

ÅRS- RAPPORT 2019

Indhold

Ledelsesberetning..... 3

Resultater..... 9

- Hoved- og nøgletal.....9
- Finansielle aktiviteter10
- Bæredygtighed.....13
- Driftsaktiviteter14
- Forventninger til 2020.....24
- Begivenheder indtruffet efter
balancedagen.....24
- Øvrige forhold24

Koncernregnskab og årsregnskab 26

- Påtegninger.....26
- Resultatopgørelse.....31
- Balance - Aktiver32
- Balance - Passiver.....33
- Egenkapitalopgørelse34
- Pengestrømsopgørelse36
- Noter og anvendt regnskabspraksis37
- Supplerende hovedtal.....73
- Resultatopgørelse pr. kvartal78
- Nøgletalsdefinitioner79

Virksomhedsforhold 81

- Sikkerhed.....81
- Risikostyring82
- Selskabsledelse85
- Redegørelse for samfundsansvar89
- Meddelelser til Erhvervsstyrelsen.....100
- Organisation101
- Finanskalender 2020107
- Publikationer107
- Virksomhedsoplysninger107

Strækingsregnskab 109

- Påtegning.....109
- Regnskab110

Ledelsesberetning

DSB nedskriver værdien af sit togmateriel med 1.686 mio. kr.

Resultat før skat udgør på dette grundlag et minus på 1.641 mio. kr. Korrigeret for nedskrivningerne af togmateriellet og andre poster af engangskarakter leverede DSB et overskud før skat på 84 mio. kr.

- Togmateriellet i Fjern- & Regionaltog er nedskrevet med 1.535 mio. kr., og
- 11 IC4-togsæt er taget helt ud af drift og i konsekvens heraf nedskrevet med 151 mio. kr.
- Indkøb af ny elektrisk togflåde følger planen
- Høj punktlighed for S-tog, mens punktligheden for Fjern- & Regionaltog fortsat er udfordret
- Lille stigning i antal solgte rejser sammenlignet med sidste år
- Salget af Orange- og Orange Fri-billetter næsten fordoblet
- Øget markedsandel over Storebælt
- Fastsættelse af 4 ambitiøse mål for miljø og klima
- I januar 2019 indtraf den værste togulykke i 30 år, hvor 8 passagerer omkom, og 16 kom til skade - Havarikommissionen har offentliggjort sin endelige rapport om ulykken.

"Når vi ser fremad, er der en række udefra kommende forhold, som medfører svigtende passageromsætning i forhold til forudsætningerne i DSB's trafikkontrakt med staten, derfor nedskriver vi værdien af vores togmateriel."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Økonomi

DSB realiserede i 2019 et underskud før skat på 1.641 mio. kr. Det negative resultat skyldes helt overvejende nedskrivning af togmateriellet i Fjern- & Regionaltog. Korrigeret for nedskrivninger og andre poster af engangskarakter udgjorde resultatet for 2019 et overskud før skat på 84 mio. kr.

Togmateriellets værdi vurderes på grundlag af den forventede fremtidige indtjening. De vækstprognoser, der lå til grund for DSB's trafikkontrakt med staten, har ikke kunnet indfries, og der er derfor foretaget en revurdering af værdien af togmateriellet. Revurderingen viste, at den regnskabsmæssige værdi af det eksisterende togmateriel var for høj set i forhold til de forventede fremtidige indtægter, og togmateriellet er som konsekvens heraf nedskrevet med 1.535 mio. kr.

Der er endvidere foretaget en vurdering af hvor mange IC4-togsæt, der er behov for frem til nye el-tog indføres. Dette har givet anledning til, at 11 IC4-togsæt er taget helt ud af drift og i konsekvens heraf nedskrevet med 151 mio. kr.

Samlet set er DSB's togmateriel i Fjern- & Regionaltog således nedskrevet med 1.686 mio. kr. Over de kommende år gennemfører vi en udskiftning af vores aldrende diesel-drevne togflåde til fordel for en moderne, ensartet flåde af elektriske togsæt og lokomotiver. Sammen med de forudsatte forbedringer af jernbaneinfrastrukturen forventes dette at medvirke til fornyet vækst i passageromsætningen.

Resultat på 84 mio. kr. før skat korrigeret for nedskrivninger og poster af engangskarakter er 163 mio. kr. lavere end i 2018. Det lavere resultat skyldes primært faldende passageromsætning, lavere trafikkontraktbetaling, øgede omkostninger til reservedele til det aldrende togmateriel samt stigende energipriser.

Faldet i passageromsætningen i forhold til 2018 udgjorde 112 mio. kr. svarende til 2 procent. Nedgangen skyldes en lavere gennemsnitspris på rejser over Storebælt, hvilket primært er drevet af et øget udbud af Orange- og Orange Fri-billetter. Målet med de lavere priser er at styrke togets konkurrencekraft. I årets sidste 2-3 måneder har mængden af solgte Orange- og Orange Fri-billetter været stor, og i slutningen af året har det større salg stort set opvejet den lavere gennemsnitspris. Samtidig er DSB's markedsandel for rejser over Storebælt øget.

For 4. kvartal udgjorde resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter et overskud på 82 mio. kr. mod et resultat på 130 mio. kr. i 4. kvartal 2018. Resultatet korrigeret for poster af engangskarakter - for såvel 4. kvartal som for året - er på linje med de tidligere udmeldte forventninger.

Negativ økonomisk effekt af åbningen af Cityringen

Den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet betyder, at Metroselskabet I/S modtager en andel af den samlede passageromsætning, der overstiger metroens andel af det samlede antal rejser i hovedstadsområdet. Denne overproportionale andel (den såkaldte Metrodobbeltfaktor) har en negativ effekt på DSB's passageromsætning. Med åbningen af Cityringen i september 2019 vil effekten af Metrodobbeltfaktoren i de kommende år gradvist blive forøget med op til 200 mio. kr. årligt. Effekten ventes således at vokse til i størrelsesordenen 350-400 mio. kr. i 2021.

Effekten af Metrodobbeltfaktoren har i års- og koncernregnskabet hidtil været modregnet i DSB's passageromsætning uden nærmere specifikation. Med den stigende effekt vil dette imidlertid ikke give et retvisende billede af udviklingen i DSB's reelle passageromsætning. Passageromsætningen er derfor fra og med års- og koncernregnskabet for 2019 specificeret således, at effekten af Metrodobbeltfaktoren fremgår, jf. nedenstående tabel.

DSB's passageromsætning - effekt af Metrodobbeltfaktor		
Mio. kr.	2019	2018
Passageromsætning - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	5.173	5.285
Metrodobbeltfaktor	226	192
DSB's passageromsætning - før effekt af Metrodobbeltfaktor	5.399	5.477

Kunderne - fortsat fremgang for Orange-billetter

Der blev i 2019 foretaget 187,2 mio. rejser med DSB, hvilket er 0,5 mio. rejser flere end i 2018. Antallet af rejser over Storebælt er steget med 3 procent, mens den øvrige trafik for Fjern- & Regionaltog udviser et fald på 1 procent. S-tog realiserede 111,9 mio. rejser, hvilket er 0,9 mio. flere end i 2018.

DSB's markedsandel i trafikken over Storebælt er øget med 0,6 procent i 2. halvår 2019 og udgør 20,5 procent ved udgangen af 2019. Væksten skyldes blandt andet, at udbuddet af Orange- og Orange Fri-billetter er øget væsentligt i 2019. Samtidig har der i 2. halvår ikke været omfattende sporarbejder i forbindelse med landsdelstrafikken. Endelig kan den stigende bevidsthed om toget som bæredygtig transportform spille ind. I 2019 er solgt 2,7 mio. Orange- og Orange Fri-billetter over Storebælt mod 1,7 mio. i 2018.

Ideen med Orange- og Orange Fri-billetter er at fylde tomme sæder på afgang med ledig kapacitet. Orange Fri-billetten ligger prismæssigt mellem Orange-billetten og standardbilletten og er fleksibel, hvis kunden er nødt til at ændre afgangstid. Formålet er at få flere over i toget, så vi udnytter vores kapacitet bedre. Orange Fri-billetter kan købes tæt op til afgang, og med billetkøb selv få dage før en rejse er det muligt at finde en billigere billet.

Billigere billetter medvirker til at få flere passagerer over i toget og bidrager dermed til at skabe mindre trængsel i de store byer, samt at trafikken bliver mere klimavenlig og bæredygtig.

DSB har i 2019 fastsat ambitiøse mål for miljø og klima

DSB har fastsat ambitiøse mål om at bidrage markant til et grønnere Danmark uden trængsel. Toget er allerede det klimavenlige transportvalg - men vi vil mere end det. Vi har derfor formuleret 4 mål på bæredygtighedsområdet frem mod 2030: Vi vil være helt CO₂-neutrale, vi vil nedbringe vores energiforbrug med 50 procent, vi vil ikke udlede partikler fra togenes motorer, og vi vil genanvende mindst 90 procent af vores affald.

En stor del af togdriftens bidrag til et mere bæredygtigt Danmark nås gennem den planlagte modernisering af jernbanen, indkøbet af elektriske tog samt etableringen af nye moderne værksteder, men der er en stor og kompleks opgave i at sikre, at DSB kommer i mål på alle parametre. Derfor har vi i 2019 oprettet et team, der skal stå for den koordinerede indsats på området med en bæredygtighedschef i spidsen. Bæredygtighedschefen refererer direkte til DSB's administrerende direktør.

Åbning af den nye elektrificerede højhastighedsbane mellem København og Ringsted

I maj 2019 åbnede den nye elektrificerede højhastighedsbane mellem København og Ringsted. Det er en central strækning for Fjern- & Regionaltogtrafikken. Der er tale om et løft for den kollektive transport, som skal være med til at imødekomme fremtidens transportbehov og medvirke til at mindske trængslen i byerne. Den nye strækning kommer til at binde Sjælland og resten af Danmark bedre sammen.

Med åbningen af den nye bane er der også åbnet for den nye Køge Nord station. Hensigten med stationen er, at den skal udvikle sig til at være et centralt knudepunkt med mulighed for skift til og fra S-banen og med et "parker og rejs"-anlæg lige ved motorvejen.

Genåbning af restaureret og moderniseret Østerport station - samt åbning af Cityringen

Efter 2 års omfattende renoveringsarbejde genåbnede vi i september 2019 en nyistandsat Østerport station. Østerport station er tillige en af de nye skiftestationer i forhold til Cityringen, der ligeledes blev taget i brug i september 2019.

Vi vil sammen med Metroselskabet medvirke til, at der kommer mindre trængsel på de københavnske gader og indfaldsveje og således være med til at sætte et positivt aftryk på klimaregnskabet. En velfungerende kollektiv transport er et afgørende element i den grønne omstilling.

"I DSB har vi sat ambitiøse mål for klimaet og miljøet. Toget er det klimavenlige valg, og jo flere vi kan få til at vælge toget frem for bilen, jo større aftryk kan vi sætte på klimaregnskabet."
Flemming Jensen, administrerende direktør

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

Både kundepunktligheden samt operatørpunktligheden - den del af punktligheden som DSB alene står til ansvar for - lå i 2019 med henholdsvis 93,0 procent og 98,2 procent på niveau med punktligheden i 2018 og over kontraktmålet med staten.

I 4. kvartal landede kunde- og operatørpunktligheden på henholdsvis 93,2 procent og 98,2 procent.

De 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog er således nået frem til tiden i langt de fleste tilfælde. Det er imidlertid beklageligt, at nogle kunder bliver negativt påvirket af de nødvendige arbejder med spor og signaler.

Kundepunktlighed for Fjern- & Regionaltog er fortsat udfordret

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog landede i 2019 på 79,1 procent, hvilket er omtrent samme niveau som i 2018. Kundepunktligheden er under trafikkontraktens mål på 83,4 procent. Punktligheden har især været udfordret af infrastrukturarbejder samt forsinkede tog fra Sverige.

Banedanmarks helt nødvendige arbejder med spor, signaler og elektrificering vil på længere sigt være med til at sikre grundlaget for, at Danmark har en moderne, effektiv og klimavenlig jernbane - men her og nu og i en årrække frem vil de være til gene for de togrejsende i længere perioder.

Forsinkede tog fra Sverige påvirker desværre i stigende grad de danske togkunder negativt. Når tog fra Sverige ankommer for sent på Københavns Hovedbanegård, skaber de forstyrrelser i hele den danske Fjern- & Regionaltogstrafik - og i særdeleshed på Kystbanen. DSB og den svenske operatør har været i dialog om initiativer, som medvirker til at imødegå forsinkelserne.

Operatørpunktligheden landede i 2019 på 94,9 procent. Dette er en stigning i forhold 2018, og punktligheden ligger generelt stabilt som følge af en mere robust køreplan samt færre fejl på togmateriellet. Sidstnævnte kan blandt andet henføres til, at der i 2019 har været et øget fokus på at forbedre vedligeholdelsen af tog. Operatørpunktligheden på 94,9 procent er over trafikkontraktens mål på 93,4 procent.

Ny elektrisk togflåde vil effektivisere togdriften og bidrage til klimamål

Over de kommende år gennemfører vi en udskiftning af vores aldrende diesel-drevne togflåde til fordel for en moderne, ensartet flåde af elektriske togsæt og lokomotiver.

Der er tale om en gennemgribende fornyelse af togflåden, som vil give et betydeligt løft for vores kunder, og som samtidig er nødvendig for at realisere de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen frem mod 2030.

Den nye elektriske togflåde vil således yde et væsentligt bidrag til vores ambition om at være en CO₂-neutral virksomhed i 2030 og til indfrielse af de store nationale ambitioner på klimaområdet.

Indkøb af den nye elektriske togflåde følger fortsat planen, og vi er klar til at indsætte det nye elektriske togmateriel i den takt, Banedanmark elektrificerer jernbanen. Vi forventer, at de nye Vectron el-lokomotiver sættes i drift i regionaltogetrafikken på Sjælland fra 2021, og de nye togvogne planlægges indsat i passagerdrift i 2023. De nye el-togsæt forventes at kunne indsættes i passagerdrift fra 2024.

Parallelt med indkøbet af nye el-lokomotiver, vogne og el-togsæt opfører vi 4 nye, moderne værksteder, som yderligere vil bidrage til en effektiv og stabil togdrift.

Havarikommissionens endelige rapport klar

Året blev 2. januar indledt på den værst tænkelige måde, da en sættevognstrailer, placeret på en lommevogn, under en godstransport på Storebæltsbroen, blæste af og kolliderede med et modkørende IC4-passagertog. Otte passagerer omkom ved kollisionen, og 18 personer blev kvæstet. Vi har bidraget til myndighedernes undersøgelser af hændelsesforløbet.

18. december kom Havarikommissionen med sin endelige rapport om ulykken, og kommissionen fastslår heri, at "det på baggrund af undersøgelserne konkluderes, at sættevognstraileren med overvejende sandsynlighed var læsset korrekt med hovedbolten ("kongetappen") på plads i skamlen, men at låsen, der skulle sikre sættevognstraileren på lommevognen, ikke fungerede korrekt, og at sættevognstraileren dermed ikke var fastlåst til lommevognen". I tilknytning til rapporten kom Havarikommissionen tillige med en række sikkerhedsmæssige anbefalinger.

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

Taastrup, 6. februar 2020

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Resultater

Hoved- og nøgletal							
DSB-koncernen (mio. kr.)	2015	2016	2017	2018	2019	Ændring pct.	4. kvartal 2019
Passageromsætning - før effekt af Metrodobbeltfaktor	5.018	5.575	5.568	5.477	5.399	0	1.420
Metrodobbeltfaktor	168	183	192	192	226	18	58
Passageromsætning - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	4.850	5.392	5.376	5.285	5.173	-2	1.362
Indtægter fra trafikkontrakter	4.883	4.394	4.286	4.051	4.025	-1	989
Nettoomsætning ¹⁾	10.212	10.081	9.990	9.684	9.546	-1	2.434
Indtægter i alt ²⁾	12.258	12.248	12.092	11.855	11.385	-3	2.917
Heraf poster af engangskarakter	85	193	284	347	44	-87	2
Omkostninger i alt	9.332	9.503	9.831	9.353	9.371	0	2.340
Heraf poster af engangskarakter	-	-	479	-35	54	-	-13
Resultat før af- og nedskrivninger	2.926	2.745	2.261	2.502	2.014	-20	577
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.023	4.634	1.854	1.829	3.551	94	2.166
Heraf poster af engangskarakter	127	2.767	79	61	1.715	-	1.707
Resultat af primær drift	903	-1.889	407	673	-1.537	-	-1.589
Resultat før skat	580	-2.193	274	568	-1.641	-	-1.610
Resultat før skat korigeret for poster af engangskarakter	622	381	548	247	84	-66	82
Årets resultat	446	-1.704	211	450	-1.276	-	-1.253
Balancesum	20.369	16.534	16.305	14.832	12.081	-19	12.081
Egenkapital i alt	6.931	5.338	5.497	5.822	4.345	-25	4.345
Rentebærende gæld, netto	7.162	6.034	4.802	3.860	3.320	-14	3.320
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	28,7	27,2	22,6	25,8	21,1	-18	23,7
Overskudsgrad (EBIT margin)*	8,7	-18,6	4,0	6,9	-16,1	-	-65,3
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	4,7	-11,5	2,9	5,3	-13,8	-	-59,5
Gearing*	2,4	2,2	2,1	1,5	1,6	7	5,8
Soliditetsgrad*	34,0	32,3	33,7	39,3	36,0	-8	36,0
Rentedækning*	2,7	-5,9	2,7	5,1	-13,8	-	-63,4
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.438	7.285	7.292	7.092	6.866	-3	6.832
Produktivitet³⁾							
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	28,6	30,9	31,4	32,5	31,0	-5	32,0
Omkostninger pr. pladskilometer korigeret for poster af engangskarakter (øre/km)	57,5	56,4	56,8	60,6	59,7	-1	60,0
Operatørpunktlighed⁴⁾							
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,4	92,0	94,4	94,4	94,9	1	95,1
S-tog (procent)	99,0	98,4	98,6	98,2	98,2	0	98,2
Kundepunktighed⁵⁾							
Fjern- & Regionaltog (procent)	78,5	74,0	79,4	79,2	79,1	0	79,1
S-tog (procent)	95,0	92,6	91,8	92,9	93,0	0	93,2
Kunder							
Kunder (mio. kunder) ⁶⁾	192,7	193,2	188,5	186,7	187,2	0	48,7
"Kundetilfredsheden for denne rejse"	8,0	7,9	7,9	8,0	8,0	0	8,0
Omdømme							
DSB	49,7	47,8	47,5	49,9	52,7	6	52,4
Brugere af DSB	51,5	49,7	49,3	51,6	54,6	6	54,1
Ikke-brugere af DSB	43,6	41,5	40,9	45,2	46,4	3	47,1

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 punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse. Fra 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog.

⁵⁾ 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 rejsemønstre og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktligt, 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 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 et underskud på 1.641 mio. kr., hvilket er 2.209 mio. kr. lavere end i 2018. Årets resultat var negativt påvirket af nedskrivning af togmateriellet i Fjern- & Regionaltog - herunder nedskrivning af 11 udfasede IC4-togsæt - samt fratrædelsesomkostninger. 2018 var positivt påvirket af avance i forbindelse med salget af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge i København.

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

Mio. kr.	2019	2018
Resultat før skat	-1.641	568
Avance ejendomme, netto	-21	-340
Nedskrivning ejendomme	29	30
Regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd	-37	-50
Fratrædelsesomkostninger	76	8
Salg af tidligere nedskrevne anlægsaktiver	-8	-
Nedskrivning togmateriel	1.686	31
Korrigeret resultat før skat	84	247

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

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 84 mio. kr., hvilket var 163 mio. kr. lavere end det tilsvarende resultat i 2018. Nedgangen i det korrigerede resultat før skat skyldes primært faldende passageromsætning samt øgede omkostninger til råvarer og hjælpematerialer.

Resultat før skat er påvirket negativt med 1.535 mio. kr. af nedskrivning af togmateriel, som betjener Fjern- & Regionaltoogsstrækninger. Nedskrivningen er begrundet i, at den forventede udvikling i antallet af passagerer og den gennemsnitlige pris pr. rejse - passageromsætningen - for perioden 2020-2024 ligger under de prognoser, der lå til grund for DSB's trafikkontrakt med staten. Hertil kommer nedskrivning på 151 mio. kr. vedrørende 11 udfasede IC4-togsæt.

Balancesummen udgjorde 12.081 mio. kr. ved udgangen af 2019 i forhold til 14.832 mio. kr. pr. 31. december 2018.

Nedgangen i balancesummen kan primært henføres til af- og nedskrivning af togmateriel. Den samlede værdi af togmateriel efter af- og nedskrivninger udgjorde 4.938 mio. kr. pr. 31. december 2019.

DSB har i 2019 investeret 858 mio. kr. (910 mio. kr.). Investeringerne omfatter primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og af S-tog.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 540 mio. kr. i forhold til 31. december 2018 og udgjorde 3.320 mio. kr. pr. 31. december 2019.

I 2019 udgjorde Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC) -13,8 (5,3), Gearing 1,6 (1,5) og Soliditetsgrad 36,0 (39,3). Nedskrivning af togmateriel er den væsentligste årsag til faldet i ROIC og Soliditetsgrad.

Nettoomsætning

Nettoomsætningen udgjorde 9.546 mio. kr. i 2019, hvilket er 138 mio. kr. lavere end i 2018.

Passageromsætningen udgjorde 5.173 mio. kr., hvilket er 112 mio. kr. lavere end i 2018. Nedgangen skyldes primært en lavere gennemsnitspris på de gennemførte rejser over Storebælt, som skal ses i sammenhæng med et øget udbud af Orange- og Orange Fri-billetter.

Metrodobbeltfaktor

DSB indregner i Passageromsætning effekten af den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet. Modellen indebærer, at Metroselskabet I/S modtager en overproportional andel af den samlede passageromsætning i hovedstadsområdet, det vil sige en andel som mere end modsvarer Metroselskabets andel af de samlede antal rejser. Denne overproportionale andel (Metrodobbeltfaktoren) fragår DSB's passageromsætning.

