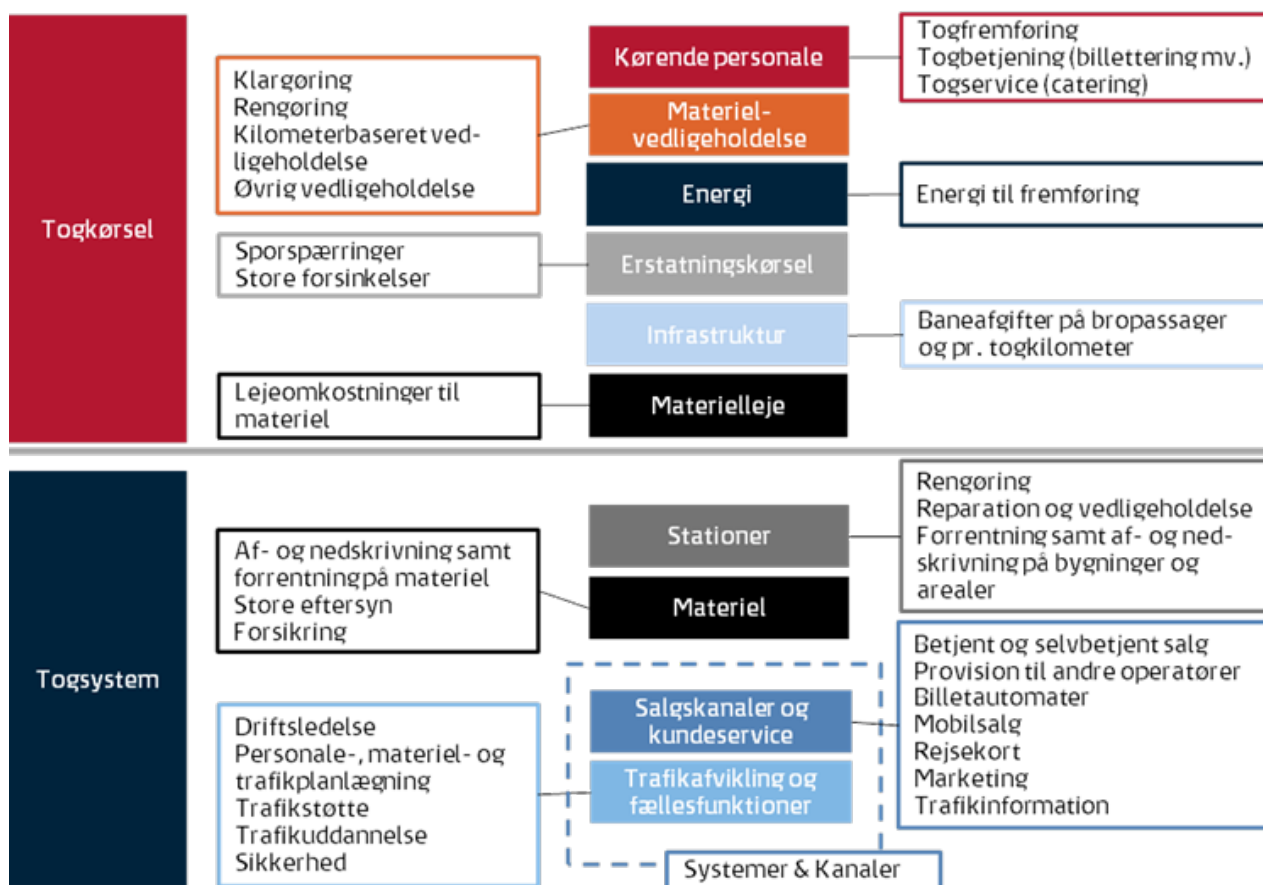
- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt (de røde strækninger), og udgøres af strækningerne København - Aarhus - Aalborg og København - Esbjerg
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger og "halerne" for InterCityLyn fra Aalborg til Frederikshavn samt InterCity fra Aarhus til Aalborg defineres som regionaltog, fordi der reelt set er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer (Aarhus - Langå - Struer, Fredericia - Vejle - Struer, Struer - Thisted (hale af InterCityLyn), Fredericia - Sønderborg, Aalborg - Frederikshavn (hale af InterCityLyn), Aarhus - Langå - Aalborg (hale af InterCity))

- Struer - Thisted betragtes som en særskilt strækning, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 6 gange i døgnet, men ikke modtager den tilhørende passageromsætning
- Øresundstrafikken opdeles i to strækninger (København - Helsingør og København - Malmø)
- Togkategorierne Regional Øst og Regional Vest følger den underliggende togproduktion
- Internationale togsystemer, som i stor udstrækning benyttes af lokalrejsende på Sjælland og i Jylland, defineres som regionaltogstrafik.

Definition af aktiviteter og opdeling i aktivitetsområderne Togkørsel og Togsystem

Det centrale i strækningsøkonomimodellen er definitionen af de aktiviteter, som DSB udfører i togdriften. De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger understøtter sondringen mellem aktiviteter for Togkørsel og Togsystem, som ligger til grund for Aktivitetsområderegnskabet.

Figur 8: Aktiviteter i Togkørsel og Togsystem



Grundregistreringerne understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområdeopfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistreringerne sigter på at understøtte virksomhedens organisering og dermed den mest effektive samlede rapportering. Derfor er rapporteringen på aktivitetsområder baseret på strækningsøkonomimodellens fordelingsnøgler.

Fordelingsnøgler

Strækningsøkonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. strækning afhænge af valget af aktivitetsgrupperinger og fordelingsnøgler.

Fordelingen af togkørselsaktiviteter til strækninger sker overordnet efter følgende principper:

- Hvis aktiviteten kun udføres for at betjene en enkelt strækning sker en direkte henførelse til strækningen
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figur 9: Væsentligste fordelingsnøgler for Togkørsel i strækningsøkonomimodellen	
Kørende personale	Lokomotivfører-, togfører- og togrevisortimer
Materiel vedligeholdelse	Litra timer, litra kilometer og plads kilometer
Energi	Litra kilometer og plads kilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. tog kilometer
Materielleje	Gennemsnit

Figur 9 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togkørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger. Dette kan illustreres ved nedenstående eksempler:

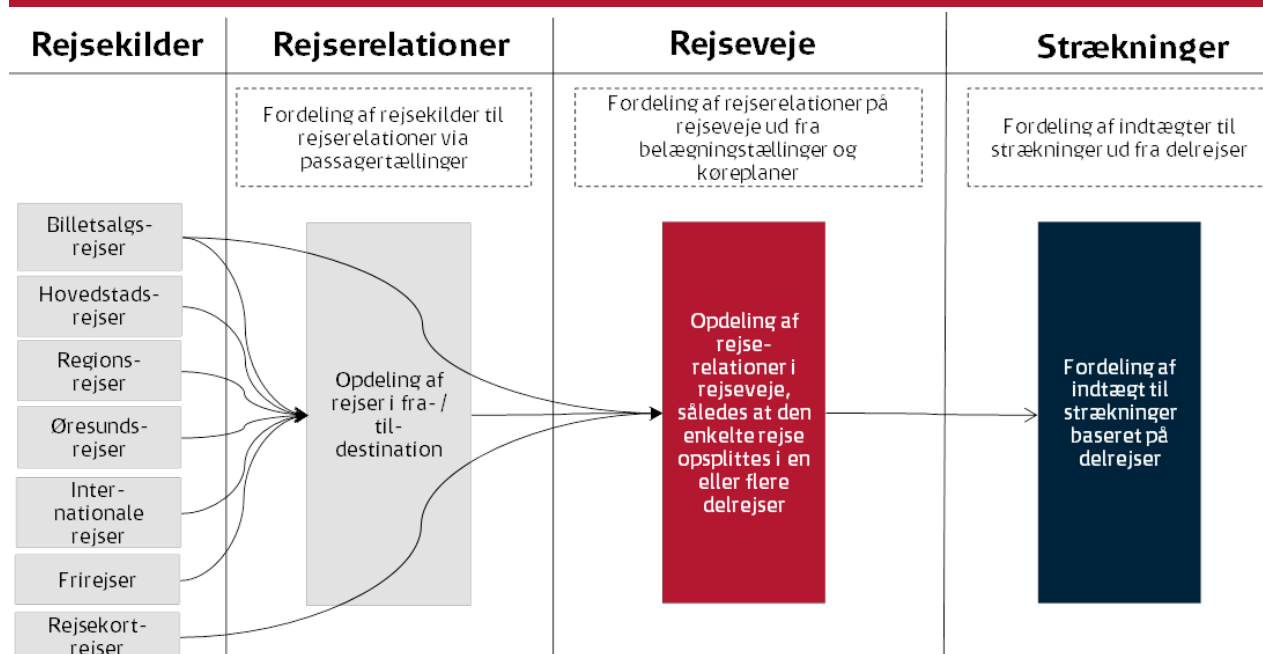
- De fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning
- De fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af for eksempel IC3-togsæt fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra de litrakilometer, som IC3-togsættene har kørt
- Infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget på den enkelte strækning, samt efter hvor mange kilometer det enkelte tog har kørt.

Fordeling af passageromsætning til strækninger

Det er ikke muligt direkte at opgøre antallet af rejser i DSB, hvilket skyldes, at det i den kollektive trafik er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det gælder for såvel periodekort som enkeltrejser, idet det er muligt at købe en åben billet til for eksempel København - Odense. Dermed er det ikke muligt at afgøre, om rejsen blev foretaget med fjerntoget imod Esbjerg, Aarhus eller Aalborg. Hertil kommer, at en rejse kan

gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Aarhus, der involverer lokaltog fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København samt fjerntog fra København til Aarhus, foretages på samme billet.

Figur 10: Principper for allokering af passageromsætning til strækninger



Opgørelsen kompliceres endvidere af, at der i dag findes mange billetsystemer og takstområder, som skal koordineres på tværs af forskellige operatører.

For Fjern- & Regionaltog har DSB således en række rejsekilder, jævnfør Figur 10, hvoraf de største er DSB's egne billetsalg og hovedstadsrejser samt rejsekortet. Rejserne opgøres blandt andet ved passagertællinger i tog samt vejning af tog, som omregnes til antal kunder. Metoderne varierer fra rejsekilde til rejsekilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde.

Rejserne skal herefter opdeles i rejserelationer, som viser, hvorfra og hvortil rejsen er foretaget. Det bliver blandt andet foretaget på grundlag af passagerundersøgelser³⁾ af rejsemønstre, som giver en statistisk vægt, der kan anvendes på rejsekilderne. Det betyder, at opdelingen er behæftet med statistisk usikkerhed relateret til stikprøvernes størrelse på den enkelte strækning relativt til den samlede rejsepopulation på strækningen.

Når rejserelationerne er fastlagt, skal rejsevejen fastlægges, det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til rejsen mellem 2 destinationer. Eftersom en rejse kan foretages over flere strækninger, skal den deles relativt mellem strækningerne. Således kan en rejse opdeles i en eller flere delrejser. Til brug for opdelingen på rejseveje benyttes belægningstællinger og køreplaner.

Delrejserne benyttes til at fordele passageromsætningen ud på strækninger i den overordnede rejseindtægtsmodel. I strækningsøkonomimodellen anvendes dette input som nøgle til at fordele

³⁾ BRIK-tællingen i hovedstadsområdet og Landstællingen, som foretages af COWI for Fjern- & Regionaltog.

den bogførte passageromsætning. Der er således et vist omfang af skøn i passageromsætningen knyttet til enkeltstrækninger.

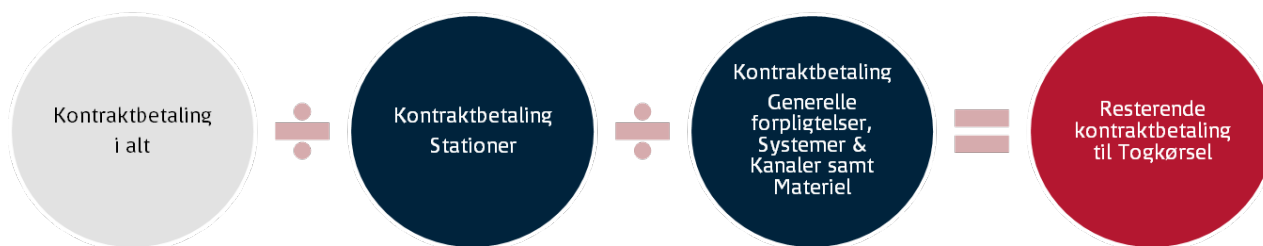
For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

Fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke trafikkontraktbetalingen ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele kontraktbetalingen efter.

Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele kontraktbetalingen efter følgende metode:

Figur 11: Principper for fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder



Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent. Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser (historiske) er baseret på omkostningsdækning. Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent, hvorimod kontraktbetalingen til Materiel alene dækker alle projektomkostningerne i forbindelse med forberedelserne på indkøb af nye el-tog til Danmark, eftersom materiel-lejen afregnes til togkørselsaktiviteten.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik, Øresundstrafik og S-togstrafik. Hvis en strækning giver overskud uden kontraktbetaling, fordeles kontraktbetalingen alene til de underskudsgivende trafikområder.

Derudover er det forudsat, at passageromsætningen tilfalder Togkørsel og således modelmæssigt ikke bidrager direkte til Togsystem.

Fordeling af leje af togmateriel

Alle indtægter og omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster til materiel er samlet i to puljer - én pulje for Fjern- & Regionaltog (inklusive Øresund) og én for S-tog. Dog er begge puljer eksklusive Fremtidens Tog, som ikke er medregnet.

På Fjern- & Regionaltogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense - Svendborg, Odense - Ringe, Aarhus - Hamborg, København - Hamborg og København - Malmø), afregnes strækningerne direkte med de specifikke materielomkostninger. Den resterende materielpulje betragtes som en fælles pulje og beregnes derfor som en gennemsnitlig materielleje ved brug af de kørte litrakilometer på de enkelte strækninger. Materiellejen for S-tog er alene baseret på de faktiske omkostninger til materiellet.