Tabel 2: Passageromsætning

Mio. kr.	2019	2018
Fjern- & Regionaltog - før effekt af Metro-dobbeltfaktor	3.749	3.850
Metrodobbeltfaktor	59	48
Fjern- & Regionaltog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	3.690	3.802
S-tog - før effekt af Metrodobbeltfaktor	1.650	1.627
Metrodobbeltfaktor	167	144
S-tog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	1.483	1.483
Passageromsætning i alt - før effekt af Metrodobbeltfaktor	5.399	5.477
Metrodobbeltfaktor i alt	226	192
Passageromsætning i alt - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	5.173	5.285

Udviklingen i passageromsætningen for Fjern- & Regionaltog er påvirket af et fald i landsdelstrafikken. Faldet skyldes, at rejserne gennemføres til en lavere gennemsnitspris pr. rejse. I 2019 udgjorde salget af Orange- og Orange Fri-billetter i Øst/Vest-trafikken 2,7 mio. (1,7 mio.), og priserne for rejser over Storebælt var gennemsnitligt 11 procent lavere i 2019 end i 2018.

S-tog har i 2019 haft 0,9 mio. flere rejser end i 2018, hvilket har bidraget til en øget passageromsætning, som dog i al væsentlighed modsvares af en lavere gennemsnitspris.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 4.025 mio. kr., hvilket er 26 mio. kr. mindre end i 2018. Indgåelse af "Tillægskontrakt 25" om kompensation for arbejde udført i perioden 2012 til april 2019 i forbindelse med det nye signal- og togkontrollsystem (ERTMS) på fjernbanen har medført en stigning i Indtægter fra trafikkontrakter på 70 mio. kr. Hertil kommer en positiv effekt af den almindelige prisopregning af trafikkontraktbetalingen. Dette modsvares dog delvist af bortfald af trafikkontraktbetaling som følge af salg af aktiviteterne i Tyskland. Herudover er trafikkontraktbetaling i 2019 reduceret med 45 mio. kr. i forhold til 2018 i konsekvens af indgåelse af Tillægskontrakt 19 om en reduktion af trafikkontraktbetalingen.

Det eksterne Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 298 mio. kr. og er faldet med 5 mio. kr. i forhold til 2018.

Eksternt Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 50 mio. kr., hvilket er 5 mio. kr. højere end i 2018.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 480 mio. kr. og er faldet 98 mio. kr. i forhold til 2018. Faldet skyldes primært færre store eftersyn af togmateriel samt i mindre omfang færre aktiverbare IT-projekter.

Andre driftsindtægter er faldet med 234 mio. kr. og udgjorde 1.359 mio. kr. Faldet kan især henføres til, at 2018 indeholdt avance i forbindelse med salget af DSB's tidligere kontor-ejendom på Kalvebod Brygge i København.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.371 mio. kr. (9.353 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.958 mio. kr. og er steget med 92 mio. kr. Udviklingen er påvirket af, at der i perioden har været øgede omkostninger til reservedele til det aldrende togmateriel og stigende energipriser.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 3.677 mio. kr. og er faldet med 206 mio. kr. i forhold til 2018. Faldet kan primært henføres til lavere omkostninger til erstatningskørsel samt salget af aktiviteterne i Tyskland. Faldet modsvares delvist af øgede omkostninger til konsulenter i forbindelse med forberedelse af indkøb af nyt togmateriel og førerløse S-tog.

Personaleomkostninger udgjorde 3.736 mio. kr. og er steget 132 mio. kr. i forhold til 2018. Stigningen skyldes fratrædelsesomkostninger på 76 mio. kr. i forbindelse med effektiviseringer i administrationen samt den generelle lønudvikling. Omvendt er Personaleomkostninger faldet som følge af et reduceret antal fuldtids-beskæftigede i danske aktiviteter og salg af tyske aktiviteter.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 3.551 mio. kr. mod 1.829 mio. kr. i 2018. Årets af- og nedskrivninger er påvirket af nedskrivning af togmateriel i Fjern- & Regionaltog med 1.686 mio. kr. inklusive nedskrivninger af de 11 udfasede IC4-togsæt, mens 2018 indeholdt 31 mio. kr. i nedskrivning af 2 IC4-togsæt.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 104 mio. kr. (105 mio. kr.).

Finansielle aktiviteter 4. kvartal 2019

Resultat før skat udviste i 4. kvartal 2019 et underskud på 1.610 mio. kr., mens Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter udgjorde et overskud på 82 mio. kr.

Resultat før skat i 4. kvartal 2019 er påvirket af nedskrivninger af togmateriel med 1.686 mio. kr. inklusive nedskrivninger af de 11 udfasede IC4-togsæt.

Nettoomsætningen udgjorde 2.434 mio. kr. Dette er 87 mio. kr. mindre end i 4. kvartal 2018 og er drevet af reduceret passageromsætning.

Passageromsætningen udgjorde 1.362 mio. kr. i 4. kvartal mod 1.425 mio. kr. i 4. kvartal 2018. Nedgangen skyldes primært, at de gennemførte rejser er sket til en lavere gennemsnitspris - herunder som følge øget salg af Orange- og Orange Fri-billetter.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 989 mio. kr., hvilket er 26 mio. kr. lavere end 4. kvartal 2018. Dette skyldes primært salget af aktiviteterne i Tyskland.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 74 mio. kr. og Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 9 mio. kr. og er på niveau med 4. kvartal 2018.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 127 mio. kr. og knytter sig til store eftersyn og aktiverbare supplerende arbejder.

Andre driftsindtægter udgjorde 356 mio. kr. mod 402 mio. kr. i 2018. Andre driftsindtægter er i 2019 påvirket af forsikringserstatning på 30 mio. kr., mens 4. kvartal 2018 er påvirket af ejendomsavancer.

Omkostninger i alt udgjorde 2.340 mio. kr. i 4. kvartal (2.385 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 501 mio. kr., hvilket er på niveau med 2018.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 935 mio. kr., hvilket er 75 mio. kr. lavere end 2018.

Personaleomkostninger udgjorde 904 mio. kr., hvilket er en stigning på 49 mio. kr. i forhold til 4. kvartal 2018. Stigningen skyldes hovedsageligt almindelig lønudvikling og hensættelse til fratrædelsesomkostninger vedrørende den i december besluttede effektivisering af administrationen.

Af- og nedskrivninger udgjorde 2.166 mio. kr. i 4. kvartal. Dette er 1.717 mio. kr. højere end i 2018. Stigningen skyldes nedskrivning af togmateriel samt nedskrivning af ejendomme.

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 21 mio. kr.

Udbytte til Transport- og Boligministeriet
Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2019.

Bæredygtighed

6. december 2019 vedtog et bredt flertal i Folketinget Danmarks første bindende klimalov. En lov, der skal danne grundlaget for handlingsplaner, der skal sikre, at Danmark når sit ambitiøse mål om at have reduceret sin samlede drivhusgasudledning med 70 procent i 2030.

Det er en vigtig milepæl, der sætter rammerne for det danske samfunds udvikling i de kommende år. Det er også en milepæl, der stiller krav til danske virksomheder i almindelighed og transportsektoren i særdeleshed.

Toget er allerede i dag en af de mest klimavenlige transportformer, ligesom toget kan medvirke til at afhjælpe den stigende trængsel - særligt i og omkring de største byer og på hovedvejsnettet. Derfor ser DSB en langsigtet bæredygtig udvikling som et nødvendigt grundlag for vores forretning.

DSB oplever en stigende efterspørgsel efter bæredygtig transport - særligt på de internationale rejser samt på rejser over Storebælt.

DSB ønsker gennem et øget fokus på bæredygtighed at udvise ansvar for det samfund, vi er en del af. Det er samtidig en del af DSB's kontrakt med staten, at virksomheden drives økonomisk bæredygtigt.

Transportsektoren er en del af problemet, når det kommer til udledning af drivhusgasser og andre skadelige stoffer i Danmark.

En rejse foretaget med et DSB intercitytog på diesel udleder 4-5 gange mindre CO₂, end hvis rejsen foretages med en konventionel bil. Grundlaget for sammenligningen er Transportministeriets trafikmodel Tema 2015 med anvendelse af en gennemsnitlig belægning for tog på 54 procent og biler på 1,3 passagerer. Derudover kan et tog transportere 7-800 passagerer på en fuld belagt myldretidsafgang og er dermed et vigtigt bidrag i forhold til trængslen ind og ud af byerne.

Den vigtigste indsats, DSB kan gøre for miljøet, er således at sikre, at flere danskere benytter toget som en del af deres transportvalg. Men DSB kan påvirke miljøet og klimaet positivt med mere end togdriften alene - både ved egen indsats og ved at stille krav til leverandører.

Frem mod 2030 ønsker DSB at fastholde og udbygge positionen som en virksomhed, der tager ansvar for både klima og trængsel ved at stille effektiv transportløsning til rådighed for alle, der rejser i Danmark.

Samtidig vil DSB sikre, at toget, i takt med at mere miljøvenlige biler kommer på markedet, kan fastholde positionen som den mest bæredygtige transportform, hvis man ikke vil gå eller cykle.

DSB har således i 2019 formuleret 4 ambitiøse miljø- og klimamål for 2030:

- CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi
- Energiforbrug reduceret med 50 procent - energieffektivisering af hele DSB
- Ingen partikeludledning fra togenes motorer
- Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.

Med de 4 mål tager DSB medejerskab til FN's verdensmål for bæredygtig udvikling.

Vi er der ikke endnu, men har fløjtet afgang

I dag kører DSB med både diesel- og elmateriel. Frem mod 2030 vil DSB udskifte dieselmateriellet, så hele flåden i 2030 vil bestå af materiel, der kører på elektricitet.

DSB vil ligeledes gennemgå ejendomsporteføljen, der i dag opvarmes af forskellige varmekilder. DSB vil bygge nye, energivenlige værksteder og gennemgå de øvrige ejendomme med fokus på at reducere energiforbruget, hvilket også kan indebære, at bygninger vil blive renoveret.

Målet om ingen partikeludledning fra togenes motorer opnås med det nye elektriske materiel, mens vejen til opnåelse af de øvrige 3 mål kun delvist er afdækket.

DSB vil løbende følge op på, hvordan det går med at opfylde målene og sætte yderligere aktiviteter i gang for at nå målene.

Bæredygtighed er en fælles sag. DSB vil derfor have fokus på at indgå værdiskabende partnerskaber som løftestang til at nå DSB's og Danmarks mål.

Arbejdet med bæredygtighed, som er forankret centralt i strategien, skal gå hånd i hånd med fortsat fokus på, at kunderne kommer frem rettidigt. DSB har i 2019 oprettet et team for bæredygtighed, som skal sikre en stærk tværgående indsats, og internt i DSB udvikles ny viden i det videre arbejde med bæredygtighed.

Driftsaktiviteter

Produktivitet

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede

	Vækst			
	2019	2018	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	6.819	6.909	-90	-1
Tyske aktiviteter ¹⁾	-	88	-88	-100
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	6.819	6.997	-178	-3
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	6.866	7.092	-226	-3

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

Nedgangen i antal fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter skyldes primært de gennemførte effektiviseringer i administrationen. Hertil kommer færre fuldtidsbeskæftigede på driftsværkstederne.

Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter

	Vækst			
	2019	2018	Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	31,0	32,5	-1,5	-5
Omkostninger pr. pladskilometer ^{1,2)} (øre/km)	59,7	60,6	-0,9	-1

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

²⁾ Beregningen indeholder afskrivninger, men er korrigeret for poster af engangskaraktér.

Passageromsætning pr. pladskilometer er i 2019 faldet 5 procent sammenlignet med 2018. Dette er forårsaget af, at passageromsætningen er faldet 2 procent, samtidig med at antal pladskilometer er steget 3 procent. Det øgede antal pladskilometer skal ses i lyset af, at 2018 var påvirket af færre pladskilometer på grund af akselproblematikken med ME-diesellokomotiverne og sporspærringen på Frederikssundsbanen.

Omkostninger pr. pladskilometer er faldet 1 procent sammenlignet med 2018. Dette skyldes, at omkostningerne er steget 1 procent, mens antal pladskilometer er steget 3 procent.

Punktighed

Tabel 3: Operatørpunktighed ¹⁾				
Procent			Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	94,9	94,4	0,5	1
S-tog	98,2	98,2	0,0	0

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

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog på 94,9 procent er steget i forhold til 2018 og ligger generelt stabilt som følge af en mere robust køreplan samt færre driftsforstyrrende hændelser som følge af fejl på togmateriel.

Operatørpunktigheden på 94,9 procent er over trafikkontraktens mål på 94,3.

Operatørpunktigheden for S-tog var 98,2 procent i 2019, hvilket er uændret i forhold til 2018. Punktigheden har i 2019 generelt ikke været påvirket af driftsforstyrrende hændelser, som DSB er ansvarlig for.

Operatørpunktigheden på 98,2 procent er over trafikkontraktens mål på 97,5.

Tabel 4: Kundepunktighed ¹⁾				
Procent			Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	79,1	79,2	-0,1	0
S-tog	93,0	92,9	0,1	0

¹⁾ Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktlig tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktigheden 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 punktlig, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog er i 2019 faldet til 79,1 procent fra 79,2 i 2018. Den lavere punktighed skyldes særligt infrastrukturarbejder og forsinkede tog fra Sverige, som påvirker Fjern- & Regionaltogs-trafikken - i særdeleshed på Kystbanen. Derudover var kundepunktigheden i 2019 påvirket af materielle fejl samt fejl på spor og signaler. Dog var der færre materielle fejl samt fejl på spor og signaler end i 2018.

Kundepunktigheden på 79,1 procent er under trafikkontraktens mål på 83,4.

Kundepunktigheden for S-tog steg til 93,0 procent i 2019 fra 92,9 i 2018. Det er især fejl på signaler samt følger af infrastrukturarbejder på og omkring S-banen, som har været årsag til irregulariteten i 2019.

Kundepunktigheden på 93,0 procent er over trafikkontraktens mål på 92,3.

Punktighed 4. kvartal 2019

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog var 95,1 procent, mens operatørpunktigheden for S-tog var 98,2 procent. Begge lå dermed over trafikkontraktens mål.

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog var 79,1 procent og dermed lavere end trafikkontraktens mål. Kundepunktigheden var påvirket af materielle fejl, fejl på infrastrukturen samt af forsinkede tog fra Sverige, som påvirker afgangene fra Københavns Hovedbanegård. For S-tog var kundepunktigheden 93,2 procent, hvilket er over trafikkontraktens mål.

Kunder

Der blev i 2019 foretaget 187,2 mio. rejser med DSB, hvilket er en stigning på 0,5 mio. i forhold til 2018.

Tabel 5: Antal rejser				
1.000 rejser		Vækst		
	2019	2018	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	75.299	75.676	-377	0
Øresund - over broen	12.261	12.386	-125	-1
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	41.374	41.757	-383	-1
Vest (Jylland og Fyn)	13.131	13.252	-121	-1
Øst/Vest (over Storebælt)	7.844	7.644	200	3
Øvrige	689	637	52	8
S-tog	111.917	111.067	850	1
I alt	187.216	186.743	473	0

Fjern- & Regionaltog havde 75,3 mio. rejser, hvilket er 0,4 mio. færre rejser end i 2018. Effekten af arbejdsnedlæggelsen 1. april i Fjern- & Regionaltog er estimeret til 0,1 mio. rejser.

Øresund - over broen havde 12,3 mio. rejser i 2019, hvilket er 1 procent lavere end i 2018.

Antal rejser på Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen var 41,4 mio. i 2019 svarende til et fald på 1 procent i forhold til 2018. 2019 var negativt påvirket af sporarbejder på strækningerne mellem Roskilde og Korsør samt mellem Ringsted og Nykøbing Falster/Rødby. Antal rejser var i 2018 negativt påvirket af, at ME-diesellokomotiverne blev taget ud af drift samt af sporarbejdet på Kystbanen.

For Vest (Jylland og Fyn) var antal rejser 1 procent lavere end i 2018, idet takstreformen vurderes at have medført, at kunderne har fået et andet rejsemønster.

Antal rejser Øst/Vest (over Storebælt) var 3 procent højere i 2019 end i 2018. Det omfattende sporarbejde mellem Roskilde og Korsør 24. marts - 12. juni med totalspærring og re-

duceret kørsel har påvirket udviklingen negativt. For at imødegå den stigende konkurrence og tabet af kunder er udbuddet af Orange- og Orange Fri-billetter øget. Der er således i 2019 solgt 2,7 mio. Orange- og Orange Fri-billetter til Øst/Vest-rejser mod 1,7 mio. i 2018. I sammenhæng hermed er gennemsnitsprisen for alle rejser over Storebælt faldet fra 206 kr. i 2018 til 184 kr. i 2019 svarende til et fald på 11 procent.

S-tog havde 111,9 mio. rejser i 2019, hvilket er 0,9 mio. flere end i 2018. Sporarbejder i 2019 - primært ved Lyngby - har medført et fald i antal rejser på 1,5 mio. Samtidig har arbejdsnedlæggelserne i april og juni medført et tab i antal rejser på i alt 0,4 mio. 2018 var imidlertid påvirket af mere omfattende sporarbejder - primært på Frederikssundsbanen - hvilket betød et fald i antal rejser på 3,5 mio. Omvendt betød sporarbejderne på Kystbanen i 2018 en stigning i antal rejser med S-tog på 0,4 mio.

Stigende markedsandele

Siden juli har DSB hver måned vundet markedsandele i trafikken over Storebælt.

Det omfattende sporarbejde mellem Roskilde og Korsør påvirkede markedsandelen negativt i perioden marts til juni. Kunderne er vendt tilbage til toget, og ingen større sporarbejder har siden juni haft direkte indflydelse på landsdelstrafikken. I perioden juli-december er DSB's markedsandel over Storebælt steget med 1,2 procentpoint i forhold til samme periode 2018.

Orange og Orange Fri

I løbet af 2019 har DSB haft fokus på Orange og Orange Fri gennem øget udbud, kampagner, målrettede kundesegment-tilbud og videudvikling af styringsværktøjet Revenue Optimizer.

Salget af Orange- og Orange Fri-billetter udgjorde 4,4 mio. i 2019 svarende til en stigning på 90 procent i forhold til 2018.

Digitalisering og selvbetjeningsgrad

Endnu flere kunder har brugt de digitale selvbetjeningsmuligheder i 2019, og selvbetjeningsgraden er 90 ved udgangen af 2019 - 1 procentpoint højere end ved udgangen af 2018. Omsætningen på de selvbetjente kanaler ligger på 91 procent af den samlede passageromsætning.

Af de digitale kanaler er det DSB App'en, Rejsekort og dsb.dk, der vokser, mens de andre kanaler viser en stagnering eller en svag tilbagegang.

DSB lancerede i marts en ny App, hvor omsætningen i 2019 udgjorde 993 mio. kr. svarende til en stigning på 13 procent i forhold til omsætningen på den tidligere App i 2018. Indenamts periodekort og Orange Fri-billetter genererer den største vækst på DSB App'en, som har knapt 400.000 unikke brugere om måneden, hvilket er en stigning på mere end 70.000 siden lanceringen i marts.

I DOT's digitale salgskanaler faldt omsætningen i 2019 til 620 mio. kr. svarende til et fald på 4 procent i forhold til 2018. Faldet skyldes primært udfasning af klippekort i DOT App'en.

WiFi og mobile repeatere vil øge signaldækningen i toget væsentligt. Banedanmark og teleselskaberne er ikke helt på plads med bedre signaldækning langs skinnerne, men forventer at komme på plads i løbet af 1. halvår 2020, hvorefter der alene vil være få steder uden dækning langs skinnerne.

Personligt salg og kundeservice

Kundetilfredsheden med betjeningen i henholdsvis Kundecenter og Billetsalg er steget på trods af udfasning af pap-pendlerkort og implementeringen af 2 store App's - DSB App og DOT App, som gav udfordringer ved implementeringerne. I gennemsnit lå kundetilfredsheden for 2019 på 9,3 på en skala fra 0 til 10.

Den personlige betjening fokuserer fortsat på at hjælpe kunderne på digitale kanaler, så den høje selvbetjeningsgrad kan fastholdes. Der er

dog fortsat behov for personlig betjening i forbindelse med salg af mere komplekse produkter.

Der var i 2019 en stigning på 4 procent i antallet af telefoniske henvendelser - primært fra rejsekortkunder, idet der i 2019 blev udstedt 26 procent flere rejsekort end i 2018.

I forbindelse med det intensiverede fokus på bæredygtighed har DSB oplevet en stigning på 17 procent i telefoniske henvendelser om udlandsrejser i 2019 i forhold til 2018. Tendensen forventes at fortsætte i 2020.

Henvendelser til Kundecentret er i 2019 faldet med 5 procent. Dette skyldes primært, at Rejsetidsgarantisager er faldet med 18 procent i forhold til 2018.

Kundehenvendelserne i 2019 var mere komplekse end tidligere og havde derfor en længere procestid. På trods af dette formåede DSB at holde svartiden på de skriftlige henvendelser under målet på 10 dage.

DSB har i 2019 udbygget brugen af robotter i Kundecentret, hvilket har øget effektiviteten.

Kundetilfredshed

Tabel 6: Kundetilfredshed

1.000 rejser	Vækst			
(Skala 1-10)	2019	2018 ¹⁾	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	8,0	7,8	0,2	3
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,2	7,0	0,2	3
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,1	8,1	0,0	0
Tilfredshed med S-tog generelt	7,8	7,8	0,0	0
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	8,0	8,0	0,0	0

Kundetilfredsheden samlet set var 8,0 i 2019, hvilket er uændret i forhold til 2018.

For Fjern- & Regionaltog har der været en stigende tilfredshed - særligt med togenes overholdelse af køreplanen.

Kampagner

DSB har i 2019 kørt en række kampagner målrettet de forskellige kundesegmenter.

I starten af 2019 lancerede DSB den nye kommunikationsplatform Den Fælles Fortælling som det strategiske afsæt for de kundeorienterede kampagner. Platformen udfoldes via kundernes historier. Konkret har det udmøntet sig i 6 forskellige fortællinger, der er blevet vist i TV og biografer i løbet af 2019. Under hovedbudskabet "Livet har mange skift og mange spor", har DSB derigennem vist, hvordan toget kan have en rolle i forhold til de valg, mennesker tager i livet, dagligdagen og samfundet.

I maj lancerede DSB en idékonkurrence, som indebar, at kunder og medarbejdere kunne indmelde idéer til et grønnere DSB. Konkurrencen var en start på en mere langsigtet strategisk miljøkommunikation med det formål at koble DSB på den grønne dagsorden og samtidig bidrage til DSB's miljøtiltag. DSB modtog 1.708 idéer fra kunder og 252 idéer fra medarbejdere. De 4 vindere blev kåret ved et event på Københavns Hovedbanegård.

Generne i forbindelse med sporarbejderne på strækningerne omkring Ringsted og på Sydbanen har resulteret i, at DSB har mistet pendlere. DSB har introduceret et pilotprojekt, som tilbød refusion af 30 dages pendlerkort, så fremt pendlerne har købt minimum 59 rejse-dage på deres pendlerkort i august eller september på en af de strækninger, der har været berørt af det pågældende sporarbejde. Pilotprojektet fortsætter indtil 28. februar 2020 og bliver løbende evalueret med henblik på at optimere løsningen og dermed kundeoplevelsen. Dette pendlertilbud vil blive overvejet ved fremtidige omfattende sporarbejder.

DSB har haft fokus på at øge anvendelsen af S-tog og har i forbindelse med åbningen af Cyturingen 29. september tilbudt gratis kørsel til alle S-togsrejsende. Tiltaget medførte 25.000 ekstra rejsende, hvilket var tilfredsstillende.

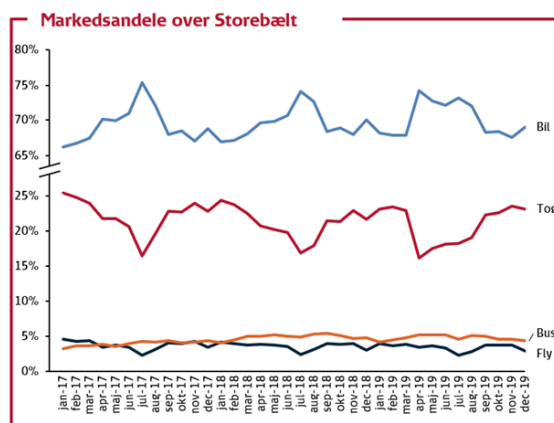
I slutningen af året kørte DSB for 3. år i træk en julekampagne med øget udbud af Orange- og Orange Fri-billetter. Kampagnen havde blandt andet til formål at påvirke DSB's omdømme ved at opbygge en positiv relation til DSB gennem den aktive tilstedeværelse i jule-tiden.

Der blev solgt 182.000 Orange- og Orange Fri-billetter til lørdage og søndage i perioden 2. november til 15. december. Med årets julekampagne er opnået en omsætning på 15 mio. kr., hvilket er 2 mio. kr. mere end julekampagnen i 2018.

Kunder 4. kvartal 2019

I 4. kvartal blev gennemført 48,7 mio. rejser, hvilket er på niveau med 4. kvartal 2018.

Landsdelstrafikken var ikke direkte påvirket af sporarbejder i 4. kvartal 2019. I kombination med de kommercielle aktiviteter - Orange og Orange Fri - har dette medført, at DSB i 4. kvartal 2019 har vundet markedsandele i trafikken over Storebælt. DSB's markedsandel er således steget 1,2 procentpoint i forhold til samme periode 2018. Dermed har DSB vundet markedsandele i både 3. og 4. kvartal.



Materielsituation

Materielsituation i 2019

DSB's kørende materiel kom samlet set væsentligt bedre gennem 2019 end 2018, som var præget af mangel og ventetid på reservedele samt af ME-akselproblematikken.

Øget fokus på forbedringer af vedligeholdelsen af materiellet samt indsatser i forhold til styring af reservedelsområdet har medført, at stort set alle litratyper har haft et stigende antal kørte kilometer mellem hændelser på trods af, at materiellets høje alder i stigende grad udfordrer vedligeholdelse og driftsstabilitet.

Åbningen af den nye bane mellem København og Ringsted via Køge Nord gav udfordringer og medførte fejl på materiellet, som skulle tilpasses kørsel på den nye bane. Samtidig var der generelt flere fejl på materiellet i løbet af sommeren. Der var dog færre fejl i sommeren 2019 end i 2018, hvilket blandt andet er resultatet af ovennævnte øgede fokus på vedligeholdelsen samt målrettede indsatser på materiellet. I efteråret har materielsituationen igen været præget af et stigende antal kørte kilometer mellem hændelser.

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2019	2018	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	7.353	7.535	-182	-2
IC3-togsæt	28.769	29.110	-341	-1
IR4-togsæt	9.917	10.623	-706	-7
Øresunds-togsæt	7.803	7.099	704	10
Dobbeltdekkervogne ²⁾	15.149	11.017	4.132	38
MR-togsæt	3	513	-510	-99
Desiro-togsæt	2.261	2.512	-251	-10
ME-diesellokomotiver	3.406	2.293	1.113	49
EA-el-lokomotiver	223	265	-42	-16
S-togsæt	17.975	17.386	589	3

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

²⁾ Litrakilometer for dobbeltdekkervogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2019	2018	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	8,1	4,7	3,4	72
IC3-togsæt	35,0	28,9	6,1	21
IR4-togsæt	17,5	12,4	5,1	41
Øresunds-togsæt	22,5	21,0	1,5	7
Dobbeltdekkervogne	22,1	18,5	3,6	19
MR-togsæt	1,6	9,0	-7,4	-82
Desiro-togsæt	12,0	8,6	3,4	40
ME-diesellokomotiver	25,0	22,5	2,5	11
EA-el-lokomotiver	4,2	5,8	-1,6	-28
S-togsæt	16,9	14,2	2,7	19

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

Udviklingen i pålideligheden af materiellet, som fremgår af ovenstående tabel, viser for langt de fleste litra et stigende antal kørte kilometer mellem hændelser.

IC4-togsæt

I 2019 kørte IC4-togsættene 7,4 mio. litrakilometer, hvilket er 2 procent mindre end i 2018. IC4-togsættene har kørt 18 procent af den samlede dieselproduktion i 2019. IC4-togsættene er i 2019 primært anvendt i regionaltogetrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgangene i fjerntogstrafikken.

IC4-togsættenes driftsstabilitet er markant forbedret sammenlignet med 2018. Antal kørte kilometer mellem hændelser er steget med 72 procent. Det er primært en god struktur på håndteringen af fejl og optimering af processer i planlægning af produktionen, som har medført et markant lavere antal fejl i 2019 end tidligere år.

DSB har ultimo 2019 udfaset 11 IC4-togsæt. Udfasningen er begrundet i, at behovet for reservemateriel kan reduceres på grund af IC4-togsættenes øgede driftsstabilitet.

IC3-togsæt

IC3-togsættene kunne i 2019 fejre 30 års fødselsdag som en del af togflåden, idet de første IC3-togsæt blev leveret i 1989.

IC3-togsættene udgør fortsat en meget central del af togflåden og står for langt størstedelen af Fjern- & Regionaltogstrafikken.

IC3-togsættene har kørt 28,8 mio. litrakilometer i 2019, hvilket er 1 procent mindre end i 2018. IC3-togsættene har stået for 69 procent af den samlede kørsel med dieseltog.

IC3-togsættene har haft en positiv udvikling i antal kørte kilometer mellem hændelser, som i forhold til 2018 er steget med 21 procent. De initiativer, som blev iværksat 2. halvår 2018 med henblik på at imødegå udfordringer på materielsituationen og reservedelsområdet, har medvirket til færre fejl i 2019.

På trods af den fremskredne alder er IC3-togsættene stadig det mest driftsstabile materiel med 35 tusinde kørte kilometer mellem hændelser i 2019.

DSB er i gang med levetidsforlængelse af IC3-togsættene på både design og tekniske elementer.

IR4-togsæt

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

IR4-togsættene har i 2019 kørt 7 procent færre litrakilometer end i 2018, hvilket skyldes, at strækningen Esbjerg-Lunderskov blev lukket for kørsel med el-togsæt i en periode i foråret.

IR4-togsættene har i 2019 kørt i niveauet 18 tusinde kilometer mellem hændelser, hvilket er en stigning på 41 procent i forhold til 2018.

Der er foretaget en række initiativer på IR4-værkstedet og i driften, som har medvirket til de færre hændelser. I juli blev installation af nye toiletsystemer afsluttet.

Øresunds-togsæt

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

Øresunds-togsættene har i 2019 kørt 10 procent flere litrakilometer end i 2018. Dette skyldes blandt andet, at togene i forbindelse med sporarbejde ikke kørte på Kystbanen i sommeren 2018.

Antal kørte kilometer mellem hændelser er steget 7 procent i forhold til 2018. Øresunds-togsættene kørte således i niveauet 23 tusinde kilometer mellem hændelser i 2019.

Øget overvågning og styring af hvilke togsæt, der skal indkaldes til reparation og eftersyn, har medvirket til færre fejl.

Øresunds-togsættene har i 2019 været udfordret af et stort antal havarerede togsæt og længere udbedringstid. Der er flere af de havarerede togsæt, der har været ude af drift i over 1 år. Desuden har ombygningen af togsættene krævet længere perioder med færre togsæt til drift end planlagt.

I forbindelse med overdragelsen af Øresunds-trafikken bliver vedligeholdelsen af de 77 svenske Øresunds-togsæt overdraget til den fremtidige leverandør. Dette sker i december 2020.

Dobbeltdækkervogne

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

I 2019 har dobbeltdækkervognene kørt markant flere litrakilometer end i 2018. Dette skyldes, at samtlige ME-diesellokomotiver blev taget ud af drift i januar 2018 som følge af akselproblemer.

Dobbeltdækkervognene har i 2019 kørt 19 procent flere kilometer mellem hændelser end i 2018. Årsagen er primært, at dobbeltdækkervognene i starten af året kørte med få fejl. Der skete et fald i antal kilometer mellem

hændelser i forbindelse med ibrugtagningen af den nye bane mellem København og Ringsted, da materiellet skulle tilpasses den nye bane. Ved hjælp af en tæt dialog med det kørende personale er det lykkedes at reducere antallet af fejlindmeldinger.

Der er i 2019 gennemført flere tiltag for at forbedre antal kørte kilometer mellem hændelser. Dette har blandt andet omfattet nulstilling af døre samt udskiftning af stik, kabler og batterier.

MR-togsæt

MR-produktionen har været markant lavere i 2019 end sidste år, da MR-togsættene kun kørte få kilometer i januar 2019. DSB anvendte herefter ikke MR-togsæt.

Desiro-togsæt

I 2019 har Desiro-togsættene kørt på Svendborgbanen og på Lille Syd mellem Roskilde og Næstved. Herudover har de betjent Vestfyn, når der har manglet togsæt. På disse strækninger har de kørt i alt 2,3 mio. litrakilometer i 2019.

Desiro-togsættene har i 2019 haft en stigning på 40 procent i antal kørte kilometer mellem hændelser sammenlignet med 2018.

I 2019 har antallet af bremsefejl været i fokus, og fokus på at få nedbragt antallet af fejl fortsætter i 2020.

I 2019 er WiFi indbygget på alle togsæt, og ETCS mangler kun at blive indbygget på de 8 Desiro-togsæt, som betjener Svendborgbanen.

ME-diesel-lokomotiver

ME-diesel-lokomotiverne har kørt væsentligt flere kilometer i 2019 end i 2018, hvilket skyldes, at DSB i slutningen af januar 2018 midlertidigt indstillede driften med alle ME-diesel-lokomotiver efter konstatering af begyndende revnedannelser på to aksler.

ME-diesel-lokomotiverne har i 2019 haft en stigning på 11 procent i forhold til 2018 i antal kørte kilometer mellem hændelser.

Lokomotiverne har særligt i 1. halvår 2019 været udfordret på antal kørte kilometer mellem hændelser som følge af mange el-fejl på de aldrende lokomotiver. Der er sket forbedringer i 2. halvår, der dog gav udfordringer i forbindelse med tilpasning af materiellet til kørsel på den nye bane mellem København og Ringsted.

DSB arbejder fortsat på en række initiativer på ME-diesel-lokomotiverne - herunder blandt andet ombygning af lokomotiverne for at nedbringe miljøpåvirkningen frem mod udfasningen. Udfasningen er planlagt fra 2021, efterhånden som de nye ellokomotiver bliver indsat.

EA-el-lokomotiver

EA-el-lokomotiverne har i 2019 kørt med en lavere driftsstabilitet end i 2018, og antal kørte kilometer mellem hændelser er faldet 28 procent.

EA-el-lokomotiverne har flere gange i løbet af 2019 været taget helt ud af drift som følge af fejl på materiellet. Antal kørte litrakilometer i 2019 er derfor lavere end i 2018.

EA-el-lokomotiverne forventes endeligt udfaset i 2021.

S-togsæt

S-togsættene har kørt 18,0 mio. litrakilometer i 2019, hvilket er en stigning på 3 procent i forhold til 2018.

Antal kørte kilometer mellem hændelser blev forbedret med 19 procent, idet S-togsættene i 2019 kørte i niveauet 17 tusinde kilometer mellem hændelser.

Forbedringen er primært forårsaget af sikkerhedssystemet CBTC, som i 2019 viste den bedste driftspålidelighed i mange år.

For at imødekomme den store efterspørgsel efter cykelkapacitet hos kunderne er alle de resterende S-togsæt i 2019 blevet ombygget, så de også har et stort flexrum i midten af toget.

Signalprogrammet

Der kom særligt fokus på, at udrustning af de relevante litratyper i DSB's flåde skulle lykkes, efter den såkaldte plan B om immunisering af en række elektrificerede strækninger blev opgivet i november 2018. Den helt centrale milepæl var, at mindst 6 IC3-togsæt skulle være ombygget ved udgangen af 2019.

En anden central milepæl i 2019 var idriftsættelsen af den første ERTMS-udrustede strækning i Østdanmark - nemlig strækningen mellem Roskilde og Køge.

Ved udgangen af 2019 var arbejde eller test i gang på 3 prototypetog: IR4-togsæt, dobbeltdækkervogne og Desiro-togsæt. Der er behov for yderligere 2 prototypetog for IC3-togsættene og 1 for dobbeltdækkervognene. Så snart dette er på plads, er prototypeinstallation i alle de litratyper, som skal ombygges til det nye signalsystem, gennemført.

Fjern- & Regionaltog

Serieinstallation i IC3-togsæt blev som aftalt påbegyndt 3. juni, og målet om i alt 6 ombyggede togsæt blev nået, idet i alt 8 IC3-togsæt var ombygget ultimo 2019. Processen var præget af, at leverandøren Alstom havde og fortsat har udfordringer med forsyningskæden.

DSB's rolle i forbindelse med ombygningen af IC3-togsættene er at sikre kvaliteten af det installerede, og at der til enhver tid ikke er flere togsæt ude af drift end aftalt. Hertil kommer, at DSB Vedligehold A/S som underleverandør til Alstom står for selve installationsarbejdet.

Ved gennemførelse af den såkaldte RDT-test af det første IC3-togsæt i sensommeren registrerede togsættets STM-anlæg uforholdsmæssigt mange fejl, hvor flere medførte nødbræmsninger med deraf følgende forstyrrelser for driften. Årsagen til fejlene var især, at flere ATC-baliser langs skinnerne ikke fungerede, som de skulle. For at identificere de fejlbehæftede baliser udlånte DSB i løbet af efteråret et af de ombyggede IC3-togsæt til særlige målingskørsler på en lang række strækninger. En række baliser er efterfølgende blevet udskiftet

af Banedanmark, og flere forventes udskiftet i 1. kvartal 2020.

Serieinstallationen i 12 Desiro-togsæt startede i 2018 og blev afsluttet inden den oprindeligt planlagte idriftsættelse af det nye signalsystem mellem Roskilde og Køge i maj.

Ombygning af det første af i alt 8 Desiro-togsæt til Svendborgbanen blev påbegyndt i september.

I øjeblikket ombygges det første IR4-togsæt. Transport- og Boligministeriet indstiller til den såkaldte forligskreds blandt Folketingets partier, at også de resterende 43 togsæt bliver ombygget. Ombygningen forventes at starte i august.

De sidste uddannelser af lokomotivførere blev gennemført i månederne op til idriftsættelsen af strækningen mellem Roskilde og Køge. Et par uger før idriftsættelsen førte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilsyn hos DSB og konstaterede, at alle procedurer mv. var på plads. Idriftsættelsen af strækningen fulgte planen, og 15. december kørte de første DSB-tog med passagerer på en ERTMS-udrustet strækning. På trods af nogle problemer i starten - blandt andet med styring af overkørsler - har regulariteten på strækningen stabiliseret sig.

Ombygning af den første dobbeltdækkervogn begyndte 23. april, og primo september blev ibrugtagningstilladelse og typegodkendelse modtaget. Serieinstallation forventes påbegyndt ultimo marts.

I starten af 2019 blev det besluttet at udfase de resterende MR-togsæt - herunder de 4 togsæt, som blev brugt som testtog for infrastrukturen i Signalprogrammet. Forventningen er, at ombyggede togsæt af andre litratyper kan gennemføre de resterende tests.

De svenske flådeejere har gennemført et selvstændigt udbud i 2019 for Øresundstogsættene. Kontrakt forventes indgået i 1. kvartal.

S-tog

I maj blev det nye signalsystem udrullet på endnu en strækning. Der køres således nu med CBTC fra Hillerød til Svanemøllen og fra Hellerup til Ryparken. Udrulningen og den efterfølgende drift er overordnet set forløbet godt. Softwareændringer har nedbragt fejlniveauet, men der udestår fortsat at få udbedret nogle kendte fejl, som påvirker driften.

Alle S-tog er udstyret med det nye system, og alle lokomotivførere er uddannet til at køre på CBTC.

Banedanmark forventer at være klar til næste udrulning i 1. kvartal 2021. Denne er afhængig af løsningen på problemet med glatte skinner, som først forventes implementeret i sommeren 2021.

DSB Ejendomsudvikling A/S

DSB har længe ønsket at træde længere ind i værdikæden vedrørende projektudvikling af fast ejendom. Denne mulighed fik DSB via en ændring af Lov om DSB med ikrafttræden 1. maj 2019.

Jævnfør Lov om DSB udøves kommerciel ejendomsudvikling i DSB's tilknyttede virksomhed DSB Ejendomsudvikling. Projekterne oprettes i joint ventures med eksterne partnere, hvor DSB Ejendomsudvikling i udgangspunktet ejer op til 50 procent af kapitalandelene. DSB Ejendomsudvikling indskyder byggeretter, og den eksterne partner indskyder som udgangspunkt likvider.

Dette betyder, at i stedet for at sælge byggeretter har DSB nu via DSB Ejendomsudvikling mulighed for at indgå i partnerskaber om at realisere ejendomsprojekter i høj kvalitet og med fokus på bæredygtighed. DSB opnår dermed mulighed for et langsigtet indtjeningsbidrag i form af lejeindtægter frem for avancer ved salg. Herudover har DSB Ejendomsudvikling lejeindtægter fra udlejning af eksisterende ejendomme. Resultat før skat i 2019 for DSB Ejendomsudvikling udgjorde 35 mio. kr.

DSB har identificeret en række ejendomsprojekter, som egner sig til kommerciel ejendomsudvikling. Resultat før skat i DSB Ejendomsudvikling er påvirket af omkostninger til forberedelse af disse projekter på 2 mio. kr.

Første kommercielle ejendomsudviklingsprojekt bliver DSB's byggeretter på Grønttorvet i København, hvor et partnerskab etableres i 2020. Selskabet til understøttelse af projektet blev stiftet i 2019. Selskabsstiftelsen har ingen regnskabsmæssig betydning for 2019.

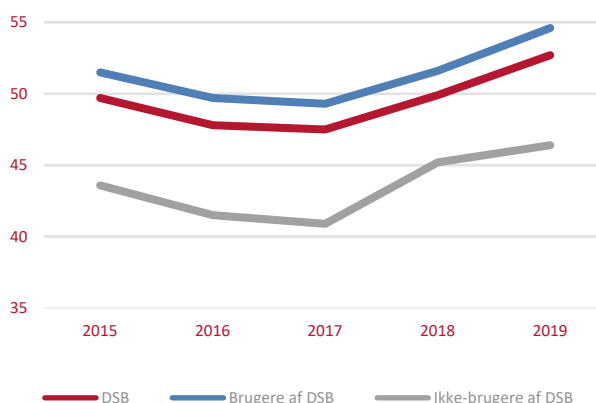
Omdømme

DSB's omdømme steg i 2019. Set som gennemsnit for året er omdømmet gået frem i forhold til sidste år med 2,8 point til 52,7. Fremgangen er sket på trods af udfordringer med Banedanmarks nødvendige sporarbejder og de deraf afledte negative effekter for kundepunktligheden og driften.

Det er fortsat sådan, at brugere (54,1) har en markant bedre opfattelse af DSB end ikke-brugere (47,1). For begge grupper er omdømmeresultatet for 4. kvartal 2019 højere end for 4. kvartal 2018.

Figur 9: Omdømme

Indeks 0-100



Forventninger til 2020

DSB forventer i 2020 et beskedent positivt resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter.

Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2019, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2019.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2019.



Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2019 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 2019 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2019.