Ledelseserklæring

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2018.

Regnskabet er udarbejdet efter de principper og metoder, som er angivet i Regnskabsreglementet for DSB, under hensyntagen til fortolkninger aftalt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2018, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogstrafikken.
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 7. februar 2019

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Samfundsansvar

DSB's fokus på samfundsansvar bidrager til at skabe rammerne for:

- At kunderne kan rejse nemt, sikkert og trygt med DSB - herunder også ældre og kunder, der er udfordret af handicap
- En miljø- og klimavenlig kollektiv transport til gavn for samfund, kunder, medarbejdere og DSB
- Et godt arbejdsmiljø, hvor blandt andet mangfoldighed bidrager til at udvikle DSB
- Intern stolthed over at arbejde i DSB, som bidrager positivt til samfundet.

RESSOURCER →	AKTIVITETER →	VÆRDISKABELSE
Kapital: DSB er finansieret gennem indtægter fra billet- og kiosksalg, udløjning og salg af ejendomme samt trafikkontraktbetaling. Energi og vand: DSB anvender el, varme og vand til tog, bygninger og stationer samt diesel til lokomotiver og togsæt. DSB er ved at skifte dieseltog ud med el-tog. Materiel: DSB har togsæt, lokomotiver og togvogne til at transportere kunder. Ved sporarbejder og hændelser indsætter vi togbusser til erstatningskørsel. Samarbejde: DSB har en bred vifte af samarbejdspartnere, som er afgørende for vores forretning - vores ejer (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet), politikere lokalt og landsdækkende, leverandører - herunder Banedanmark og trafikskelskaber - fagforeninger og interesseorganisationer. Mennesker: DSB har kompetente og engagerede medarbejdere til at løse de mange opgaver og bringe kunderne sikkert fra A til B.	Togdrift: DSB har mere end 10.000 togaftage om dagen og kører mere end 80 mio. km årligt med en operatørpunktighed (den del af punktigheden DSB har ansvaret for) på henholdsvis 94,4 procent for Fjern- & Regionaltog og 98,2 procent for S-tog. Vedligehold: DSB's værksteder vedligeholder og klarer vores mere end 450 tog. Billetsystemer: I samarbejde med andre trafikskelskaber sikrer DSB, at man kan købe billet til rejser med tog, metro og bus på stationer, hjemmesider, i app's og med rejsekort. Trafikinformation: DSB informerer kunderne om togtrafikken med udkald på stationer og i tog samt på app's, hjemmesider, perronskilte mv. i tæt samarbejde med Banedanmark. Kiosker: DSB har 58 kiosker med en årlig omsætning på 813 mio. kr. Stationer: Vores kunder kan stige af og på fra over 200 stationer.	Sammenhæng: DSB udgør ryggraden i den kollektive transport i Danmark. Vores formål er at bidrage til en bæredygtig vækst og mobilitet gennem pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik. Miljø: DSB er med til at mindske miljøbelastningen i transportsektoren ved mindre CO₂-udledning pr. passager i forhold til for eksempel bil og fly. Med den planlagte elektrificering af tog vil CO₂-udledningen blive markant reduceret. Kunder: Vores kunder har dagligt 0,5 mio. rejser med DSB og vurderer tilfredshed med rejsen til 8,0 på en skala fra 0-10. Ansatte: I 2018 havde DSB 7.371 medarbejdere svarende til 7.092 årsværk. Indtægter: DSB havde i 2018 i alt 11.855 mio. kr. i indtægter - heraf kommer 45 procent fra passageromsætning og 34 procent fra kontraktbetaling. De resterende indtægter kommer fra øvrige aktiviteter. Viden og samarbejde: DSB opsamler stor viden om kollektiv transport, som vi deler med vores samarbejdspartnere og ejer - både direkte til den almindelige dansker, til landets beslutningstagere og offentlige instanser samt interessegrupper og trafikskelskaber.

Det fremgår af den etiske politik, at DSB vil efterleve FN Global Compacts 10 universelle principper med fokus på menneske- og arbejdsrettigheder. Det etiske regelsæt stiller krav om at overholde nationale og internationale regler om børnearbejde, sikkerhed og arbejdsmiljø, diskrimination, tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft, korruption og bestikkelse samt miljø. Af den etiske politik fremgår det også, at DSB har en whistleblowerordning, der sikrer gode muligheder for at håndtere eventuelle uregelmæssigheder så tidligt som muligt.

Miljøpolitikken beskriver indsatsen for aktivt at mindske DSB's klimapåvirkning. Herudover findes en tilgængelighedspolitik, som sikrer, at også kunder med handicap kan benytte sig af DSB's tilbud.

DSB har desuden politikker for arbejdsmiljø, mangfoldighed, personale og kommunikation, som sætter rammerne for ordentlige og sikre arbejdsforhold samt en åben og ærlig kommunikation.

Indkøbspolitikken skal sikre, at DSB håndterer indkøb professionelt og forebygger bestikkelse. Samfundsansvaret kommer også til udtryk i de krav, der stilles til leverandører. DSB sikrer i forbindelse med indgåelse af kontrakter med eksterne leverandører, at de i relevant omfang bliver gjort bekendt med det etiske regelsæt.

Sikkerhed og tryghed er en menneskeret. Det samlede udtryk for DSB's arbejde med dette afspejles i ovenstående politikker og dokumenteres gennem nedenstående aktiviteter.

Samarbejde og støtte

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact og rapporterer årligt om arbejdet med samfundsansvar.



I 2018 indgik DSB et 4-årigt strategisk partnerskab med FN's børneorganisation UNICEF. Formålet med samarbejdet er at gøre det nemt for DSB's kunder og medarbejdere at engagere sig i at hjælpe verdens mest udsatte børn og på den måde bidrage til at skabe en mere retfærdig og bæredygtig fremtid. DSB har valgt at fokusere på følgende 4 af FN's 17 verdensmål: Stop sult, rent vand og sanitet, kvalitetsuddannelse samt industri, innovation og infrastruktur. DSB samlede i 2018 i alt 575.000 kr. ind til UNICEF's arbejde, og ambitionen for de kommende 3 år er 1 mio. kr. årligt.

Siden 2008 har DSB samarbejdet med Natteravnene, der består af 4.000 frivillige voksne, som færdes i byernes natteliv - herunder på stationer og i tog. DSB støtter Natteravnene økonomisk. De kan køre gratis med alle DSB-tog, når de udfører deres frivillige arbejde. Endvidere har DSB folieret 2 S-tog med Natteravnens logo og farver.

DSB samarbejder med en række hjælpeorganisationer i Danmark ved at give dem lov til at samle ind til velgørende formål og dele materiale ud til kunderne på stationerne. Det er organisationer som Danmarks Indsamling (DR og Danmarks 12 største humanitære organisationer), Folkekirkens Nødhjælp, Kræftens Bekæmpelse, Mellemfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

Når der er valg i Danmark, støtter DSB op om den demokratiske proces ved at give de opstillede partier og kandidater tilladelse til at dele materiale ud på stationerne i perioden op til valget.