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, 6. februar 2020

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Jan Sigurdur Christensen
Direktør for Kommerciel

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

Preben Steenholdt Pedersen

Lone Riis

Morten Færgemann Sørensen

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019, 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 2019 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019 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, 6. februar 2020

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen
CVR-nr. 77806113

Peter Gath
Statsaut. revisor
mne19718

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Resultatopgørelse

Modervirksomhed				Koncern	
2018	2019	Note	Beløb i mio. kr.	2019	2018
			Indtægter		
9.302	9.275	2.1	Nettoomsætning	9.546	9.684
62	35	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	480	578
1.043	790	2.3	Andre driftsindtægter	1.359	1.593
10.407	10.100		Indtægter i alt	11.385	11.855
			Omkostninger		
467	500	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.958	1.866
5.141	5.107	2.6, 2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	3.677	3.883
2.550	2.685	2.9, 2.10	Personaleomkostninger	3.736	3.604
8.158	8.292		Omkostninger i alt	9.371	9.353
2.249	1.808		Resultat før af- og nedskrivninger	2.014	2.502
1.749	3.609	3.1, 3.2, 3.4	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.551	1.829
500	-1.801		Resultat af primær drift	-1.537	673
			Finansielle poster		
119	202	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
48	12	4.1	Finansielle indtægter	7	34
128	108	4.1	Finansielle omkostninger	111	139
39	106		Finansielle poster, netto	-104	-105
539	-1.695		Resultat før skat	-1.641	568
-89	419	5.1	Skat af årets resultat	365	-118
450	-1.276		Årets resultat	-1.276	450
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	-1.276	450
			I alt	-1.276	450
		4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
120	0		Udbytte til Transport- og Boligministeriet		
46	-32		Reserve for udviklingsomkostninger		
284	-1.244		Overført resultat		
450	-1.276		I alt		

Balance - Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2018	2019	Note	Beløb i mio. kr.	2019	2018
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
132	137		Udviklingsprojekter	137	132
82	29		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	33	82
214	166		Immaterielle anlægsaktiver i alt	170	214
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
3.883	3.878		Grunde og bygninger	4.217	4.233
6.762	4.096	3.3	Transportmateriel	4.938	7.565
600	603		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	750	759
247	154		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	366	397
11.492	8.731		Materielle anlægsaktiver i alt	10.271	12.954
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.455	1.547		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
645	584		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
199	165		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	165	199
26	46		Andre tilgodehavender	48	26
2.325	2.342		Finansielle anlægsaktiver i alt	213	225
14.031	11.239		Anlægsaktiver i alt	10.654	13.393
12	12	6.1	Varebeholdninger	463	396
0	2	3.2	Handelsejendomme	15	17
		6.2	Tilgodehavender		
350	350		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	466	469
623	236		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
30	25		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
308	303		Andre tilgodehavender	313	338
162	229	6.3	Periodeafgrænsningsposter	140	130
1.473	1.143		Tilgodehavender i alt	919	937
40	8		Likvide beholdninger	30	89
1.525	1.165		Omsætningsaktiver i alt	1.427	1.439
15.556	12.404		Aktiver i alt	12.081	14.832

Balance - Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2018	2019	Note	Beløb i mio. kr.	2019	2018
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
138	106	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
804	-521		Overført resultat	-415	942
120	0		Foreslået udbytte	0	120
5.822	4.345		Egenkapital i alt	4.345	5.822
			Hensatte forpligtelser		
117	133	8.1	Andre hensatte forpligtelser	146	149
819	287	5.2	Udsudte skatteforpligtelser	248	755
936	420		Hensatte forpligtelser i alt	394	904
			Langfristede gældsforpligtelser		
2.162	2.277	4.4	Langfristede lån	2.277	2.162
377	407		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	407	377
259	327		Anden gæld	358	259
2.798	3.011		Langfristede gældsforpligtelser i alt	3.042	2.798
			Kortfristede gældsforpligtelser		
961	484	4.4	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	484	961
200	497		Kortfristede lån	497	200
640	185		Kreditinstitutter	185	640
1.021	1.342		Leverandørgæld	1.631	1.379
1.288	814		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
212	83		Selskabsskat	80	211
727	551		Anden gæld	719	914
951	672	6.4	Periodeafgrænsningsposter	704	1.003
6.000	4.628		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	4.300	5.308
8.798	7.639		Gældsforpligtelser i alt	7.342	8.106
15.556	12.404		Passiver i alt	12.081	14.832
		1.1	Generel anvendt regnskabspraksis		
		1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn		
		1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen		
		2.4	Kommerciel ejendomsudvikling		
		8.2	Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser		
		8.3	Nærtstående parter		
		8.5	Begivenheder efter balancedagen		

Egenkapitalopgørelse					
Beløb i mio. kr.					
Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2018	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	-	-	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
Deklareret udbytte	-	-	-	-120	-120
Årets resultat	-	-32	-1.244	0	-1.276
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	7	-	7
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	-	142	-	142
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-	-220	-	-220
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-10	-	-10
Egenkapital pr. 31. december 2019	4.760	106	-521	0	4.345

Egenkapitalopgørelse (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2018	4.760	631	106	5.497
Deklareret udbytte	-	-	-106	-106
Udlodning til Fonden Danmarks Jernbanemuseum (ekstraordinær)	-	-43	-	-43
Årets resultat	-	330	120	450
Valutakursregulering	-	-3	-	-3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	161	-	161
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-133	-	-133
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2018	4.760	942	120	5.822
Deklareret udbytte	-	-	-120	-120
Årets resultat	-	-1.276	0	-1.276
Valutakursregulering	-	7	-	7
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	133	-	133
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-220	-	-220
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2019	4.760	-415	0	4.345

Pengestrømsopgørelse			
		Koncern	
Beløb i mio. kr.	Note	2019	2018
Resultat af primær drift		-1.537	673
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.4	3.551	1.829
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-3	-92
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-25	-340
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-94	-116
Selskabsskat, betalt	5.1	-252	-190
Ændring i driftskapital	6.5	-185	-269
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.455	1.495
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-858	-910
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	49	457
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	36	11
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-773	-442
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		500	0
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		2.120	200
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-966	-2.091
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-1.820	0
Ændring i kreditinstitutter		-455	640
Betalt udbytte		-120	-115
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		-741	-1.366
Ændring i Likvide beholdninger i alt		-59	-313
Likvide beholdninger 1. januar		89	402
Likvide beholdninger 31. december		30	89

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 8 grupper efter tema:

Sektion 1	Fortolkningsbidrag
Sektion 2	Drift
Sektion 3	Driftsmateriel
Sektion 4	Finansiering og kapitalstruktur
Sektion 5	Skattemæssige forhold
Sektion 6	Driftskapital
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 2018.

Præsentation

Provisionsindtægter i forbindelse med salg af billetter for andre transportselskaber er reklassificeret fra Nettoomsætning til Andre driftsindtægter. Sammenligningstal er tilpasset.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Der er ikke foretaget ændringer af væsentlige regnskabsmæssige skøn i 2019.

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 nyhvervede, 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 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 personbefordring. 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 Kommerciel ejendomsudvikling
- 2.5 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.6 Andre eksterne omkostninger
- 2.7 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.8 Revisionshonorar
- 2.9 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.10 Personaleomkostninger

Sektion 3 - Driftsmateriel

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Transportmateriel
- 3.4 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

Sektion 5 - Skattemæssige forhold

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Sektion 6 - Driftskapital

- 6.1 Varebeholdninger
- 6.2 Tilgodehavender
- 6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
- 6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
- 6.5 Ændring i driftskapital

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

Transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er behæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn.

I 2019 er konstateret et nedskrivningsbehov for transportmateriel, der anvendes på Fjern- & Regionaltoogsstrækningerne (eksklusive Kyst- og Kastrupbanen).

En nedskrivningstest er gennemført for at afgøre, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Opgørelse af genindvindingsværdien er baseret på væsentlige skøn i relation til den fremtidige økonomiske indtjening.

Den gennemførte nedskrivningstest og de foretagne skøn er nærmere beskrevet i noten Materielle anlægsaktiver (sektion 3), hvortil der henvises.

Øvrige 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.

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 2019 er nærmere beskrevet i Resultater - 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 Kommerciel ejendomsudvikling
- 2.5 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.6 Andre eksterne omkostninger
- 2.7 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.8 Revisionshonorar
- 2.9 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.10 Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
3.823	3.711	Fjern- & Regionaltog	3.690	3.802
1.483	1.483	S-tog	1.483	1.483
5.306	5.194	Passageromsætning i alt	5.173	5.285
3.941	4.025	Indtægter fra trafikkontrakter	4.025	4.051
10	6	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	298	303
45	50	Salg og udlejning af togmateriel	50	45
9.302	9.275	I alt	9.546	9.684

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
		Passageromsætning - effekt af Metrodobbeltfaktor:		
3.871	3.770	Fjern- & Regionaltog - uden effekt af Metrodobbeltfaktor	3.749	3.850
48	59	Metrodobbeltfaktor*	59	48
3.823	3.711	Fjern- & Regionaltog	3.690	3.802
1.627	1.650	S-tog - uden effekt af Metrodobbeltfaktor	1.650	1.627
144	167	Metrodobbeltfaktor*	167	144
1.483	1.483	S-tog	1.483	1.483

* Såfremt effekt af Metrodobbeltfaktor bortfalder kan DSB's kontraktbetaling blive påvirket, jf. Tillægskontrakt 19

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 49 mio. kr. (2018: 53 mio. kr.).

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, 25 mio. kr. i 2019 (2018: 82 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2019 udgør 106 mio. kr. (2018: 138 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	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
3	3	Kioskvarer mv.	823	813
156	155	Udlejning og forpagtning	202	199
311	10	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	46	347
369	354	Koncerninterne indtægter	-	-
204	268	Øvrige	288	234
1.043	790	I alt	1.359	1.593

Andre driftsindtægter i koncernen var i 2019 påvirket af poster af engangskarakter i form af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 21 mio. kr. (2018: 340 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 provisioner og 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: Kommerciel ejendomsudvikling

I 2019 er indgået aftale om etablering af partnerskab vedrørende i niveauet 29.000 etagemeter bygget til boligformål i udviklingsområdet Grønttorvet i København. Endvidere er Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS stiftet.

Note 2.5: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
433	476	Energi til fremføring	477	434
21	24	Kioskvarer mv.	567	563
13	0	Reservedele og togmateriel mv.	914	869
467	500	I alt	1.958	1.866

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 og som følge deraf omkostninger til specialfremstillede komponenter.

Regnskabspraksis

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

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

Note 2.6: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
632	610	Infrastrukturafgifter	610	685
1.993	2.210	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	748	848
446	607	Administrationsomkostninger	651	497
130	117	Drift af bygninger og lokaler mv.	183	212
384	427	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	425	377
221	216	Leje af togmateriel	81	92
283	144	Erstatningskørsel mv.	144	284
-	-	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	0	-11
299	291	Provisioner mv.	233	224
137	123	Salg og markedsføring	123	136
84	78	Personalerelaterede omkostninger	93	105
144	104	Lønsumsafgift	138	153
4	21	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	21	7
384	159	Øvrige eksterne omkostninger	227	274
5.141	5.107	I alt	3.677	3.883

Andre eksterne omkostninger er i 2019 konteret i en højere specifikationsgrad end i tidligere år. Dette har betydet en ændret fordeling i ovenstående specifikation.

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 2.7: Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
25	36	Advokater	36	25
252	190	IT-konsulenter	187	252
13	52	Managementkonsulenter	52	13
3	3	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	3	4
51	63	Teknisk rådgivning	63	43
34	77	Programbistand	77	34
378	421	I alt	418	371

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

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmerne Fremtidens tog, Førerløse S-tog og Nye værksteder.

Note 2.8: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
		Lovpligtig revision:		
3,9	3,8	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	4,5	4,6
0,6	0,1	Rigsrevisionen	0,1	0,6
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,8	0,9	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	1,0	0,8
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,2	0,3	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,3	0,2
		Andre ydelser:		
0,2	1,3	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	1,3	0,2
5,7	6,4	I alt	7,2	6,4

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

Note 2.9: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i 1.000 kr.	2019	2018
Vederlag til bestyrelse	2.518	2.284
Vederlag til udvalg	749	732
Vederlag til bestyrelse i alt	3.267	3.016
Fast vederlag	15.428	13.275
Pension	1.557	1.285
Værdi af personalegoder	572	494
Resultatløn	1.164	2.065
Vederlag til direktion i alt	18.721	17.119
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	21.988	20.135

Direktionen er i 2019 udvidet fra 4 medlemmer til 5 medlemmer. Vederlag til bestyrelse og direktion er yderligere uddybet i Vederlagsrapport 2019, som findes på www.dsb.dk.

Note 2.10: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
2.305	2.376	Lønninger og gager	3.307	3.246
216	266	Pensioner	375	323
29	43	Andre omkostninger til social sikring	54	35
2.550	2.685	I alt	3.736	3.604
4.667	4.586	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.866	7.092

I Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede indgår i 2019 antal ansatte i pro rata konsoliderede virksomheder med 0 (2018: 89).

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 1. kvartal 2019 at effektivisere administrationen ved at nedlægge 58 stillinger. Endvidere har DSB i december 2019 besluttet at nedlægge yderligere cirka 40 stillinger. Dette har påvirket Lønninger og gager samt Pensioner i 2019 med i alt 76 mio. kr.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2019 udgjorde 15 procent (2018: 15 procent) af den pensionsgivende løn. 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 252 ultimo 2019 mod 292 ultimo 2018.

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 2019 er nærmere beskrevet i Resultater - Finansielle aktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Transportmateriel
- 3.4 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 2019	1.461	82	1.543
Årets tilgang	-	25	25
Overført	78	-78	0
Årets afgang	-52	-	-52
Kostpris pr. 31. december 2019	1.487	29	1.516
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2019	-1.329	0	-1.329
Årets afskrivninger	-73	-	-73
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	52	-	52
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2019	-1.350	0	-1.350
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	137	29	166
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	132	82	214

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 2019	1.533	82	1.615
Årets tilgang	-	29	29
Overført	78	-78	0
Årets afgang	-108	-	-108
Kostpris pr. 31. december 2019	1.503	33	1.536
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2019	-1.401	0	-1.401
Årets afskrivninger	-73	-	-73
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	108	-	108
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2019	-1.366	0	-1.366
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	137	33	170
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	132	82	214

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af mobile salgskanaler og et nyt billetteringsværktøj til det kørende personale. 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	Grunder og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2019	7.425	25.173	2.346	247	35.191
Årets tilgang	39	504	-	265	808
Overført	177	88	93	-358	0
Årets afgang	-38	-1.644	-68	-	-1.750
Kostpris pr. 31. december 2019	7.603	24.121	2.371	154	34.249
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2019	-3.542	-18.411	-1.746	0	-23.699
Årets afskrivninger	-188	-1.389	-90	-	-1.667
Årets nedskrivninger	-15	-1.860	-	-	-1.875
Årets afgang	20	1.635	68	-	1.723
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2019	-3.725	-20.025	-1.768	0	-25.518
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	3.878	4.096	603	154	8.731
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	3.883	6.762	600	247	11.492
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 2019	8.155	25.949	2.992	397	37.493
Årets tilgang	39	430	5	355	829
Overført	180	90	116	-386	0
Årets afgang	-56	-1.246	-68	-	-1.370
Kostpris pr. 31. december 2019	8.318	25.223	3.045	366	36.952
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2019	-3.922	-18.384	-2.233	0	-24.539
Årets afskrivninger	-191	-1.419	-130	-	-1.740
Årets nedskrivninger	-25	-1.719	-	-	-1.744
Årets afgang	37	1.237	68	-	1.342
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2019	-4.101	-20.285	-2.295	0	-26.681
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	4.217	4.938	750	366	10.271
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	4.233	7.565	759	397	12.954
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

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

I 2019 er konstateret et nedskrivningsbehov for Transportmateriel, der anvendes på Fjern- & Regionaltogets strækningerne (eksklusive Kyst- og Kastrupbanen). Nedskrivningsbehovet er begrundet i, at den forventede udvikling i antallet af passagerer og den gennemsnitlige pris pr. rejse – passageromsætningen – for perioden 2020-2024 ligger under de prognoser, der lå til grund for DSB's trafikkontrakt med staten.

Strækninger som betjenes af Fjern- & Regionaltog vurderes at være mindste pengestrømsfrembringende enhed, idet transportmateriel ikke genererer selvstændige pengestrømme. Nedskrivningstesten er baseret på den forventede indtjening i Fjern- & Regionaltog, som er baseret på følgende nøgleforudsætninger:

- Passageromsætning i den resterende del af kontraktperioden frem til udgangen af 2024
- Omfang og tidspunkt for gennemførelse af sporarbejder
- Omkostninger – herunder eksekvering af omkostningsreduktioner
- Omkostninger til store eftersyn
- Tilbagediskonteringsfaktor
- Værdien af transportmateriel ved udgangen 2024.

Nedskrivningstesten er blandt andet udarbejdet på grundlag af budget for 2020 samt langtidsprognose for 2021-2024.

I forbindelse med den gennemførte nedskrivningstest er konstateret et behov for nedskrivning af Transportmateriel, der anvendes på Fjern- & Regionaltogets strækningerne, idet genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Samlet udgør nedskrivningsbehovet 1.535 mio. kr. før skat i koncernen og 1.676 mio. kr. før skat i modervirksomheden.

Årets afgang vedrørende Transportmateriel kan henføres til større vedligeholdelsesarbejder, som regnskabsmæssigt er fuldt afskrevet, og som i årets løb er erstattet af tilgang af tilsvarende nye større vedligeholdelsesarbejder.

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 40,7 mio. EUR er stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 285 mio. kr.

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

Note 3.3: Transportmateriel				
Specifikation af transportmateriel				
Beløb i mio. kr.				
Koncern	Kostpris pr. 31. december 2019	Af- og ned- skrivninger pr. 31. december 2019	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2019	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2018
IC2-togsæt	0	0	0	0
IC3-togsæt	3.587	-3.405	182	719
IC4-togsæt	4.816	-4.770	46	1.256
IR4-togsæt	2.436	-2.373	63	238
Øresunds-togsæt	2.041	-1.578	463	553
Dobbeltdekkervogne	1.280	-370	910	996
Desiro-togsæt	193	-91	102	108
MR-togsæt	82	-82	0	0
ME-diesellokomotiver	435	-435	0	106
EA-el-lokomotiver	100	-100	0	18
S-togsæt	10.228	-7.052	3.176	3.573
Andre tog	34	-29	5	7
Garantier mv. modregnet	-9	0	-9	-9
Regnskabsmæssig værdi	25.223	-20.285	4.938	7.565

Note 3.4: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver				
Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
73	73	Udviklingsprojekter	73	75
222	203	Grunde og bygninger	216	226
1.369	3.249	Transportmateriel	3.138	1.403
91	90	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	130	131
-6	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-6
1.749	3.609	I alt	3.551	1.829

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 eller tidspunktet for udfasning af togsættet. Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn vedrørende litra, hvor tidspunktet for udfasning ikke er kendt, afskrives på grundlag af en individuel vurdering.

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 er solgt eller forventes solgt, men hvor risikoovergangen først forventes at ske inden for 12 måneder.

Handelsejendomme måles til kostpris. Handelsejendomme, som tidligere var klassificeret som materielle anlægsaktiver, 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 tilbageførslers 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.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 540 mio. kr. i 2019.

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

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
15	5	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
2	2	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	2	2
0	0	Valutakursgevinster mv.	0	0
31	5	Øvrige	5	32
48	12	I alt	7	34

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
127	102	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	105	135
1	6	Valutakurstab mv.	6	4
128	108	I alt	111	139

Finansielle indtægter var 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2018	2019		2019	2018
		Årets resultat fordeles således:		
		Virksomhedsdeltager i DSB	-1.276	450
		I alt	-1.276	450
		Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
120	0	Udbytte til Transport- og Boligministeriet		
46	-32	Reserve for udviklingsomkostninger		
284	-1.244	Overført resultat		
450	-1.276	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 2019	1.931	413	645	199	26	3.214
Valutakursregulering	0	-	-	-	-	0
Årets tilgang	-	-	-	2	24	26
Årets afgang	-142	-	-61	-36	-4	-243
Kostpris pr. 31. december 2019	1.789	413	584	165	46	2.997
Værdireguleringer pr. 1. januar 2019	-476	-413	0	0	-	-889
Valutakursregulering	-1	-	-	-	-	-1
Årets resultat	202	0	-	-	-	202
Modtaget udbytte	-39	-	-	-	-	-39
Årets afgang	82	-	-	-	-	82
Øvrige reguleringer	-10	-	-	-	-	-10
Værdireguleringer pr. 31. december 2019	-242	-413	0	0	-	-655
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	1.547	0	584	165	46	2.342
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018	1.455	0	645	199	26	2.325

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 2019
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	392
- Frugtmarkedet 11 Holding ApS	Danmark	100%	40.000 DKK	-
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS	Danmark	100%	40.000 DKK	-
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	53
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	745
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	5
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 ¹⁾	Danmark	33%	0,3 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				1.547

¹⁾ 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 tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2019		413	199	26	638
Årets tilgang		0	2	26	28
Årets afgang		0	-36	-4	-40
Kostpris pr. 31. december 2019		413	165	48	626
Værdireguleringer pr. 1. januar 2019		-413	0	-	-413
Årets resultat		0	-	-	0
Værdireguleringer pr. 31. december 2019		-413	0	-	-413
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019		0	165	48	213
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2018		0	199	26	225
Kapitalandele i associerede virksomheder					
Beløb i mio. kr.					
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Andel af indre værdi i modervirksomhed 2019	Koncern 2019
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45,0%	122	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	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
3.000	2.063	Udstedte obligationer	2.063	3.000
640	185	Kreditinstitutter	185	640
200	497	Kortfristede lån	497	200
335	304	Øvrige	304	335
4.175	3.049	I alt	3.049	4.175

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 2.116 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2018: 1.844 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 -439 mio. kr. pr. 31. december 2019 (2018: -467 mio. kr.), hvoraf -270 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2018: -164 mio. kr.).

Pr. 31. december 2019 udgør afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 39 mio. kr. (2018: 28 mio. kr.) og 473 mio. kr. (2018: 523 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

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2019	2018
Langfristede lån	2.277	2.162
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	484	961
Kortfristede lån	497	200
Kreditinstitutter	185	640
Øvrige	110	212
Rentebærende gæld	3.553	4.175
Likvide beholdninger	30	89
Deponeringer	38	27
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	165	199
Rentebærende aktiver	233	315
I alt	3.320	3.860

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2019	2018
Finansielle indtægter	7	34
Finansielle omkostninger	-111	-139
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	10	-11
I alt	-94	-116

Sektion 5 Skattemæssige forhold

I 2019 udgør Skat af årets resultat en indtægt på 419 mio. kr. i modervirksomheden og en indtægt på 365 mio. kr. i koncernen og er påvirket af nedskrivning på transportmateriel jf. omtale i sektion 3.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
-182	-112	Beregnet skat af årets resultat	-138	-212
91	530	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	530	86
-	-	Skat vedrørende intern avance	-28	5
-91	418	Skat af årets resultat	364	-121
2	1	Regulering af skat vedrørende tidligere år	1	3
-89	419	I alt	365	-118
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
0,2%	0,1%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradagsberettigede omkostninger	-1,5%	-0,6%
-4,9%	1,1%	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-
-0,4%	0,0%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,0%	-0,6%
16,9%	23,2%	Effektiv skatteprocent for året	20,5%	20,8%
190	252	Betalt skat i året	252	190

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 posteringsført 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	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
917	819	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	755	851
-5	-1	Regulering primo	-4	-2
-2	-1	Regulering vedrørende tidligere år	-1	-3
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende koncernintern avance	28	-5
-91	-530	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-530	-86
819	287	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	248	755
Udskudt skat vedrører:				
13	12	Immaterielle anlægsaktiver	10	8
915	384	Materielle anlægsaktiver	421	912
2	2	Omsætningsaktiver	-38	-31
-111	-111	Andre hensatte forpligtelser	-130	-129
-	-	Koncernintern avance	-15	-5
819	287	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	248	755

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 80 mio. kr. pr. 31. december 2019 (2018: 211 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 elimineringer 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 Driftskapital

De væsentligste poster vedrørende driftskapital 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)
- 6.5 Ændring i driftskapital

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
11	10	Olie til fremføring	10	11
0	0	Reservedele mv.	417	349
1	2	Kioskvarer mv.	36	36
12	12	I alt	463	396

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

Pr. 31. december 2019 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 291 mio. kr. (2018: 282 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer til Reservedele mv.

Regnskabspraksis

Olie til fremføring og Reservedele 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2018	2019		2019	2018
		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sammensætter sig således:		
17	10	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	10	17
115	123	Tilgodehavende passageromsætning	123	115
88	80	Refusion fra styrelser	80	88
130	137	Øvrige	253	249
350	350	I alt	466	469

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 udlejningsaktivitet.

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

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 2019 er 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2018	2019		2019	2018
116	185	Forudbetalte omkostninger mv.	89	75
7	6	Finansielle instrumenter	6	7
39	38	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	45	48
162	229	I alt	140	130

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
329	232	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	232	329
347	282	Forudbetalt kontraktbetaling	282	347
84	77	Tilskud til anlæg	77	84
6	11	Finansielle instrumenter	11	6
185	70	Øvrige	102	237
951	672	I alt	704	1.003

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:				
575	266	Indenfor 1 år	298	627
376	406	Efter 1 år	406	376
951	672	I alt	704	1.003

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.

Note 6.5: Ændring i driftskapital

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2019	2018
Ændring i Tilgodehavender i alt	-1	96
Ændring i Varebeholdninger i alt	-67	10
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	-117	-375
I alt	-185	-269

Sektion 7 Finansielle forhold

DSB definerer risici som usikkerheder 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.

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 2018.

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 renteswaps
Pr. 31. december 2019								
DKK	200	200	-	100%	0,1	0,0%	0,1	-
JPY	20.000	1.314	-	100%	20,6	4,4%	14,9	-322
SEK	924	749	-	100%	2,4	0,2%	2,5	-84
NOK	682	500	-	100%	1,4	-0,2%	1,5	22
EUR	41	302	-	100%	5,2	4,0%	4,8	-52
USD	44	300	-	100%	0,1	0,0%	0,1	-3
I alt		3.365	-	100%	9,3	2,1%	8,7	-439
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

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, STIBOR, NIBOR og EURIBOR. Politikken er at optage alle lån, således at renterisici kun er knyttet til 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 100 mio. kr. (ved en ændring på et procentpoint i renten), gældsporteføljen skal have en varighed under 15 år, og minimum 25 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente. I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på bruttogælden 8,7 år (2018: 8,3 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2018: 100 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Note 7.2: Valutakursrisiko

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at 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 JPY, SEK, NOK, EUR og USD, 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 Øresundstog-sæt 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 be- holdninger og tilgode- havender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige penge- strømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egen- kapital før skat
Pr. 31. december 2019							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	28	-937	784	-125	10,0%	-9	58
NOK	0	-682	682	0	10,0%	0	52
EUR	1	-47	41	-5	0,5%	0	92
USD ¹⁾	-1	-76	75	-2	10,0%	-1	-138
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

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 2019 (2018).

Note 7.3: Råvarepriserisiko

		Nominel		Følsomhed		
Beløb i mio. kr.	Markeds- værdi af råvarepris- aftaler	Næste års forventede råvareforbrug	Råvarepris- aftaler	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenka- pital før skat
Pr. 31. december 2019						
Råvare - olie	2	52.956 tons	48.000 tons	10,0%	0	19
Råvare - el	22	332.950 MWh	300.209 MWh	10,0%	0	8
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2019 (2018).

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

91 procent af det forventede olieforbrug i 2020 er afdækket pr. 31. december 2019 (2018: 90 procent). Tilsvarende er 90 procent af det forventede elforbrug i 2020 afdækket pr. 31. december 2019 (2018: 88 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	2.761	2.865	484	847	1.534
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	383	2.276	1.069	202	1.005
Andre finansielle instrumenter	10	6	5	1	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	682	682	682	-	-
Leverandørgæld	1.631	1.631	1.631	-	-
I alt pr. 31. december 2019	5.467	7.460	3.871	1.050	2.539

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

Den positive likviditet har betydet, at alle forfaldne lån i løbet af 2019 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 2019 var indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 1.750 mio. kr. med udløb i perioden 2020-2024 (2018: opsigelige på 2.500 mio. kr. og ikke opsigelige på 1.750 mio. kr. med udløb i perioden 2019-2023). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 3.069 mio. kr. (2018: 3.417 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 2019 i alt 107 mio. kr. (2018: 164 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2019 i stedet 2 mio. kr. (2018: 27 mio. kr.).

Note 7.6: Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
-102	-212	Valutakursswaps	-212	-102
-62	-58	Renteswaps	-58	-62
22	-15	Elprisswaps	-15	22
-46	2	Olieprisswaps	2	-46
6	3	Valutaterminskontrakter	3	17
40	60	Udskudt skat	60	38
-142	-220	I alt	-220	-133

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 2019 foretaget ejendomssalg, hvor gevinst 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 2019	0	117	117
Hensat	67	17	84
Anvendt	-48	-13	-61
Tilbageført	-	-7	-7
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2019	19	114	133

Beløb i mio. kr.

Koncern	Tabsgivende kontrakter	Omstrukturering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2019	21	0	128	149
Hensat	-	76	16	92
Anvendt	-	-51	-20	-71
Tilbageført	-21	-	-3	-24
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2019	0	25	121	146

Omstrukturering - Personale i 2019 vedrører fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen.

Tabsgivende kontrakter vedrørte hensættelser til forventet tab i den resterende kontraktperiode i VIAS GmbH. Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

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 retlig 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	
2018	2019	Beløb i mio. kr.	2019	2018
0	0	Eventualaktiver	0	0
174	44	Eventualforpligtelser	94	256
3.767	3.715	Øvrige økonomiske forpligtelser	3.217	3.144

I eventualforpligtelser indgår garanti på i alt 13 mio. kr. (147 mio. kr.) for tilknyttet virksomhed. Denne består af driftsgaranti over for leverancer under Signalprogrammet på S-banen.

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 398 mio. kr. (364 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 opsagde i 2018 kontrakt med DXC vedrørende datacenter og SAP-drift. DSB har i 2019 rejst krav over for DXC. Det endelige udfald og de økonomiske konsekvenser er behæftet med usikkerhed. DSB har ikke indregnet eventuel kompensation i 2019.

DSB er herudover 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 29 mio. kr. (60 mio. kr.), som forfalder i 2020 (30 mio. kr. i 2019 og 30 mio. kr. i 2020).

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort & Rejseplan 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 1.677 mio. kr. (1.427 mio. kr.), hvoraf 185 mio. kr. forfalder i 2020 (138 mio. kr. i 2019) og 744 mio. kr. forfalder i perioden 2021-2024 (573 mio. kr. i perioden 2020-2023).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 292 mio. kr. (130 mio. kr.), hvoraf 144 mio. kr. forfalder i 2020 (70 mio. kr. i 2019) og 148 mio. kr. forfalder i 2021-2024 (60 mio. kr. i 2020).

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 147 mio. kr. (188 mio. kr.),

hvoraf 32 mio. kr. forfalder i 2020 (33 mio. kr. i 2019) og 92 mio. kr. i perioden 2021-2024 (105 mio. kr. i perioden 2020-2023).

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- og Boligministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

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

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2019	2018
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.025	3.941
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	16	19
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	610	634
Garantiprovision	5	12
Forudbetalinger		
Forudbetalt trafikkontraktbetaling	282	347

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.	2019	2018
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	46	347
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-21	-7
I alt	25	340

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2019, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2019.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2019.

Supplerende hovedtal

Antal rejser (tus.)	2015	2016	2017	2018	2019
Øst (Øresund - over broen) ¹⁾	-	12.067	11.902	12.386	12.261
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen) ¹⁾	53.586	40.828	41.539	41.757	41.374
Vest	15.604	15.154	13.810	13.252	13.131
Øst/Vest	8.297	7.982	8.010	7.644	7.844
Øvrige ²⁾	1.091	728	667	637	689
Fjern- & Regionaltog	78.578	76.759	75.928	75.676	75.299
S-tog	114.121	116.410	112.571	111.067	111.917
Danske aktiviteter i alt	192.699	193.169	188.499	186.743	187.216
Upptåget ³⁾	4.896	3.900	2.733	-	-
VIAS ⁴⁾	4.289	2.165	2.165	2.165	-
Udenlandske aktiviteter i alt	9.185	6.065	4.898	2.165	-
Togrejser i alt	201.884	199.234	193.397	188.908	187.216

Personkilometer (mio.)	2015	2016	2017	2018	2019
Øst (Øresund - over broen) ¹⁾	-	241	238	315	313
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen) ¹⁾	1.730	1.496	1.480	1.479	1.428
Vest	943	932	902	808	828
Øst/Vest	1.821	1.745	1.787	1.705	1.691
Øvrige ²⁾	158	116	102	102	112
Fjern- & Regionaltog	4.652	4.530	4.509	4.409	4.372
S-tog	1.344	1.354	1.317	1.303	1.304
Danske aktiviteter i alt	5.996	5.884	5.826	5.712	5.676
Upptåget ³⁾	205	163	114	-	-
VIAS ⁴⁾	127	64	64	64	-
Udenlandske aktiviteter i alt	332	227	178	64	-
Personkilometer i alt	6.328	6.111	6.004	5.776	5.676

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015. Antal rejser er i 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 Transdev Sverige 1. september 2017.

⁴⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015. Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2015	2016	2017	2018	2019
Øst ¹⁾	8.816	13.365	13.205	13.409	13.625
Vest	8.396	8.001	6.592	6.401	6.349
Fjerntrafik ²⁾	18.585	18.687	19.549	18.496	18.579
Internationale tog ³⁾	1.048	826	629	357	247
Fjern- & Regionaltog	36.845	40.879	39.975	38.663	38.800
S-tog	15.840	15.595	15.149	14.916	15.329
DSB Øresund ¹⁾	4.540	-	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	57.225	56.474	55.124	53.579	54.129
Upptåget ⁴⁾	2.991	2.992	1.995	-	-
VIAS ⁵⁾	4.292	2.300	2.300	2.300	-
Udenlandske aktiviteter i alt	7.283	5.292	4.295	2.300	-
Togkilometer i alt	64.508	61.766	59.419	55.879	54.129

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 Transdev Sverige 1. september 2017.

⁵⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015. Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ¹⁾	2015	2016	2017	2018	2019
IC4-togsæt	82	77	77	75	63
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC2-togsæt	23	-	-	-	-
IR4-togsæt	44	44	44	44	44
Øresunds-togsæt ³⁾	111	111	111	111	111
Lejede dobbeltdækkervogne	67	67	-	-	-
Dobbeltdækkervogne	46	46	113	113	113
MR-togsæt	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	4	-	-	-
ME-diesellokomotiver	33	33	33	32	29
EA-el-lokomotiver	6	5	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	-	-	-
VIAS - El-togsæt ⁵⁾	19	19	19	19	-
Rangerlokomotiver/traktorer	15	14	14	14	14

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⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2015	2016	2017	2018	2019
IC4-togsæt	5,4	3,6	4,5	4,7	8,1
IC3-togsæt	41,3	33,3	42,8	28,9	35,0
IR4-togsæt	16,1	10,9	12,4	12,4	17,5
Øresunds-togsæt	22,7	21,3	21,2	21,0	22,5
Dobbeltdækkervogne	30,5	19,7	18,2	18,5	22,1
MR-togsæt	10,8	9,7	10,2	9,0	1,6
Desiro-togsæt	32,9	17,6	14,1	8,6	12,0
ME-diesellokomotiver	22,8	16,4	26,4	22,5	25,0
EA-el-lokomotiver	3,9	4,1	6,7	5,8	4,2
S-togsæt	21,1	13,9	14,6	14,2	16,9

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

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2015	2016	2017	2018	2019
DSB	3.836	4.059	4.045	3.977	3.901
- heraf sociale kapitel ¹⁾	144	128	82	86	78
S-tog	722	697	690	690	685
- heraf sociale kapitel ¹⁾	15	12	8	8	7
Kort & Godt A/S	614	636	605	575	550
- heraf sociale kapitel ¹⁾	15	12	12	13	12
DSB Vedligehold A/S	1.665	1.706	1.797	1.760	1.726
- heraf sociale kapitel ¹⁾	52	55	30	34	31
DSB Ejendomsudvikling A/S	4	1	1	1	4
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
DSB Øresund A/S ²⁾	307	-	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.148	7.099	7.138	7.003	6.866
Upptåget ³⁾	95	96	66	-	-
VIAS ⁴⁾	195	90	88	89	-
Udenlandske aktiviteter i alt	290	186	154	89	-
DSB-koncernen i alt	7.438	7.285	7.292	7.092	6.866

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 Transdev Sverige 1. september 2017.

⁴⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015. Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2015	2016	2017	2018	2019
AC	462	509	508	499	488
Individuel	213	212	236	247	251
DJ	3.659	3.545	3.522	3.464	3.448
FO DSB	1.069	1.118	1.162	1.186	1.127
HK	2.041	2.124	2.019	1.926	1.907
Øvrige	45	49	42	49	35
I alt	7.489	7.557	7.489	7.371	7.256

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2015	2016	2017	2018	2019
Kontraktansatte	213	212	236	247	251
Overenskomstansatte	5.079	5.295	5.383	5.424	5.443
Timelønnede	33	44	20	22	17
Tjenestemænd	2.164	2.006	1.850	1.678	1.545
I alt	7.489	7.557	7.489	7.371	7.256

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2015	2016	2017	2018	2019
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	159	144	144	135	140
S-tog inklusive fællesstationer	85	85	85	85	86
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-11
S-tog eksklusive fællesstationer	76	76	76	76	75
Stationer i Sverige betjent af Upptåget ¹⁾	17	17	-	-	-
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ²⁾	28	28	28	28	-
Antal betjente jernbanestationer i alt	280	265	248	239	215
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.593	1.593	1.593	1.576
Km bane som betjenes af DSB i Sverige¹⁾	180	180	-	-	-
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland²⁾	504	504	504	504	-

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

²⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Resultatopgørelse pr. kvartal								
Koncern	2019				2018			
Beløb i mio. kr.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passageromsætning	1.251	1.297	1.263	1.362	1.245	1.367	1.248	1.425
Indtægter fra trafikkontrakter	985	1.057	994	989	1.013	1.012	1.011	1.015
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	81	72	71	74	64	80	86	73
Salg og udlejning af togmateriel	20	10	11	9	20	6	11	8
Nettoomsætning	2.337	2.436	2.339	2.434	2.342	2.465	2.356	2.521
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	124	74	127	142	144	151	141
Andre driftsindtægter	345	341	317	356	549	323	319	402
Indtægter i alt	2.837	2.901	2.730	2.917	3.033	2.932	2.826	3.064
Omkostning til råvarer og hjælpematerialer	495	493	469	501	419	473	454	520
Andre eksterne omkostninger	931	909	902	935	873	1.004	996	1.010
Personaleomkostninger	956	977	899	904	889	948	912	855
Omkostninger i alt	2.382	2.379	2.270	2.340	2.181	2.425	2.362	2.385
Resultat før af- og nedskrivninger	455	522	460	577	852	507	464	679
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	462	462	461	2.166	465	479	436	449
Resultat af primær drift	-7	60	-1	-1.589	387	28	28	230
Finansielle poster, netto	-26	-26	-31	-21	-26	-45	-34	0
Resultat før skat	-33	34	-32	-1.610	361	-17	-6	230
Resultat før skat korigeret for poster af engangskaraktér	20	25	-43	82	114	16	-13	130
Periodens resultat	-26	27	-24	-1.253	268	0	-5	187
Egenkapital i alt	5.639	5.598	5.503	4.345	5.678	5.686	5.670	5.822
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	19,5	21,4	19,7	23,7	36,4	20,6	19,7	26,9
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	-0,2	2,0	0,0	-59,5	11,3	1,4	0,9	7,8

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

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



Virksomhedsforhold

Sikkerhed

DSB har i 2019 fortsat arbejdet med at have sikkerhedsledelse som en naturlig del af hverdagen. Arbejdet har været understøttet af handlingsplaner. En intern modenhedsmåling har igen vist en stigning, og DSB fastholder dermed den positive udvikling.

Året har naturligt været præget af ulykken på Storebæltsbroen 2. januar 2019. Havarikommissionen har i sin endelige rapport fastslået, at DSB hverken var ansvarlig eller medansvarlig for ulykken, hvor 8 personer på tragisk vis omkom, og 18 personer kom til skade i kollisionen mellem løsrevet gods fra et DB Cargo-tog og et sammenkoblet IC4-togsæt.

Opfølgning på ulykken i forhold til beredskab, undersøgelse og implementering af læringspunkter fra håndtering af ulykken har været en naturlig del af DSB's arbejde på jernbanesikkerhedsområdet i 2019.

I forbindelse med ulykken faldt lyspaneler ned i det forreste togsæt, dog uden at der blev registreret skader som følge heraf. Som et sekundært element i rapporten anbefaler Havarikommissionen på den baggrund, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at DSB undersøger muligheden for at forbedre fastgørelse af lyspaneler i IC4-togsæt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i 2019 gennemført tilsyn i forbindelse med ændringer i DSB's sikkerhedscertifikat som følge af ibrugtagningen af den nye bane mellem København og Ringsted samt ibrugtagningen af ETCS på Lille Syd mellem Køge og Roskilde. I begge tilfælde modtog DSB efter tilsynene et revideret sikkerhedscertifikat uden vilkår. Styrelsen havde ved tilsynene fokus på DSB's styring af ændringer, risikovurderinger samt håndtering af ændrede og nye driftsforhold i sikkerhedsledelsessystemet.

Herudover opnåede DSB i 2019 i forbindelse med større sporarbejder ad hoc tilladelse fra styrelsen til midlertidig kørsel på Tølløsebanen.

Ligesom tidligere år har DSB også i 2019 arbejdet på at nedbringe antal signalforbikørsler og væsentlige ulykker - herunder særligt ulykker med personskade.

Tabel 1: Hændelser¹⁻²⁾

Antal			Vækst	
	2019	2018 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	10	10	0	0
Personskade				
- Omkomne	13	6	7	-
- Alvorligt tilskadekomne	6	3	3	100
- Lettere tilskadekomne	82	70	12	17
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	217	163	54	33
- Ikke-sikret område (D-E)	75	83	-8	-10
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	19	7	12	-
Defekt hjul eller aksel	2	3	-1	-33

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2018 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser. Tilsvarende udgør tallene for 2019 status ved tidspunktet for rapportering, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport.

DSB har med 10 væsentlige ulykker overholdt sikkerhedsmålet for 2019. Hovedparten af de væsentlige ulykker i 2019 er fortsat begrundet i personer, der kommer til skade som følge af uautoriseret færden og uhensigtsmæssig adfærd på jernbanearealer. DSB fortsætter med at have fokus på området med henblik på fremme af den gode adfærd til gavn for såvel kunder som medarbejdere.

Storebæltsulykken var i både sin art og sit omfang af person- og materielskade meget atypisk i denne sammenhæng. Selvom der formelt kun er tale om én væsentlig ulykke, kan konsekvenserne aflæses i den store stigning i antal personskader - både for så vidt angår omkomne og alvorligt tilskadekomne.

Med en markant stigning i antal signalforbikørsler er målet for året ikke overholdt. Trods stort fokus på løbende at få udredt årsagerne

til signalforbikørsler og iværksættelse af konkrete aktiviteter, er antallet af signalforbikørsler steget gennem 2019.

DSB fortsætter indsatsen og vil gennem et fortsat analysearbejde og med fokus på sikkerhedsmål og konkrete handlingsplaner arbejde videre med opfyldelsen af sikkerhedsmålet for signalforbikørsler, sikkerhedsmålet for væsentlige ulykker og det kvalitative sikkerhedsmål, at sikkerhedsledelse er en naturlig del af hverdagen i DSB.

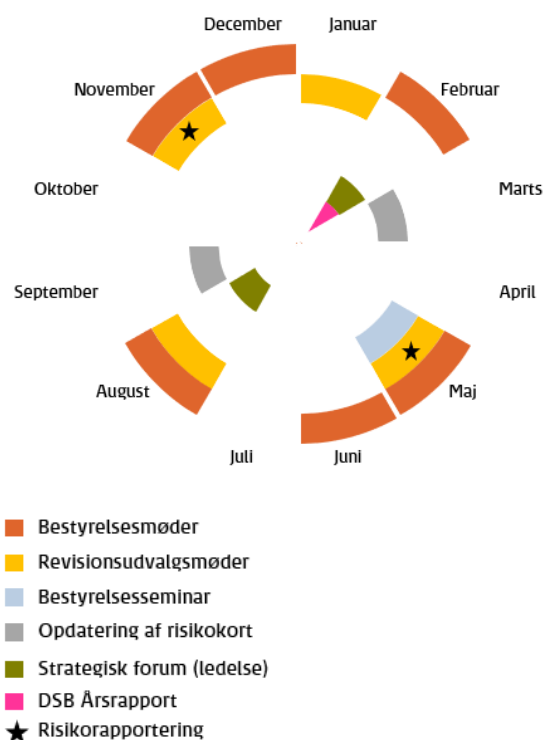
Risikostyring

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. Omfattende sporarbejder mellem Roskilde og Korsør med totalspærring og reduceret kørsel medførte i perioden marts til juni et fald i markedsandelen over Storebælt. Markedsandelen er dog genvundet efter sporarbejdets ophør.

For at imødegå den stigende konkurrence og tab af kunder i Fjern- & Regionaltogstrafikken har DSB øget udbuddet af Orange- og Orange Fri-billetter. Siden februar 2019 er 120.000 Orange- og Orange Fri-billetter sat til salg hver uge, hvilket er en fordobling i forhold til 2018. Derudover har forenkling af priser og billetter over Storebælt gjort pris- og billetsystemet mere enkelt på tværs af den kollektive trafik.

DSB følger markedsudviklingen i Fjern- & Regionaltogstrafikken tæt og arbejder løbende på at udvikle en mere enkel prisstruktur, som gør det nemmere for kunderne at vælge den rigtige billet over Storebælt.

S-togsdrift påvirket af infrastrukturarbejder

Infrastrukturarbejder har påvirket S-togsdriften i 2019, og det omfattende letbanearbejde ved Lyngby station har ført til færre passagerer på Hillerød-strækningen. Derudover er antal rejser negativt påvirket af stigningen i salget af nyregistrerede personbiler i 2019.

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 et relevant transportmiddel til Cityringen, der binder den fælles transport med metro, bus, S-tog og regionaltog endnu tættere sammen.

Forenkling af prisstruktur med harmonisering af takst-og zonesystemer

Med forenkling af priser og billetter over Storebælt er den sidste del af en landsdækkende

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 til togrejser mellem Øst- og Vestdanmark. Med forenklingen af priserne følger også en forenkling af billetudbuddet, hvilket har gjort pris- og billetsystemet mere enkelt på tværs af den kollektive trafik.