Sikkerhed og tryghed

Det skal være sikkert og trygt at være kunde og medarbejder. Ifølge ERAIL (European Railway Accident Information Links) er den danske jernbane blandt Europas mest sikre. Det skyldes ikke mindst, at sikkerhed er en grundforudsætning for DSB, og at sikkerhed er dybt integreret i den måde, DSB arbejder på. I sikkerhedspolitikken er det udtrykt således: Vores kunder skal kunne tage sikkerheden for givet - det må vi aldrig!

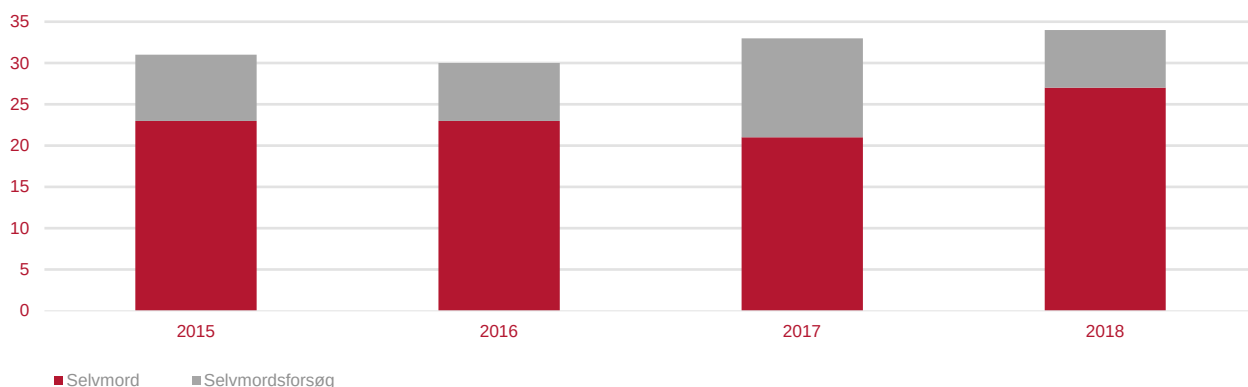
Overvågning i tog og på stationer bidrager til tryghed. Ultimo 2018 var der opsat over 2.000 kameraer på 143 stationer og næsten 4.000 kameraer i S-togene. Kameraovervågningen bliver blandt andet brugt til at sikre, at der tilkaldes politi og ekstra personale, når situationer kræver det samt til at hjælpe politiet med at opklare sager om hærværk, vold og lommetyverier mv.

Der er i DSB's tog og på udvalgte stationer monteret hjertestartere, som også i 2018 gentagne gange er blevet anvendt til at redde liv. DSB fortsatte i 2018 samarbejdet med Trygfonden om at afholde kurser i brugen af hjertestartere for DSB's personale.

Selv mord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende hændelse. Det er en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, der dog også påvirker kunder og medarbejdere i form af togeflysninger, forsinkelser og psykiske belastninger. I 2018 blev registreret 27 selvmord og 7 selvmordsforsøg (henholdsvis 21 og 12 i 2017).

Figur 1: Selvmord og selvmordsforsøg

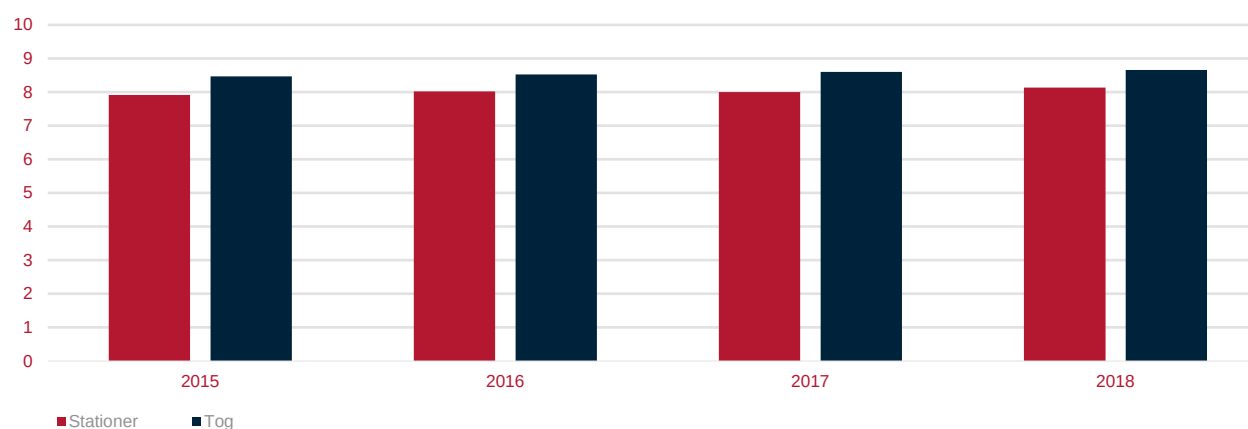
Antal



I kundemålinger følges løbende kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Målingen viser, at kundernes tryghedsoplevelse i 2018 er steget på begge områder i forhold til 2017.

Figur 2: Kundetilfredshed med tryghed

Skala 0-10



DSB bruger hvert år store beløb på at bekæmpe graffiti samt skabe pæne og trygge miljøer for kunderne i tog og på stationer. Det sker gennem forebyggelse med vagtordninger mv. og ved afrensning af tog og ejendomme.

Hjemløse, som tager ophold på stationer og i tog, er med til at skabe et utrygt miljø for kunderne. DSB har i vinteren 2017/18 etableret et samarbejde med Københavns Kommunes Hjemløseenhed for at hjælpe de hjemløse på stationerne videre. Samarbejdet har blandt andet medført, at medarbejdere kontakter Hjemløseenheden, når de møder hjemløse med behov for hjælp. Med bidrag fra Hjemløseenheden har DSB også udarbejdet et kort med overnatningssteder og herberger, som kan uddeles af medarbejderne.

Derudover har DSB deltaget i samarbejdet Tryg-By 18 med Københavns Politi og Københavns Kommune, hvor kampagnen "Pickpockets Love Distractions" har medvirket til øget tryghed omkring billet-, betalings- og hæveautomater i det københavnske bybillede.

Arbejds miljø

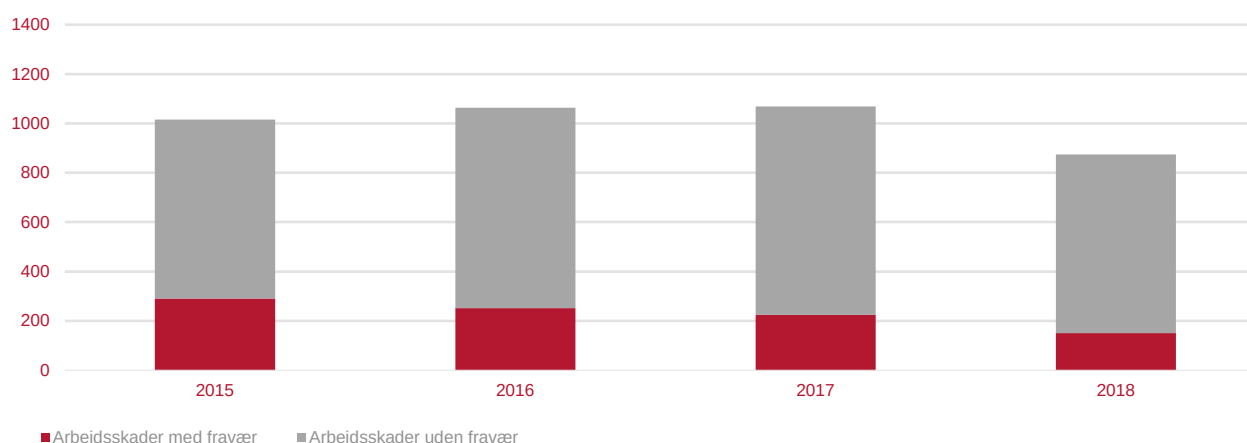
Det er en del af DSB's strategi at være en attraktiv arbejdsplads. DSB har en systematisk tilgang til arbejdsmiljø og blev i 2018 igen arbejdsmiljøauditeret efter OHSAS 18001-standarden. Det blev desuden besluttet, at DSB i 2020 skal overgå til den nye ISO45001-standard.

Det var også i 2018 et mål at nedbringe antallet af arbejdsulykker og fraværet generelt. Arbejdsulykker med fravær er faldet fra 224 i 2017 til 151 i 2018. Faldet skyldes en øget, systematisk analyse af årsager og omfang af arbejdsulykker samt et fald i vold, trusler, fald- og snubleulykker i konsekvens af stor fokus og indsats på disse områder.

Arbejdsulykker uden fravær er faldet fra 845 i 2017 til 723 i 2018. En af årsagerne til faldet er en ændret registreringsprocedure, således at nogle hændelser nu registreres som "Tilløb til ulykke". Samlet er arbejdsulykker faldet fra 1.069 i 2017 til 874 i 2018.

Figur 3: Arbejdsskader

Antal

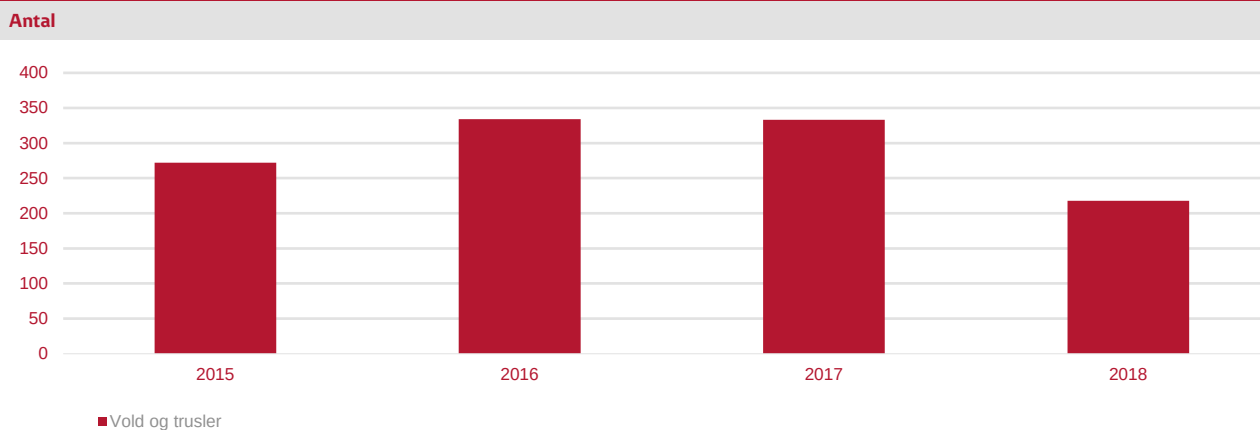


Der har igen i 2018 været fokus på at nedbringe det generelle sygefravær. Dette har dog ikke haft den ønskede effekt, da fraværet er steget fra 9,1 dage i 2017 til 9,2 dage i 2018.

DSB har i 2018 arbejdet på at reducere stress. Det er sket gennem informationsmateriale, værktøj og kurser for ledere. Andelen af medarbejdere, som svarer, at de har oplevet arbejdsrelateret stress er i 2018 på 28 procent. Det indgår i handlingsplanerne at fortsætte fokus på forebyggelse af stress.

Når mange mennesker er samlet på stationer og i tog samt i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod kunder og medarbejdere. DSB gør sit yderste for at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem uddannelse af medarbejdere i konflikthåndtering, ved samarbejde med politiet og i dialog med kunderne. I 2018 indførte DSB nye retningslinjer for forebyggelse og håndtering af vold og trusler, hvor fokus var på, at medarbejdernes helbred altid kommer i første række. Desuden sikres støtte, når vold og trusler er forekommet. I en periode over 3 måneder blev der kørt en ekstern kampagne om, at DSB ikke accepterer vold og trusler, samt at de politianmeldes. Resultatet i 2018 blev et stort fald i antallet af volds- og trusselsepisoder mod medarbejderne.

Figur 4: Vold og trusler mod medarbejdere



DSB har nul-tolerance overfor krænkende adfærd i alle sammenhænge - både eksternt og internt. Dette gælder, uanset om der er tale om seksuel chikane, vold, trusler eller øvrig chikane. I de årlige arbejdspladsvurderinger indgår en opfølgning på omfanget af krænkende adfærd internt i DSB, som danner grundlag for ledelsesmæssig opfølgning herpå.

Tilgængelighed

DSB ønsker, at det skal være nemt for alle at tage toget - også for de, som er udfordret af handicap.

DSB tilbyder handicapassistance, som kan bestilles hele døgnet - dog minimum 12 timer før planlagt afrejse. Ligeledes har DSB en ledsagerordning, som gør det muligt for den handicappede til en reduceret pris at have en ledsager med.

I 2018 udførte DSB omkring 18.000 bestilte handicapassistancer og solgte 58.000 ledsagerbilletter.

I 2018 har DSB indgået en underleverandøraftale med Region Nordjylland. Aftalen medfører, at Nordjyske Jernbaner pt. kører alle tog nord for Aalborg. DSB modtager bestillinger og udfører assistancer til togrejser med Nordjyske Jernbaner. Ligeledes har DSB fortsat handicapassistance til kunder, der benytter toget mellem København og Ystad.

DSB yder en særlig indsats for børn i adskilte familier. DSB har uddannet 70 børneguides, som under rejsen tager sig af børnene i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. I 2018 blev solgt over 17.000 børneguide-rejser.

Mangfoldighed

DSB ønsker at være en attraktiv arbejdsplads præget af mangfoldighed og mener, at en målrettet og prioriteret indsats gør DSB stærkere og øger konkurrenceevnen. DSB har derfor en mangfoldighedspolitik med udvalgte indsatsområder, som skal styrke området frem mod 2020 - herunder vedrørende praktikpladser, ledelse, etnicitet og køn.

DSB har siden medio 2017 haft omkring 80 flygtninge i kort virksomhedspraktik (4 uger) eller brancheforløb (13 uger). DSB fortsætter forløbet i 2019.