Risici vedrørende materiel og infrastruktur

Ændringer i infrastrukturarbejder

Som togoperatør 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 elektrificerings-programmerne betyder, at togdriften ikke kan afvikles som planlagt, 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 sporspærringer 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 værkstedstyring, 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.

Leverancerne overvåges under kontrakternes udførelse for at reducere risikoen for forsinket indfasning, og DSB vil overvåge ændringer i selve godkendelsesprocesserne 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- 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 samt kundernes 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 persondatabeskyttelse 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 enkle og konkurrencedygtige produkter samt ved at bidrage til en optimal kapacitetsudnyttelse. Digitaliseringen skal derudover bidrage til at sikre effektivitet gennem forenkling og automatisering af processer på tværs af forretningsområderne.

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 fortsat fokus på lokale kampagner for at minimere fald- og snubleulykker, ligesom der arbejdes med langsigtede kampagner for at forebygge arbejdsbetingede lidelser.

Derudover er der fokus på at sikre kunders og medarbejders tryghed på stationer og i tog, og der arbejdes lokalt med initiativer, der uddanner medarbejderne i konflikthåndtering.

Miljø

Med bæredygtighed højt på agendaen og tiltagende fokus fra naboer, kunder og medarbejdere på miljøpåvirkningen og energiforbruget fra DSB's drift er der risiko for øgede eksterne og interne krav til investeringer, som kan reducere miljøpåvirkningen. Derudover kan kravene betyde driftsmæssige ændringer på værksteder og klargøringscentre, hvilket kan indebære øgede omkostninger.

DSB overvåger udviklingen og forventer markante forbedringer i takt med opdatering af togmateriel og ved anskaffelse af elektriske tog, der overholder nyeste standarder.

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.

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.

Kundeambassadør

Kundeambassadøren behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at kun-

derne 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 giver hurtigst muligt 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 delårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Delårsrapporter sendes til transportministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transportministeren, hvor blandt andet den økonomiske situation drøftes.

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

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 2019 er indarbejdet i årsrapporten under Redegørelse for samfundsansvar.

Etik

DSB har 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 2019 blev indberettet 3 sager via ordningen. Ingen af disse sager er vurderet at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed i bestyrelsen

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 Redegørelse for 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 seneste ændring i bekendtgørelse af lov om DSB af 7. maj 2019 (Lov om DSB). Vedtægterne fra 15. maj 2019 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Ledelsen

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2019 afholdt 6 bestyrelsesmøder og et strategiseminar, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Overordnet strategi
- Årsrapport og delårsrapporter
- Budget for det kommende år
- Fremtidens tog og værksteder
- Signalprogram
- Elektrificering
- Materiel
- Førerløse S-tog
- Digitalisering
- Takstreguleringer
- Tillægskontrakter til trafikkontrakten
- Compliance
- Selskabsledelse
- Jernbanesikkerhed
- Væsentlige politikker
- Bæredygtighed
- 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 virk-

somhedens og koncernens størrelse og kompleksitet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2019 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Carsten Gerner, formand
Annette Sadolin
Henrik Amsinck

Udvalget har i 2019 holdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- 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 - herunder blandt andet modenhedsanalyse af DSB's it-sikkerhed og forberedelse til ISO 27001-certificering
- Intern kontrolstruktur
- Politikker indenfor blandt andet finans, skat og moms.

Vederlagsudvalg

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

Ved udgangen af 2019 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Annette Sadolin, formand
Peter Schütze
Hanne Blume

Udvalget har i 2019 holdt 4 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- 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
- Mål for det underrepræsenterede køn i ledelsen.

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 2019 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, hvoraf 2 er uafhængige:

Christina Grumstrup Sørensen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen, medarbejder-valgt

Udvalget har i 2019 holdt 7 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

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

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen består dels af medlemmer valgt af transportministeren 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. I henhold til anbefalingerne for god selskabsledelse skal der som minimum hvert tredje år inddrages ekstern bistand i forbindelse med evalueringen. I 2019 har ekstern bistand medvirket ved evalueringen. 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. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2019

I 2019 bestod bestyrelsen af 9 medlemmer, hvoraf 6 er valgt af transportministeren og 3 af medarbejderne. Oversigt over bestyrelsen fremgår af afsnittet Organisation.

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 kan bestå af 1 til flere medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager den daglige ledelse.

Redegørelse for samfundsansvar

DSB's samlede 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 klosksalg, udlejning 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. Togbusser bliver indsat til erstatningskørsel ved sporarbejder og hændelser. Samarbejde: DSB har en bred vifte af samarbejdspartnere, som er afgørende for forretningen - ejer (Transport- 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 togafgange om dagen og kører mere end 90 mio. km årligt med en operatorpunktighed (den del af punktigheden DSB har ansvaret for) på henholdsvis 94,9 procent for Fjern- & Regionaltog og 98,2 procent for S-tog. Vedligehold: DSB's værksteder vedligeholder og klargør de mere end 600 tog. Billersystemer: 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, perronskilt mv. I tæt samarbejde med Banedanmark. Kiosker: DSB har 63 kiosker med en årlig omsætning på 823 mio. kr. Stationer: Vores kunder kan stige af og på fra over 200 stationer.	Sammenhæng: DSB udgør rygraden 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 gennem et bæredygtighedsprogram med 4 ambitiøse miljø- og klimamål for 2030. Kunder: Vores kunder har dagligt 0,5 mio. rejser med DSB og vurderer tilfredshed med rejsen til 8,0 på en skala fra 0 til 10. Ansættelse: Ultimo 2019 havde DSB 7.256 medarbejdere svarende til 6.866 årsværk. Indtægter: DSB havde i 2019 i alt 11.385 mio. kr. i indtægter - heraf kommer 45 procent fra passageromsætning og 35 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.

DSB arbejder for aktivt at mindske virksomhedens klimapåvirkning og fremme det direkte bidrag til, at Danmark kan nå de ambitiøse mål fastsat i den bindende klimalov fra december 2019. Denne del af DSB's arbejde med samfundsansvar er nærmere beskrevet i Resultater - Bæredygtighed.

DSB efterlever 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 DSB's etiske politik fremgår det, 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 virksomhedens klimapåvirkning og er nærmere beskrevet nedenfor under Miljø og klima.

Endvidere har DSB politikker for arbejdsmiljø, mangfoldighed, personale og kommunikation, som sætter rammerne for ordentlige og sikre arbejdsforhold samt en åben og ærlig kommunikation. Desuden har DSB en tilgængelighedspolitik, som sikrer, at kunder med handicap kan benytte sig af DSB's tilbud.

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. Målet er at indsamle mindst 1 mio. kr. årligt i perioden 2019-2021. I 2019 blev indsamlet over 1,5 mio. kr. til UNICEF's arbejde.

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, hvor de er med til at skabe tryghed. 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 Natteravnenes 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

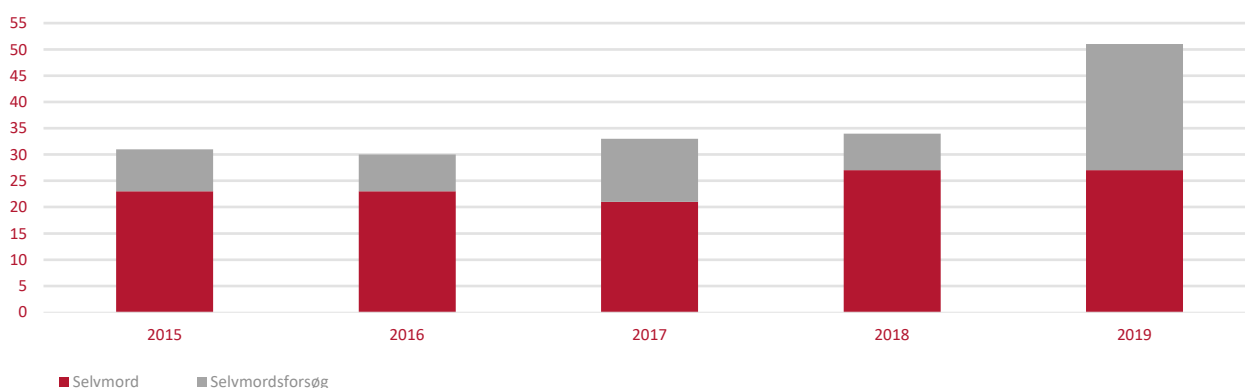
Det skal være sikkert og trygt at være kunde og medarbejder. Ifølge ERAIL (European Railway Accident Information Links) er den danske jernbane blandt Europas mest sikre. Det skyldes ikke mindst, at sikkerhed er en grundforudsætning for DSB, og at sikkerhed er dybt integreret i den måde, DSB arbejder 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 2019 var 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.

DSB har monteret hjertestartere i togene og på udvalgte stationer, og der vil blive opsat yderligere hjertestartere i 2020. Hjertestarterne har i 2019 været i brug på både stationer og i tog, og de har i flere tilfælde været med til at redde liv. Der blev i 2019 afholdt kurser i brug af hjertestartere. I 2020 vil der fortsat være fokus på uddannelse i brug af hjertestartere.

Figur 1: Selvmord og selvmordsforsøg

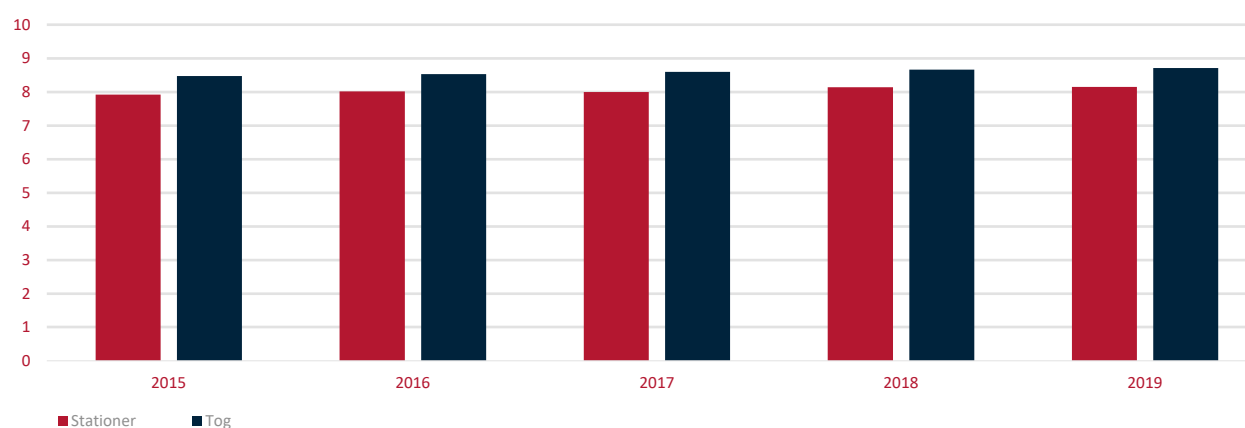
Antal



Selv mord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende hændelse. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også kunder og medarbejdere i form af togaflysninger, forsinkelser og psykiske belastninger. I 2019 blev registreret 27 selvmord og 24 selvmordsforsøg.

Figur 2: Kundetilfredshed med tryghed

Skala 0-10



I kundemålinger følges løbende op på kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Målingerne viser, at kundernes tryghedsoplevelse i 2019 har været stigende i forhold til 2018, når der ses på tryghed i toget. Niveauet er uændret, når der ses på tryghed på stationen. Kundetilfredsigheden for 2019 er

- Tryghed i toget: 8,7
- Tryghed på stationen: 8,2.

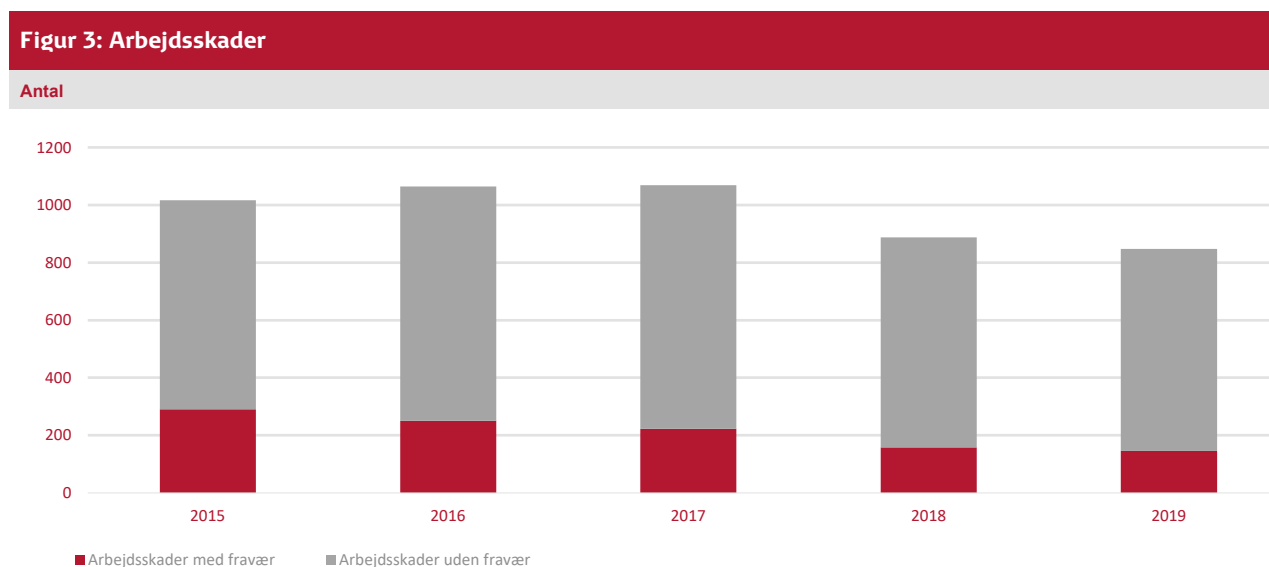
Overordnet vurderes tilfredsheden med denne rejse til 8,0 i 2019, hvilket er uændret i forhold til 2018.

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 en målrettet afrensning af tog og ejendomme. Den målrettede indsats virker. Således er indsatsen mod graffiti i 2019 i kvalitetsmålinger vurderet til 8,3 på en skala fra 0 til 10.

DSB har deltaget i samarbejdet "Sikker By 2019" 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.

Arbejdsmiljø

Det er en del af DSB's strategi at være en attraktiv arbejdsplads, hvilket DSB blandt andet understøtter med en systematisk tilgang til arbejdsmiljø. DSB har derfor valgt at være arbejdsmiljøcertificeret og blev igen i 2019 arbejdsmiljøauditeret efter OHSAS 18001-standard. DSB overgår i 2020 til den nye ISO45001-standard.



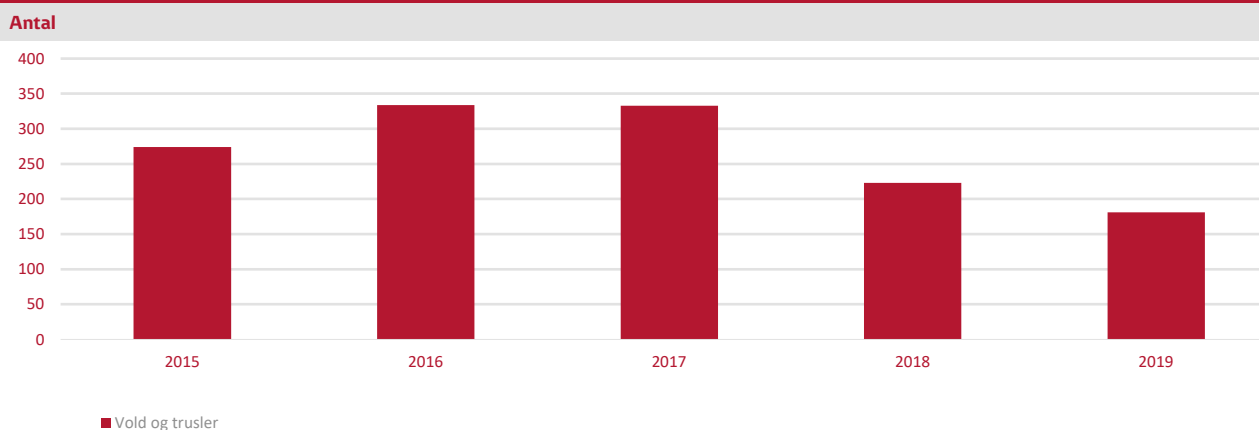
DSB har løbende fokus på at skabe et bedre arbejdsmiljø og nedbringe antallet af arbejdsskader og fravær. Arbejdsskader med fravær er faldet fra 158 i 2018 til 143 i 2019. Arbejdsskader uden fravær er faldet fra 730 i 2018 til 708 i 2019. Samlet er arbejdsskader faldet fra 888 i 2018 til 851 i 2019.

Faldet skyldes en øget systematisk analyse af årsager og omfang af arbejdsskader samt et fald i vold, trusler, fald- og snubleulykker i konsekvens af stort fokus på disse områder.

Når mange mennesker er samlet på stationer, kiosker og i tog samt i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod 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 og ved samarbejde med politiet. I 2019 har DSB haft fokus på håndteringen af de nye retningslinjer fra 2018 for forebyggelse og håndtering af vold og trusler. Retningslinjerne har fokus på, at medarbejdernes helbred altid kommer i

første række, samt støtte når vold og trusler er forekommet. De gode resultater fra 2018 fortsætter. Der blev også i 2019 konstateret et stort fald i antallet af volds- og trusselsepisoder mod medarbejderne, som førte til arbejdsskader.

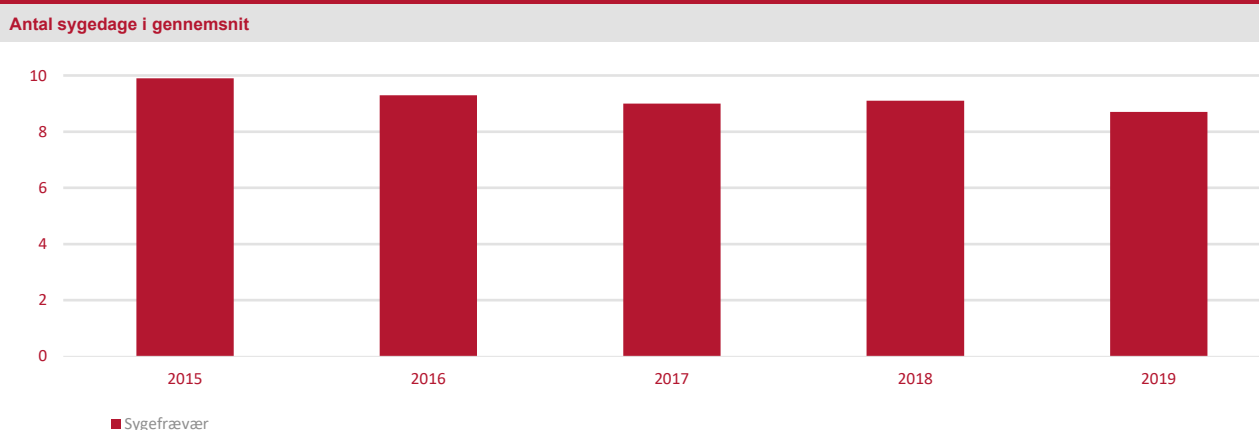
Figur 4: Vold og trusler mod medarbejdere



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 øvrige krænkelse. I DSB's arbejdspladsvurderinger indgår en opfølgning på omfanget af krænkende adfærd internt i DSB, som danner grundlag for ledelsesmæssig opfølgning herpå.

DSB har også i 2019 arbejdet på at reducere stress. Det er sket gennem informationsmateriale til medarbejderne samt værktøj og kurser for lederne. Andelen af medarbejdere, som svarer, at de har oplevet arbejdsrelateret stress, var i seneste APV i 2018 på 28 procent. Det indgår i handlingsplanerne at fortsætte fokus på forebyggelse og håndtering af stress.

Figur 5: Sygefravær



Der har igen i 2019 været fokus på at nedbringe det generelle sygefravær. Der er i 2019 indført en fraværspolitik og retningslinjer for håndtering af fravær. Efter flere år med et gennemsnitligt sygefravær over 9 dage, er sygefraværet i 2019 faldet til 8,7, som var målet for året.

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 2019 udførte DSB 18 tusinde bestilte handicapassistancer og solgte 60 tusinde handicap-/ledsagerbilletter.

DSB yder desuden 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 2019 blev solgt 16 tusinde 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 2017 haft omkring 100 flygtninge i kort virksomhedspraktik (4 uger) eller branche-forløb (13 uger). DSB fortsætter forløbet i 2020.

DSB har i 2019 øget antallet af lærlinge yderligere og havde ved udgangen af året 71 praktikpladser for lærlinge på værkstederne. Derudover har DSB i 2019 fortsat haft fokus på at rekruttere kontorelever og havde 29 elevpladser ved udgangen af 2019.

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 en afbalanceret kønssammensætning.

Ultimo 2019 var kønsfordelingen i direktørkredsen 29 procent kvinder. Dette var også tilfældet blandt alle ledere i DSB - næsten samme andel som blandt alle ansatte, hvor der var 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 væksthushold for før-ledere. Det blev på denne baggrund besluttet, at 2/3 af deltagerne skal være kvinder. Holdet, der gennemførte forløbet i 2018/19, bestod således af 8 mænd og 13 kvinder. Indtil videre er 2 deltagere fra holdet blevet ansat i lederstillinger - begge kvinder.

Bestikkelse

DSB tolererer ikke korruption og har tydelige interne retningslinjer for modtagelse af gaver. Retningslinjerne bliver løbende 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 whistle-blowerordning, som administreres af chefen for den interne revision. DSB har ikke observeret tilfælde af bestikkelse i 2019.