DSB har øget antal praktikpladser for lærlinge og havde ved udgangen af året omkring 50 praktikpladser for lærlinge på værkstederne. Derudover har DSB i 2018 haft fokus på at rekruttere kontorelever og havde 17 elevpladser ved udgangen af 2018.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af personalepolitikken. I bestyrelsen er kønsfordelingen ligelig (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet), og bestyrelsens kønsfordeling lever dermed op til målet om, at minimum en tredjedel af medlemmerne skal være det underrepræsenterede køn.

Ultimo 2018 var kønsfordelingen i direktørkredsen 29 procent kvinder - dette er også tilfældet blandt alle ledere i DSB - næsten samme andel som blandt alle ansatte, hvor der er 26 procent kvinder. DSB's mål er en afbalanceret kønssammensætning med minimum 1/3 af det underrepræsenterede køn, hvilket også indgår i overvejelserne ved rekruttering til virksomhedens væksthuss for ledere og før-ledere.

Bestikkelse

DSB tolererer ikke korruption og har tydelige interne retningslinjer for modtagelse af gaver. Retningslinjerne bliver formidlet til medarbejdere på intranet, via e-learning og er et emne i introduktionsforløbet for nye medarbejdere. Tilsvarende har DSB en indkøbspolitik med Code of Conduct, som alle leverandører skal efterleve. DSB handler med både danske og internationale leverandører som en integreret del af vedligeholdelse og indkøb af nye tog samt øvrige aktiviteter. DSB foretager en meget stor andel af indkøbene hos kendte leverandører. Endelig har DSB en whistleblowerordning, som administreres af chefen for den interne revision. DSB har ikke observeret tilfælde af bestikkelse i 2018.

Miljø og klima

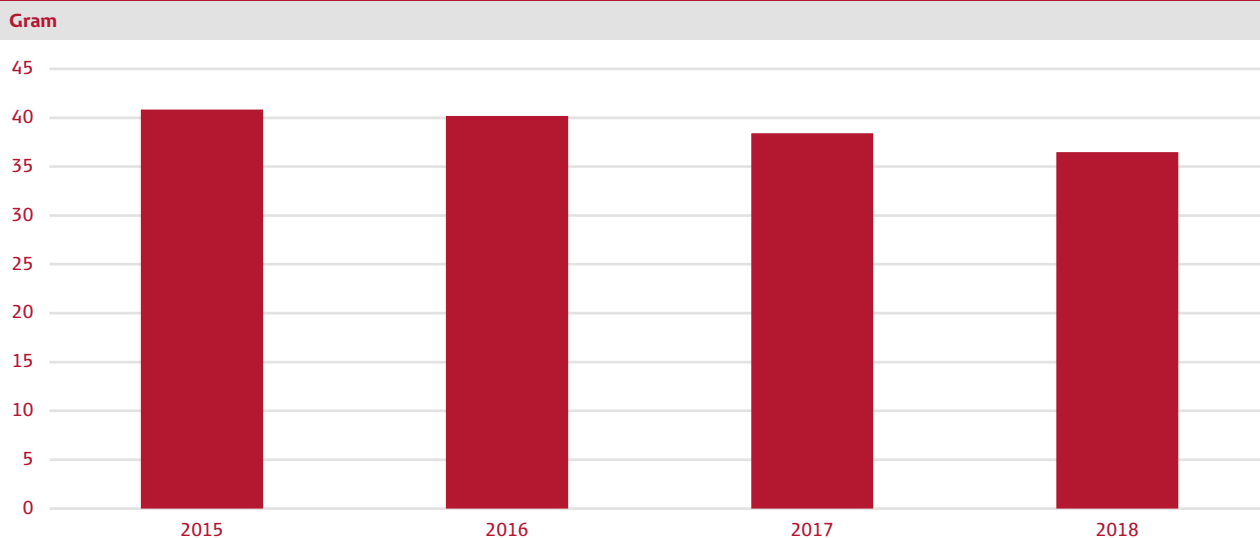
De væsentligste risici ud fra et miljø- og klimaperspektiv vurderes at være emissioner til luft fra togdriften samt støjgenerne fra togdrift, værksteder og klargøring af tog.

DSB Vedligehold A/S er miljøcertificeret i henhold til ISO 14001 og blev i 2018 re-certificeret og fik hermed et certifikat efter den nye version af standarden (ISO 14001:2015).

CO₂-udledning

Den samlede CO₂-udledning er i 2018 faldet med 2 procent i forhold til 2017. Udviklingen er påvirket af et væsentligt fald i forbruget af diesel til togdrift, en markant stigning i CO₂-udledningen fra togbusser og en uændret CO₂-udledning fra bygninger og værksteder.

Figur 5: CO₂-udledning pr. personkilometer



DSB har fastsat et strategisk målepunkt for bæredygtighed defineret som udledning af gram CO₂ fra togdriften pr. personkilometer. Ovenstående figur viser udviklingen i CO₂-udledningen pr. personkilometer gennem de seneste år.

Der har været en reduktion af CO₂-udledningen pr. personkilometer på 5 procent i forhold til 2017. En CO₂-udledning på 36 gram pr. personkilometer gør toget klimamæssigt meget konkurrencedygtigt i forhold til andre transportmidler, idet biler og fly begge udleder over 100 gram CO₂ pr. personkilometer, mens busser udleder 80 gram.

De næste skridt i elektrificeringen af togdriften er taget. Efter nogle indkøringsproblemer er strækningen Lunderskov - Esbjerg nu velfungerende. Dette har betydet et skifte fra diesel til el på strækningen samt faldende energiforbrug og CO₂-udledning. Som følge af fejl i Banedanmarks kørestrømsanlæg på strækningen var det ikke muligt at anvende el-materiel i 3 måneder af 2018, hvorfor den fulde effekt af elektrificeringen først vil slå igennem i forbruget for 2019.

DSB har med indgåelse af aftale om køb af nye el-lokomotiver til den sjællandske regionaltogetrafik taget næste skridt i reduktionen af energiforbrug og udledninger. Med det forestående indkøb af Fremtidens Tog skabes grundlaget for elektrisk togdrift på alle DSB's strækninger.

Det samlede energiforbrug til tog er i 2018 faldet med 7 procent i forhold til 2017. Energiforbruget i dieseltogstrafikken er faldet med 10 procent, hvilket dels skyldes elektrificeringen af strækningen Lunderskov - Esbjerg dels den reducerede drift med ME-diesellokomotiver som konsekvens af problemer med akslerne i 2018. Det samlede energiforbrug til el-tog (S-tog og Fjern- & Regionaltog) er uændret i forhold til 2017.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

Ændring fra 2017 til 2018	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	-2%	2%	2%
- El-tog	-3%	-3%	-4%
S-tog	3%	-1%	-2%

CO₂-udledningen pr. personkilometer for el-tog er faldet. Dette skyldes en stigende belægningsgrad for S-tog, samt at andelen af el-tog i fjerntogstrafikken har været stigende. Modsvarende er CO₂-udledningen pr. personkilometer for dieseltog stigende på grund af en lavere andel af fjerntogstrafik.