Miljø og klima

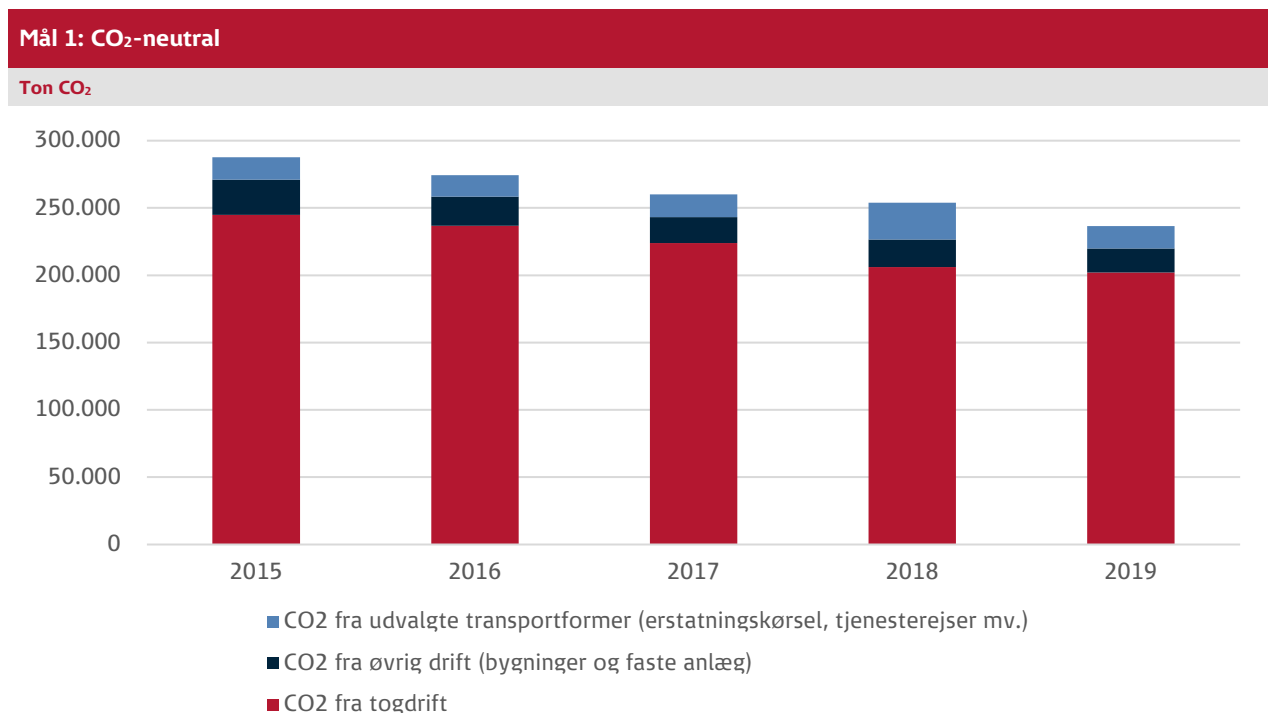
DSB vil gerne være med til at drive Danmark i en mere bæredygtig retning og har i 2019 udarbejdet et bæredygtighedsprogram med 4 ambitiøse miljø- og klimamål for 2030:

- CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi
- Energiforbrug reduceret med 50 procent - energieffektivisering af hele DSB
- Ingen partikeludledning fra togenes motorer
- Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.

CO₂-udledning

DSB har et mål om at være CO₂-neutral i 2030, således at både tog og den øvrige drift forsynes med vedvarende energi.

DSB's fremtidige elektriske lokomotiver og togsæt vil give et væsentligt bidrag til at reducere CO₂-udledningen. I takt med overgangen til elektrisk togmateriel opføres nye og mere energieffektive værksteder, som også vil have en positiv effekt.

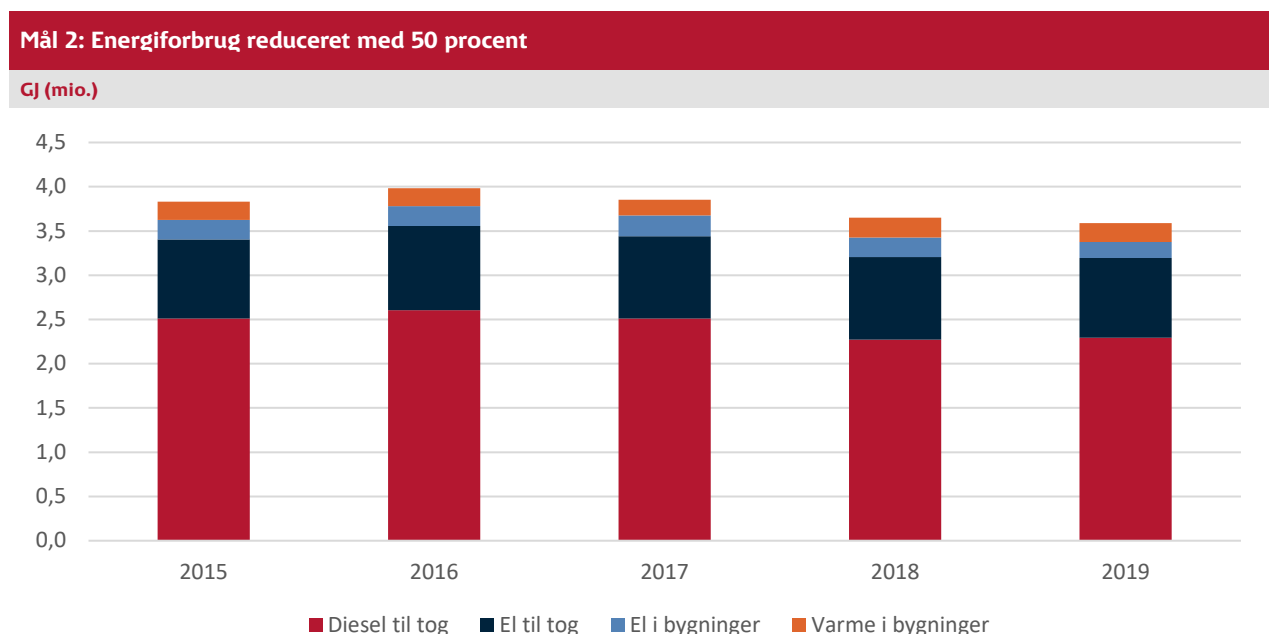


Den samlede CO₂-udledning er i 2019 faldet med 7 procent i forhold til 2018. Udviklingen er påvirket af et mindre fald i DSB's samlede energiforbrug samtidig med et større fald i CO₂-udledningen fra elproduktionen i Danmark.

Energiforbrug

DSB har et mål om, at energiforbruget i 2030 skal være halveret i forhold til 2018. Fremtidens elektriske lokomotiver og togsæt vil bidrage til en stor del af energioptimeringen sammen med de nye og mere energieffektive værksteder. Samtidig vil DSB fortsat energioptimere den øvrige drift af værksteder og andre typer bygninger.

DSB har gennem miljøpolitikken og -certificeringen af værksteder og klargøringscentre fokus på at mindske såvel påvirkning af det omkringliggende miljø som på at reducere energiforbruget.



89 procent af DSB's samlede energiforbrug blev i 2019 anvendt til togdriften, hvilket er en lille stigning i forhold til 2018.

Det samlede energiforbrug til togdriften i 2019 er stort set uændret i forhold til 2018. Energiforbruget i dieseltogtrafikken er steget med 1 procent samtidig med, at elforbruget til togdriften er faldet med 3 procent.

Energiforbruget til andet end togdrift er faldet med 11 procent i 2019 i forhold til 2018. Udviklingen i energiforbruget skyldes blandt andet et stort fald i elforbruget. DSB arbejder løbende på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg.

I 2019 har følgende tiltag haft effekt på udviklingen i energiforbruget:

- I løbet af de sidste år er en række DSB 7-Eleven butikker lukket, hvilket har stor betydning for specielt elforbruget til den øvrige drift. I 2019 er yderligere 5 DSB 7-Eleven butikker lukket, hvilket har medført en reduktion på omkring 3.600 GJ
- Ombygninger på Københavns Hovedbanegård, hvor blandt andet perrontunnellen er nyrenoveret med LED-belysning, har medført en reduktion i elforbruget

- Løbende udskiftning til LED-belysning på værksteder og i administrationen
- Fokus på driftsoptimering af varmeanlæg (bedre styring, varmtvandsbeholdere, rørføringer og ventiler) på to store værksteder i København.

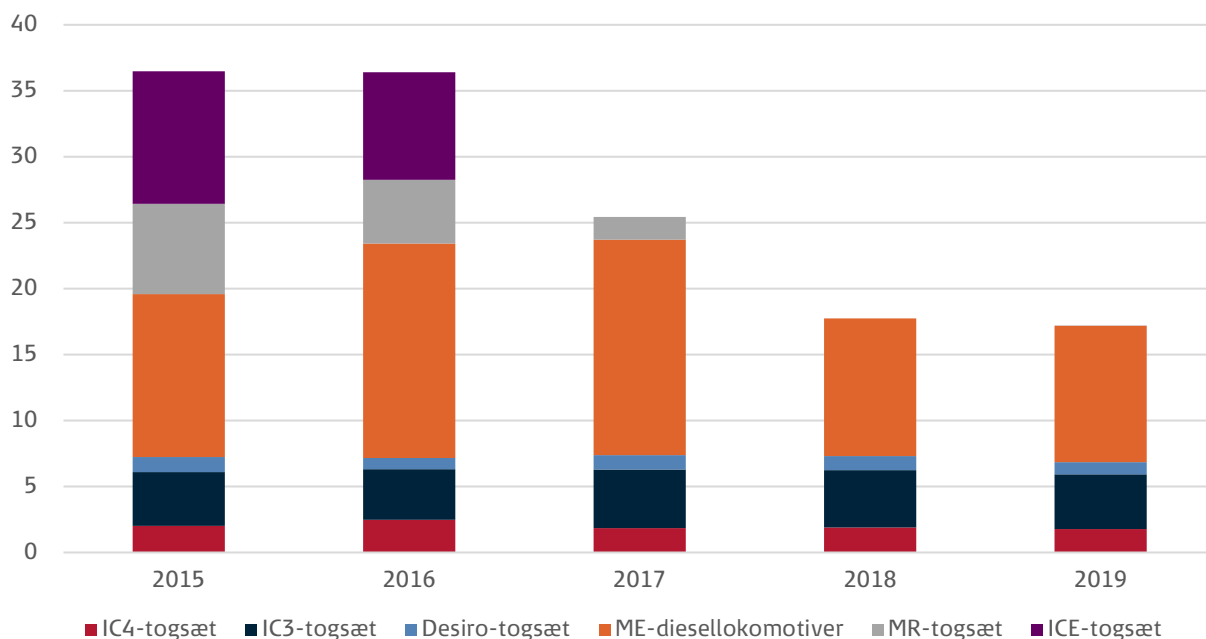
Partikeludledning

DSB har et mål om, at ingen partikler vil blive udledt fra togenes motorer i 2030. Dette opnås gennem indsættelse af elektriske materieltyper og under forudsætning af Banedanmarks fortsatte elektrificering.

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.

Mål 3: Ingen partikeludledning fra togenes motorer

Ton partikler



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er uændret i forhold til 2018, men er faldet med 30 procent i forhold til 2017. Årsagen til dette er den reducerede trafik med ME-diesellokomotiverne i foråret 2018.

DSB er fortsat i gang med at montere nye cylinderenheder og dyser samt med at ændre indstillingen på dyserne på ME-lokomotiverne. Samlet vil det give en reduktion af partikeludledningen på 50 procent, et betydeligt fald i antal ultrafine partikler, en reduktion af forbruget af smørelolie og en mindre reduktion af forbruget af dieselolie. 24 ud af de 29 ME-diesellokomotiver har fået nye cylinderenheder ved udgangen af 2019.

Affald

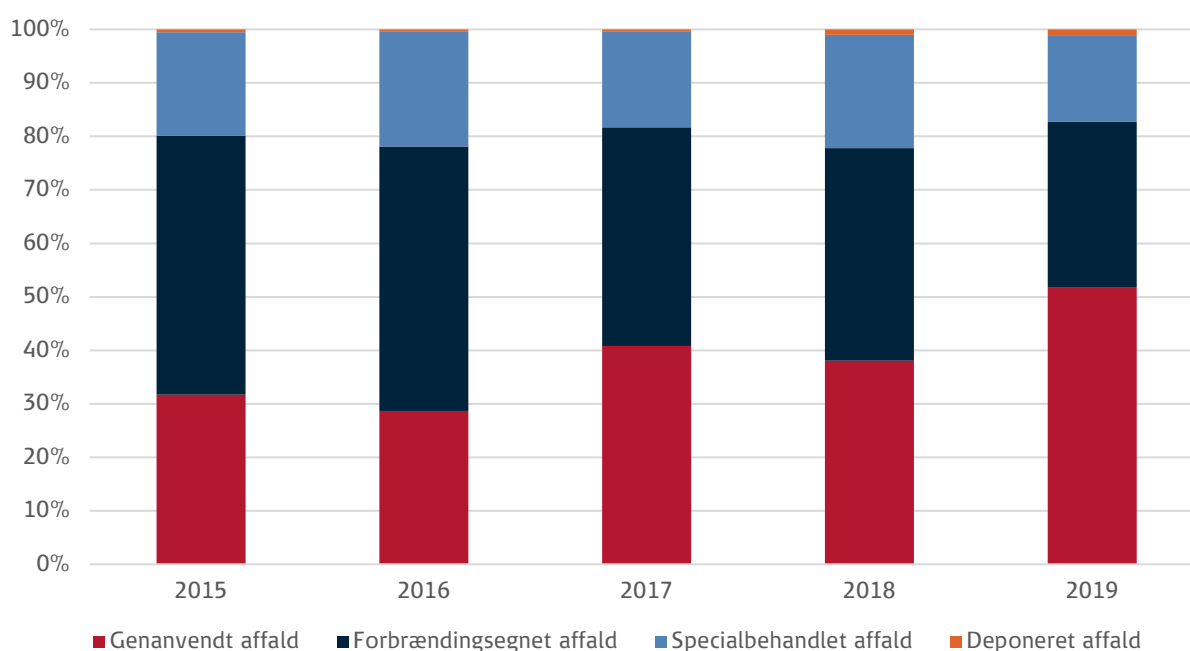
DSB har et mål om, at mindst 90 procent af affaldet vil blive genanvendt i 2030. For at nå målet vil DSB have fokus på, hvordan affaldshåndteringen på værksteder, i klargøring af togene, på sta-

tioner og i administrationen kan optimeres, så affaldsmængden reduceres og genanvendes i højere grad end i dag. De sidste 10 procent af affaldet i 2030 vil være affald, der vil kræve specialbehandling.

Kunderne vil få en stor rolle i at hjælpe med at kildesortere den del af affaldet, der stammer fra tog og stationer, i udvalgte fraktioner.

Mål 4: Mindst 90 procent af affaldet genanvendes

Fordeling af affald



I 2019 var den samlede genanvendelsesprocent på 52. Stigningen fra 38 i 2018 skyldes primært, at DSB i løbet af 2019 har solgt og skrottet flere togsæt.

I 2019 er 47 MR-togsæt, 2 IC4-togsæt og 3 ME-diesellokomotiver blevet solgt eller skrottet:

- 6 MR-togsæt og 3 ME-lokomotiver er solgt og vil blive anvendt til togdrift
- 2 MR-togsæt er solgt til direkte genanvendelse som restaurant
- 39 MR-togsæt og 2 IC4-togsæt er skrottet.

I 2 kantiner er iværksat en ordning, således at medarbejderne kan købe mad med hjem efter "too-good-to-go"-princippet. På den måde minimeres madspild, og mængden af affald reduceres.

Øvrige miljøforhold

Oliespild ved forsyningsanlægget i Nykøbing Falster

I slutningen af 2018 blev observeret dieselolie i en grøft. DSB modtog et påbud om oprensning og har efterfølgende fjernet forurenet jord og vand. I maj 2019 modtog DSB endnu et påbud fra Guldborgsund Kommune om at klarlægge årsagen til olieforureningen. DSB har foretaget en kortlægning af forureningens udbredelse, og en olieudskiller ved forsyningsanlægget vil blive udskiftet primo 2020.

Afsporing af IC3-togsæt ved Odense station

10. januar 2019 blev et IC3-togsæt afsporet under rangering. Ved afsporingen blev slået hul på en dieselolietank og omkring 600 liter dieselolie blev spildt. En mindre mængde olie blev opsamlet. DSB har senere fået udarbejdet en miljøteknisk undersøgelse, som viser, at omfanget af olieforureningen ikke udgør en risiko for den nuværende arealanvendelse eller grundvandsressourcen i området.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

8. februar 2019
DSB's årsrapport 2018

22. februar 2019
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde
2019

21. marts 2019
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i
DSB

9. maj 2019
Delårsrapport 1. kvartal 2019

9. maj 2019
Indkaldelse til ekstraordinært virksomheds-
møde 16. maj 2019

22. juni 2019
Protokol for ekstraordinært virksomhedsmøde
16. maj 2019

27. august 2019
Delårsrapport 2. kvartal 2019

7. november 2019
Delårsrapport 3. kvartal 2019.

Organisation

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 8. marts 2019 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2021.

Formand for:

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

Medlem af:

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



Annette Sadolin, næstformand

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

Genvalgt - valgt som næstformand 8. marts 2019 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2021.

Formand for:

- bestyrelsen for Østre Gasværk Teater.

Medlem af:

- bestyrelsen for DSV A/S
- 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).

Genvalgt 8. marts 2019 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2021.

Medlem af:

- bestyrelsen for LEGO GmbH
- bestyrelsen for LEGO India, Private Limited
- bestyrelsen for B4RESTORE A/S
- Entreprise 50 (CIO netværk).



Hanne Blume

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

Udløb af valgperiode: 2020.

Formand for:

- bestyrelsen for Insero Horsens

Medlem af:

- bestyrelsen for Nel ASA
- University College Syddanmark (UC Syd)



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 8. marts 2019 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2021.



Preben Steenholdt Pedersen

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

Genvalgt 8. marts 2019 (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).



Lone Riis

Indtrådt i DSB's bestyrelse 8. marts 2019 (medarbejdervalg).

Overtrafikkontrollør.

Lokal tillidsrepræsentant.

Kredsformand og næstformand for:

- HK Trafik & Jernbane.



Morten Færgemann Sørensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 8. marts 2019 (medarbejdervalg).

Togfører.

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
- forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri.



Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2013.



Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2014.

Formand for:

- bestyrelsen for DOT I/S.

Næstformand for:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Medlem af:

- bestyrelsen for DI Transport.



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.



Mette Rosholm, direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- bestyrelsen for M/S Museet for Søfart.



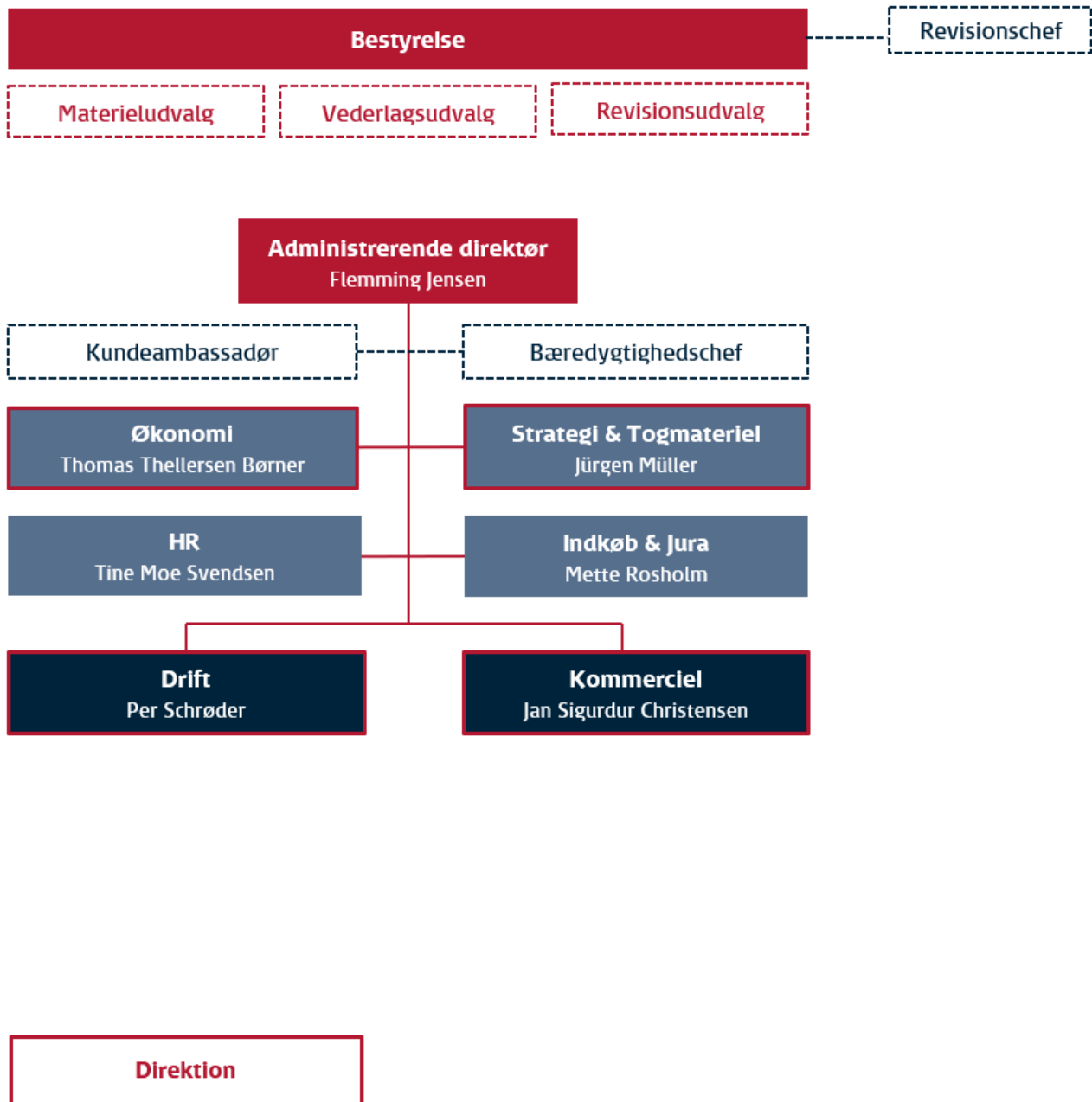
Tine Moe Svendsen, direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Medlem af:

- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening.

Organisationsdiagram



Finanskalender 2020

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2020	20. maj 2020
2. kvartal 2020	27. august 2020
3. kvartal 2020	5. november 2020

Publikationer

Årsrapport for 2019 findes på www.dsb.dk.

Miljøårsopgørelse for 2019 findes på www.dsb.dk.

Vederlagsrapport for 2019 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- 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



Strækingsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2019.