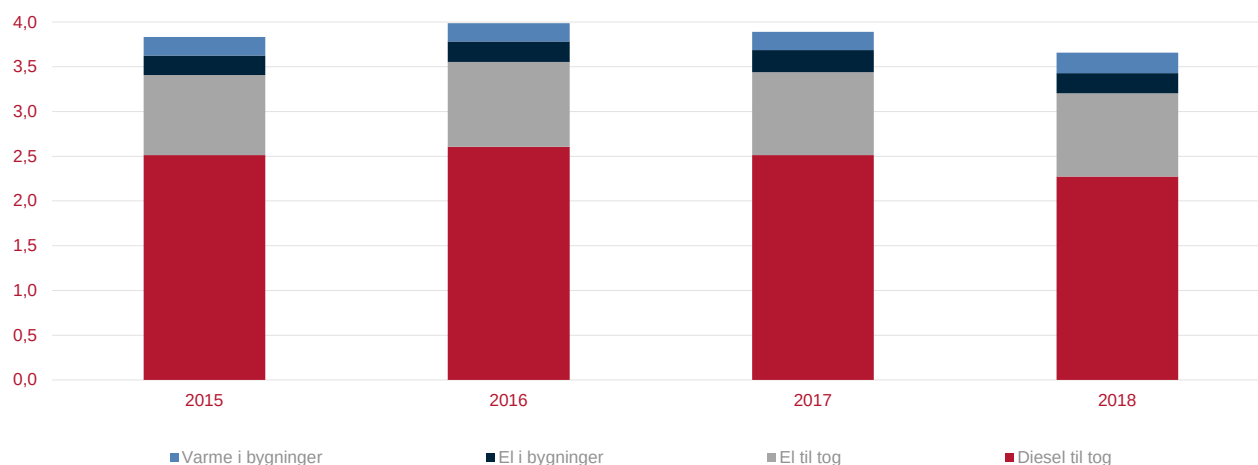
Energiforbrug

88 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften, hvilket er et lille fald i forhold til 2017. Energiforbruget til andet end togdrift er steget med 8 procent i 2018 i forhold til 2017. Dette er sammensat af et mindre fald i elforbruget og en større stigning i varmekonsumet, hvilket primært skyldes en øget produktion på værkstederne i Aarhus.

Det samlede energiforbrug og sammensætningen heraf er vist i nedenstående figur.

Figur 6: Energiforbrug

GJ (mio.)



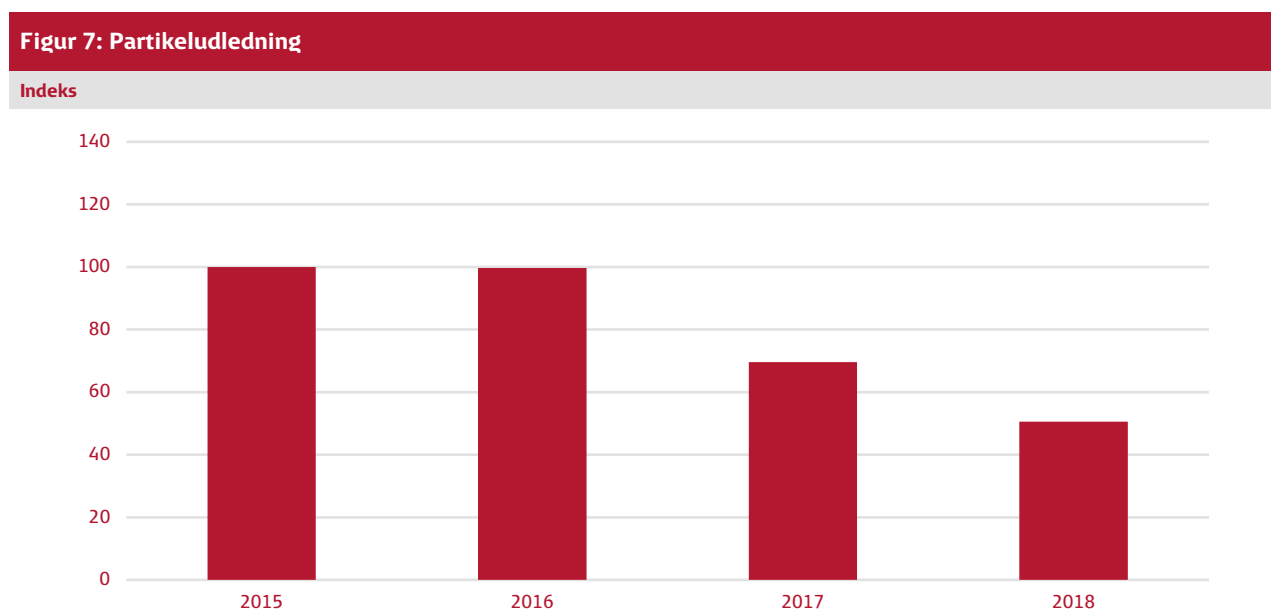
DSB har gennem miljøpolitikken og -certificeringen af værksteder og klargøringscentre fokus på at reducere såvel belastning af det omkringliggende miljø som på at bidrage til transportsektorens samlede omstilling og reduktion af klimabelastningen.

DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. I 2018 har følgende tiltag haft effekt på udviklingen i el- og varmekonsumet:

- Lukning af 4 DSB 7-Eleven butikker har betydet en reduktion på omkring 700 MWh
- Salget af Kalvebod Brygge og den endelige rømning af bygningen har reduceret både energi- og vandforbruget
- Fortsat udskiftning af traditionel belysning til LED.

Partikeludledning

Dieseltog giver anledning til lokal påvirkning af luftkvaliteten i form af partikler og NO_x mv. DSB har størst fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler.



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er faldet med 27 procent i 2018 i forhold til 2017 og med 49 procent siden 2015. Faldet skyldes en reduceret anvendelse af MR-togsæt samt montering af katalysatorer på MR-togsæt.

DSB har fundet en løsning, som giver væsentlige reduktioner af emissionerne fra ME-diesellokomotiverne. Det er besluttet at montere nye cylinderenheder og dysser samt at ændre indstillingen på dysserne. Samlet giver det en reduktion af partikeludledningen på 50 procent, en reduktion af forbruget af smørelolie og en mindre reduktion af forbruget af dieselolie. 15 ME-diesellokomotiver er ombygget ved udgangen af 2018, og med udgangen af 2019 vil tiltagene være implementeret på alle lokomotiver, der fortsat anvendes til passagertrafik.

Klager og henvendelser over miljøforhold

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj, røg og emissioner er steget fra 130 i 2017 til 140 i 2018.

Klager og henvendelser fordeler sig på:

- Støj: 88
- Røg: 8
- Støj og røg: 25
- Luftkvalitet: 19.

Det er fortsat ME-diesellokomotiverne, som er den primære årsag til henvendelserne. Det gælder både henvendelser fra naboer til vendespor/klargøringsområder samt fra naboer til sporene i Valby og ved Østerport.

I 2 sager har en kommune været indblandet (Fredericia og Aarhus). Alle sager omhandlede støj og er afsluttet. I Aarhus har kommunen meddelt et påbud om, at DSB skal nedbringe støjen fra værkstedet i Sonnesgade, således at Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for eksisterende bebyggelser overholdes senest i 2028.

DSB er kommet i mål med at løse den del af støjproblemet, der vedrører værkstedsaktiviteter, og det tilbageværende støjproblem skyldes rangering på værkstedets udeområder. Med den kommende elektrificering af togdriften forventer DSB, at støj fra rangering mindskes betragteligt, og at støjvilkårene dermed efterleves.



Fri Internet

1935

Om DSB

Bestyrelse

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



Peter Schütze, formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. juni 2011 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Genvalgt - valgt som formand 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

Formand for:

- bestyrelsen for Falck A/S
- bestyrelsen for Nordea-fonden og Nordea Bank-fonden
- Investeringskomiteen - The Danish SDG Investment Fund
- Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond.

Næstformand for:

- bestyrelsen for SimCorp A/S.

Medlem af:

- Industrial Board Axcel og Axcel Future
- bestyrelsen for Lundbeckfonden
- bestyrelsen for Bestyrelsesforeningen, Gösta Enboms Fond
- Det Systemiske Risikoråd.



Annette Sadolin, næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. april 2009 (ordinært virksomhedsmøde).

Genvalgt - valgt som næstformand 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

Formand for:

- bestyrelsen for Østre Gasværk Teater.

Medlem af:

- bestyrelsen for DSV A/S
- bestyrelsen for Topdanmark Forsikring A/S
- bestyrelsen for Ratons AB, Sverige
- bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.
- bestyrelsen for Ny Carlsberg Glyptotek
- bestyrelsen for KNI A/S, Grønland.



Henrik Amsinck

Indtrådt i DSB's bestyrelse 19. maj 2017 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

Medlem af:

- bestyrelsen for LEGO GmbH
- bestyrelsen for B4RESTORE A/S
- bestyrelsen for Destination AARhus
- Entreprise 50 (CIO netværk).



Hanne Blume

Indtrådt i DSB's bestyrelse 29. juni 2018 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2020.

Medlem af:

- bestyrelsen for University College Syddanmark (UC Syd)
- bestyrelsen for Insero, Shareholder's Committee
- bestyrelsen for Ørsted Salg & Service A/S
- bestyrelsen for Ørsted Sales & Distribution A/S
- bestyrelsen for Ørsted Wind Power Holding A/S
- bestyrelsen for Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S
- bestyrelsen for Ørsted Services A/S
- bestyrelsen for Ørsted Wind Power A/S
- bestyrelsen for Ørsted Wind Power Denmark A/S
- bestyrelsen for Ørsted (UK) Ltd.
- Bestyrelsen for EM El Holding A/S
- Bestyrelsen for Energigruppen Jylland El Holding A/S.



Carsten Gerner

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

Genvalgt 5. marts 2018 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2020.

Medlem af:

- bestyrelsen for Ib Andresen Industri A/S
- bestyrelsen for IAI Holding A/S
- bestyrelsen for Boligfonden DTU.



Christina Grumstrup Sørensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde).

Genvalgt 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

Medlem af:

- bestyrelsen for Terma A/S.

**Klaus Skafte Nielsen**

Indtrådt i DSB's bestyrelse 29. juni 2018 (medarbejdervalg).

Miljøkonsulent.

Formand for:

- AC DSB
- Djøf DSB.

**Preben Steenholdt Pedersen**

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

Genvalgt 2. marts 2015 (medarbejdervalg).

Lokomotivinstruktør.

Formand for:

Vejlekassen c/o Tjenestemændenes Forsikring.

Næstformand for:

Dansk Jernbaneforbund.

Medlem af:

- bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
- bestyrelsen for Tjenestemændenes Forsikring
- bestyrelsen for Interesseforeningen
- bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1
- bestyrelsen for Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

**Birthe Østergaard Petersen**

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. oktober 2016 (medarbejdervalg).

Arbejdsmiljøspecialist.

Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Flemming Jensen, administrerende direktør

Ansæt i DSB siden 2015.

Formand for:

- bestyrelsen for TP Aerospace.

Medlem af:

- bestyrelsen for Industriens Arbejdsgivere i København.



Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2013.



Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.



Per Schrøder, direktør for Drift

Ansæt i DSB siden 2018.

Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.



Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort A/S.



Mette Rosholm, direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

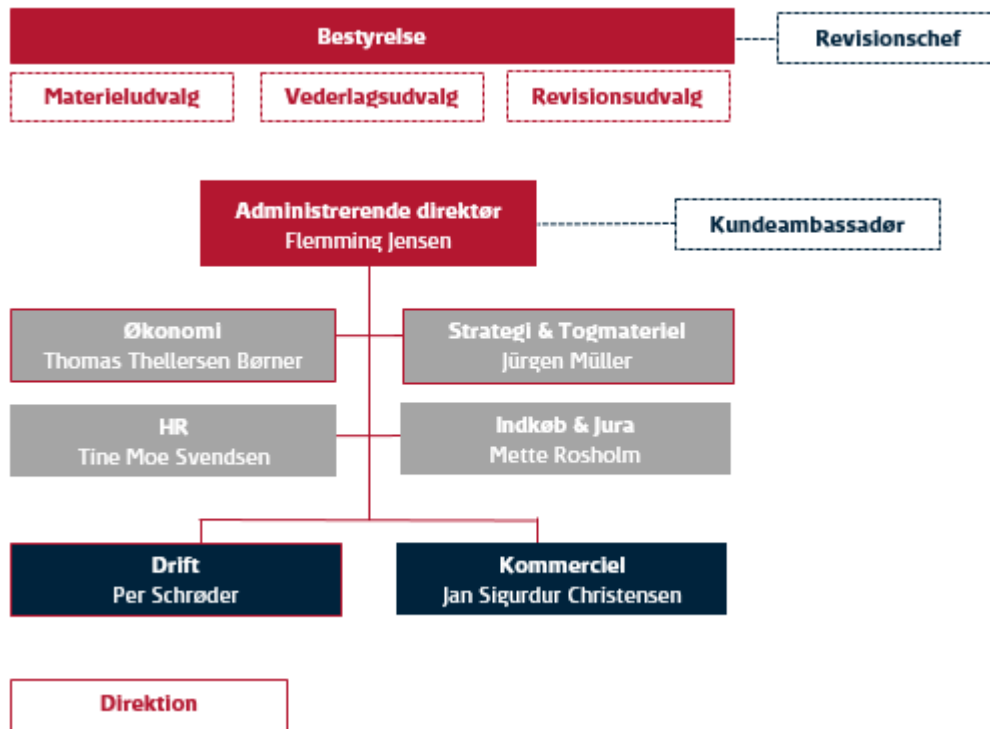
- bestyrelsen for Rejsekort A/S.



Tine Moe Svendsen, direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Organisation



Finanskalender 2019

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2019	10. maj 2019
Halvårsrapport 2019	27. august 2019
1.-3. kvartal 2019	7. november 2019

Publikationer

Årsrapport for 2018 findes på www.dsb.dk.

Miljørapport for 2018 findes på www.dsb.dk.

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Martin Buchtrup Larsen
Anders Reinholt
Niels-Otto Fisker

Grafisk design

Kommunikation & Branding