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

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2019, 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, 6. februar 2020

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Regnskab

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

Følgende kan fremhæves:

- Fjerntog har været underskudsgivende i 2019, og der realiseres faldende passageromsætning som følge af større sporarbejder i Østjylland og på Sjælland og dermed også stigende omkostninger til erstatningskørsel. Samtidig er trafikkontraktbetalingen fra staten¹⁾ reduceret
- Regionaltogstrækningerne i Øst og Vest har samlet set været underskudsgivende og kræver derfor tilførsel af midler fra den overskudsgivende trafik og fra statens kontraktbetaling. De enkelte strækningers rentabilitet er generelt afledt af betjeningsomfanget, som er fastlagt i kontrakten med staten, set i forhold til efterspørgslen henover driftsdøgnet. Strækningerne er generelt også præget af faldende passageromsætning. Her er resultatet også påvirket af reduktionen af trafikkontraktbetalingen
- S-togstrafik havde i 2019 et resultat før skat på 37 mio. kr. og har dermed medvirket til at finansiere underskudsgivende strækninger. S-togstrafik har en stigende passageromsætning sammenlignet med 2018 og samtidig også faldende omkostninger. Der var i 2018 store omkostninger til erstatningskørsel i forbindelse med sporarbejder på Frederikssundsstrækningen
- Øresundstrafik havde i 2019 et overskud på 10 mio. kr. uden tilførte midler fra trafikkontrakten. Der er sket en tilgang af kunder og dermed en stigende passageromsætning, og samtidig viser omkostningerne et fald. I sammenligning med 2018, hvor Øresundstrafik fik tilført kontraktbetaling, er der korrigeret for kontraktbetalingen sket en resultatforbedring på 84 mio. kr.

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 - 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 ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd og udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår.

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.

¹⁾ Jævnfør betingelser for reduktion af DSB's kontraktbetaling i Tillægskontrakt 19 fra Transport- og Boligministeriet. Reduktionen udgjorde 250 mio. kr. i 2019 (2018: 207 mio. kr.).

I 2019 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 9.900 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 5.194 mio. kr. i 2019 og er i strækingsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne²⁾, hvilket vil sige passagertogtrafikken, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af trafikkontraktbetaling. Provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører er fordelt til Systemer & Kanaler og udgjorde 88 mio. kr. af Andre driftsindtægter.

Den danske passagertogtrafik er præget af et stærkt ønske om sammenhæng i den kollektive transport - herunder en integreret og ensartet kundeoplevelse på tværs af hele rejsen. For at kunne levere dette er sektoren for kollektiv transport præget af en høj grad af integration og samarbejde på tværs af trafikselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - som for eksempel Rejekort, Rejseplanen, 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 passagertogtrafik ved for eksempel at medfinansiere udviklingen af andre trafikselskabers trafiksystemer og trafikudbud. Som eksempel kan nævnes passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet og udførelsen af entreprenørkørsel i Midt- og Vestjylland.

Den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet betyder, at Metroselskabet I/S modtager en andel af den samlede passageromsætning, der overstiger metroens andel af det samlede antal rejser i hovedstadsområdet. Denne overproportionale andel (den såkaldte Metrodobbelteffektor på 1,49) har en negativ effekt på DSB's passageromsætning.

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 afgang i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgang for passagererne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, men DSB kompenseres gennem større kontraktbetaling fra staten. Der er tale om entreprenørkørsel på 3 strækninger, hvor DSB ikke har stor produktion, og dermed er det ikke mange passagerindtægter, som tilfalder Arriva i stedet for DSB - skønsmæssigt 3-4 mio. kr. pr. år.

I 2019 udgjorde de samlede Indtægter fra trafikkontrakter 4.025 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten. DSB har med visionen om et markedsorienteret DSB fremlagt en ambitiøs plan, der i kombination med statens investeringer i jernbaneinfrastrukturen og DSB's investering i Fremtidens Tog forventes at medføre et markant økonomisk råderum i DSB frem mod 2030. Dette vil kunne anvendes til enten at eliminere kontraktbetaling eller til en kraftig reduktion af billetpriserne til gavn for passagerer og samfund.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 52 procent, Indtægter fra trafikkontrakter 41 procent og Andre driftsindtægter 7 procent.

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.

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

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel finansierede 71 procent Togkørsel og 28 procent Togsystemopgaver, mens den resterende 1 procent finansierede Generelle forpligtelser.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder 2019

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- og Regionaltogs- trafik	S-togs- trafik	Øresunds- trafik ¹⁾	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler	Historiske ²⁾	Engangsposter ³⁾
Passageromsætning	5.194	2.956	1.484	754	0	0	0	0	0
Indtægter fra trafikkontrakter	4.025	1.653	0	0	624	315	1.411	22	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	681	175	39	24	76	68	256	35	8
Indtægter før udlejning af togmateriel	9.900	4.784	1.523	778	700	383	1.667	57	8
Udlejning af togmateriel	1.492	0	0	0	0	1.492	0	0	0
Indtægter i alt	11.392	4.784	1.523	778	700	1.875	1.667	57	8
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	500	370	95	31	0	0	4	0	0
Andre eksterne omkostninger	5.057	2.506	482	374	372	366	886	57	14
Personaleomkostninger	2.677	1.230	436	234	109	42	597	0	29
Omkostninger før leje af materiel	8.234	4.106	1.013	639	481	408	1.487	57	43
Leje af togmateriel	1.492	872	485	135	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.726	4.978	1.498	774	481	408	1.487	57	43
Resultat før af- og nedskrivninger	1.666	-194	25	4	219	1.467	180	0	-35
Af- og nedskrivninger	3.557	33	10	6	138	1.425	97	0	1.848
Resultat af primær drift	-1.891	-227	15	-2	81	42	83	0	-1.883
Finansielle poster, netto	35	60	22	12	-24	-42	7	0	0
Resultat før skat	-1.856	-167	37	10	57	0	90	0	-1.883
Skat af årets resultat	437								
Årets resultat	-1.419								
Procentvis fordeling:									
Indtægter fra trafikkontrakter		40%	0%	0%	16%	8%	35%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		48%	15%	8%	7%	4%	17%	1%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		50%	12%	7%	6%	5%	18%	1%	1%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	13.248	4.951	1.486	768	643	1.875	1.577	57	1.891

¹⁾ Øresundstrafik omfatter Øresund - over broen samt Kyst- og Kastrupbanen.

²⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører tilskud til Danmarks Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, egne overtallige 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 levetid på ejendomme, regulering af pensionsbetaling for tjenestemænd, fratrædelsesomkostninger nedskrivning af 11 styk IC4-togsæt samt nedskrivninger på materiel som følge af nedskrivningstest.

⁴⁾ Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje, materielleje samt indtægter fra Trafikuafhængige aktiviteter. For Systemer & Kanaler dækker de også over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

I 2019 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 8.234 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 70 procent anvendt til Togkørsel, 29 procent til Togsysterm og resten til Generelle forpligtelser.

For både indtægter og omkostninger er set bort fra omkostninger vedrørende leje af togmateriel, da materiellet i strækingsregnskabet 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 strækingsøkonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitetstræk i områderne.

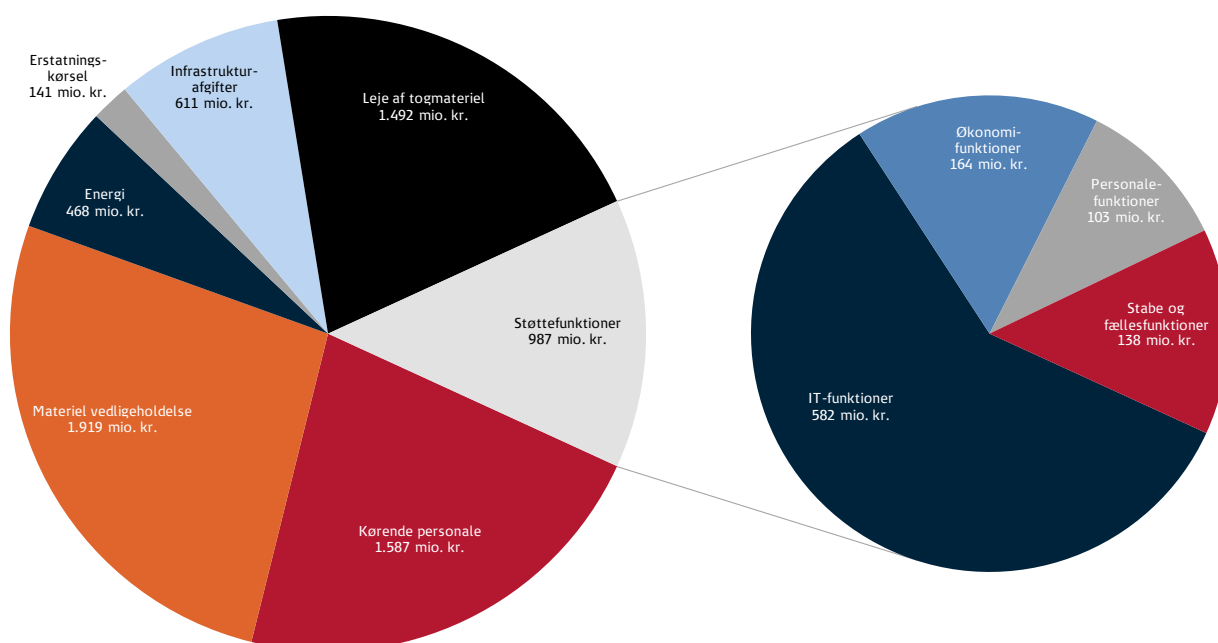
Omkostninger til Togkørsel

I 2019 anvendtes størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster til Togkørsel (7.205 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (4.951 mio. kr.), S-togstrafik (1.486 mio. kr.) og Øresundstrafik (768 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 3.411 mio. kr. eller 47 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.587 mio. kr. eller 22 procent, jævnfør Figur 1.

Figur 1: Omkostninger til Togkørsel 2019

Beløb i mio. kr.



De kommende år udføres 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 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 2019 afholdt 141 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 987 mio. kr. eller 14 procent af omkostningerne til Togkørsel. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Stabe og fællesfunktioner samt Økonomi- og Personalefunktioner. Mere end halvdelen af omkostningerne til Støttefunktioner er personale- og konsulentomkostninger. Resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger, markedsføring og afskrivninger mv.

Omkostninger til Støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområder 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. Overdragelse af trafik til andre operatører har således ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

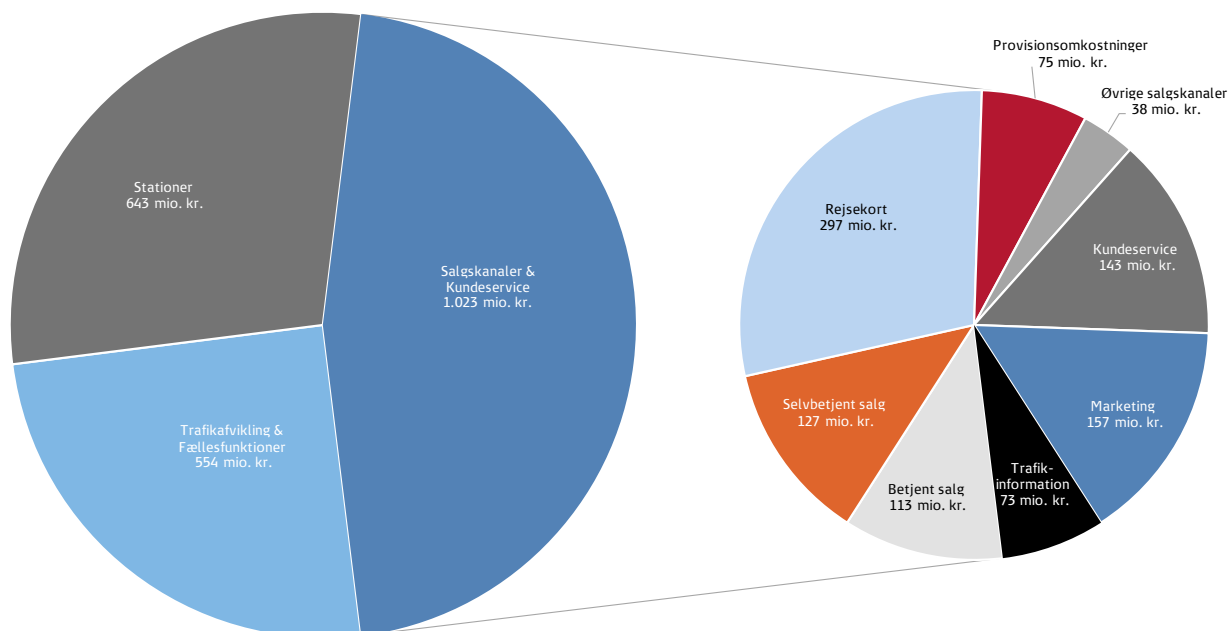
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2019 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.220 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf blev 1.577 mio. kr. eller 71 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 643 mio. kr. eller 29 procent blev anvendt til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (Betjent salg, Selvbetjent salg og Øvrige salgskanaler), Kundeservice, Trafikinformation, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og Marketing. Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvendte aktiviteter såsom personale-, materiel- og trafikplanlægning, trafikuddannelse, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark. Togsystem skal på linje med Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og derfor bære en andel af de samlede støttefunktioner.

Figur 2: Omkostninger til Togsystem 2019

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 2019 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 519 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 en indtægt på 437 mio. kr. for 2019.

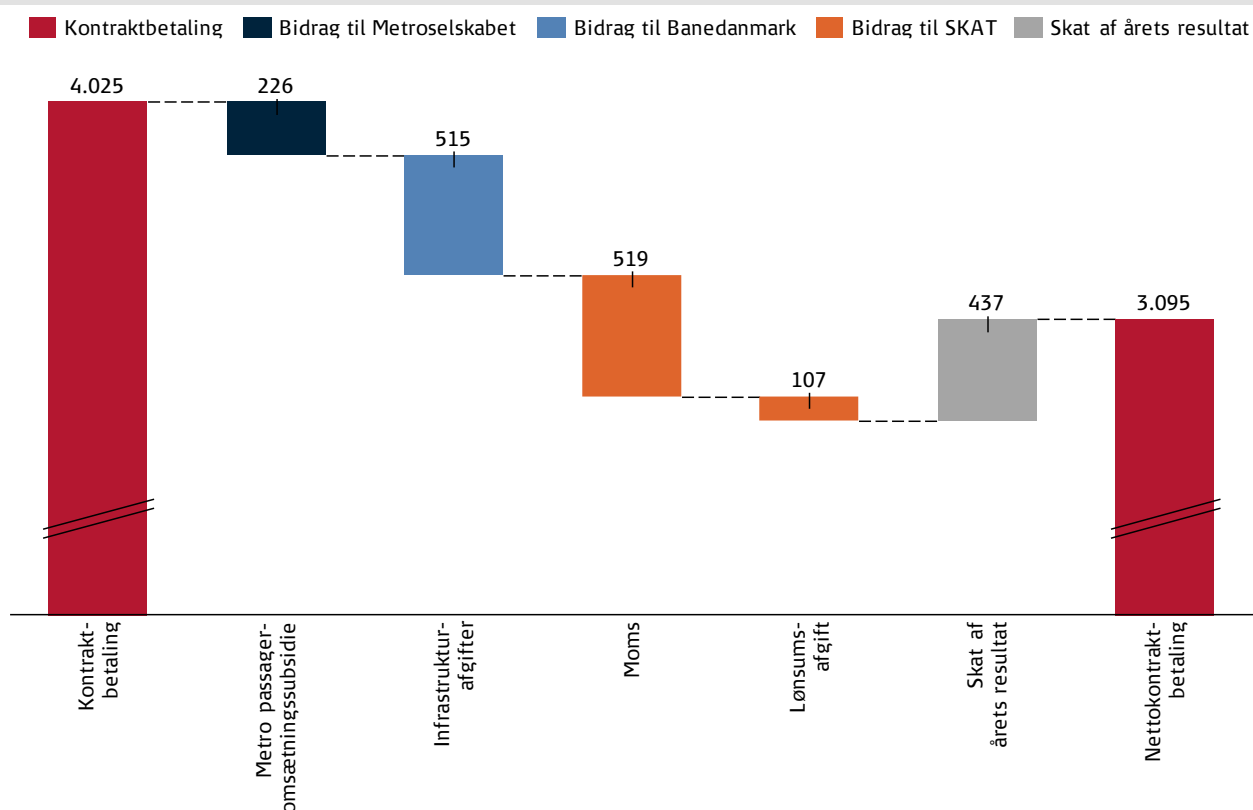
Årets resultat og opgørelse af nettokontraktbetaling

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til et underskud på 1.419 mio. kr. Ved underskud fragår det i DSB's egenkapital, og dermed ejerens - statens - værdi af DSB. I kontraktbetalingen fragår diverse afgifter - skat, moms og lønsumsafgifter, som 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.

Figur 3: Statens nettokontraktbetaling til DSB

Beløb i mio. kr.



Statens nettokontraktbetaling til DSB udgør således 3,1 mia. kr.

Strækingsregnskab

Strækingsregnskabet 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 strækingsregnskabet 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 de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækingsregnskabet 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 sædekapaaciteten 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 periodekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter (jævnfør Figur 10).

Modeltilpasninger af Strækingsøkonomimodellen i 2019

I 2019 er følgende tilpasninger blevet indarbejdet i strækingsøkonomimodellen:

- Ny strækingsdefinition i Øresundsregionen

Det har vist sig nødvendigt at revidere definitionen af strækningen København - Malmø, således at produktionen på den svenske side af Øresund Grænse er udeladt. Dette sker for at følge definitionen i den oprindelige trafikkontrakt med staten.

Tabel 2: Strækingsregnskab for Togkørsel Fjerntog, Regional Vest og Regional Øst

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 (InterCityLyn)	816	848	160	194	60	32	102	548	154	88	58
København - Aalborg (InterCity)	702	746	220	209	60	9	159	657	164	132	-207
København - Esbjerg (InterCity)	431	454	101	92	23	5	92	313	78	61	2
Fjerntog	1.949	2.048	481	495	143	46	353	1.518	396	281	-147
Odense - Svendborg	38	41	20	45	5	2	5	77	20	13	-69
Odense - Ringe	6	7	8	15	2	1	2	28	7	5	-33
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	83	89	43	155	21	1	13	233	33	27	-204
Aarhus - Fredericia	19	20	7	20	3	0	2	32	5	4	-21
Odense - Fredericia	16	19	18	49	6	0	4	77	11	12	-81
Aarhus - Fredericia - Flensborg	22	25	20	12	4	0	6	42	11	12	-40
Fredericia - Sønderborg	36	39	29	17	5	0	6	57	15	18	-51
Aarhus - Langå - Struer	0	1	7	4	1	0	1	13	3	4	-19
Aarhus - Langå - Aalborg	6	6	2	2	1	0	1	6	2	1	-3
Aarhus - Hamborg	58	60	14	22	7	0	6	49	-9	9	11
Fredericia - Vejle - Struer	71	79	59	89	18	1	13	180	32	36	-169
Struer - Thisted	0	1	4	2	1	0	1	8	2	3	-12
Regional Vest	355	387	231	432	74	5	60	802	132	144	-691
København - Kalundborg	97	105	63	133	24	1	10	231	56	41	-223
København - Holbæk	132	139	51	92	25	1	8	177	80	34	-152
København - Roskilde	4	5	11	8	1	0	1	21	5	7	-28
København - Ringsted	59	63	34	43	7	1	6	91	27	22	-77
København - Slagelse	69	71	16	20	4	1	5	46	17	11	-3
København - Nykøbing F - Rødby Færge	217	232	100	182	49	53	18	402	140	65	-375
København - Hamborg	42	44	15	17	6	5	1	44	-6	10	-4
Roskilde - Køge - Næstved	32	37	32	59	9	5	6	111	25	21	-120
Regional Øst	652	696	322	554	125	67	55	1.123	344	211	-982
Fjern- & Regionaltogstrafik	2.956	3.131	1.034	1.481	342	118	468	3.443	872	636	-1.820

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel 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 - Helsingør	321	338	142	87	20	4	18	271	72	88	-93
København - Malmø	433	440	54	43	11	6	125	239	63	35	103
Øresundstrafik	754	778	196	130	31	10	143	510	135	123	10
Central (Hellerup - Valby)	577	588	95	59	16	4	0	174	109	61	244
Køge (Sydhavn - Køge)	195	202	63	69	22	2	0	156	98	40	-92
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	133	135	26	22	7	1	0	56	33	17	29
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	166	172	49	51	17	2	0	119	73	31	-51
Farum (Ryparken - Farum)	100	103	34	29	9	2	0	74	48	22	-41
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	164	169	45	45	14	1	0	105	66	28	-30
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	31	32	11	9	3	0	0	23	14	7	-12
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	118	122	34	24	7	1	0	66	44	22	-10
S-togs trafik	1.484	1.523	357	308	95	13	0	773	485	228	37
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakter	5.194	5.432	1.587	1.919	468	141	611	4.726	1.492	987	-1.773
Beregnet Trafikkontrakt betaling	0	1.653	0	0	0	0	0	0	0	0	1.653
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakter	5.194	7.085	1.587	1.919	468	141	611	4.726	1.492	987	-120

Tabel 4: Strækingsregnskab for Togdrift Fjerntog, Regional Vest og Regional Øst

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- oms. pr. pladskm ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. pladskm ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Person- km mio. enheder	Togkm mio. enheder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	816	32	790	58	26	174	-90	0,48	0,46	-0,09	995	5,13
København - Aalborg (InterCity)	702	44	953	-207	32	208	-383	0,37	0,50	-0,45	844	7,15
København - Esbjerg (InterCity)	431	23	452	2	17	112	-93	0,39	0,41	-0,18	510	3,24
Fjerntog	1.949	99	2.195	-147	75	494	-566	0,41	0,46	-0,24	2.349	15,52
Odense - Svendborg	38	3	110	-69	4	26	-91	0,32	0,92	-2,35	39	0,87
Odense - Ringe	6	1	40	-33	1	8	-40	0,16	1,08	-8,71	4	0,28
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	83	6	293	-204	10	58	-252	0,18	0,63	-2,27	111	2,33
Aarhus - Fredericia	19	1	41	-21	2	12	-31	0,28	0,59	-1,22	26	0,37
Odense - Fredericia	16	3	100	-81	3	19	-97	0,11	0,65	-5,90	17	0,78
Aarhus - Fredericia - Flensborg ²⁾	22	3	65	-40	2	14	-52	0,19	0,57	-2,10	25	0,71
Fredericia - Sønderborg	36	3	90	-51	4	22	-69	0,19	0,48	-1,48	46	1,02
Aarhus - Langå - Struer	0	1	20	-19	1	3	-21	0,00	0,64	-6,75	3	0,21
Aarhus - Langå - Aalborg	6	0	9	-3	1	4	-6	0,27	0,47	-0,81	8	0,14
Aarhus - Hamborg ²⁾	58	2	49	11	3	17	-3	0,29	0,24	-0,06	59	0,86
Fredericia - Vejle - Struer	71	8	248	-169	8	46	-207	0,19	0,65	-2,17	95	2,22
Struer - Thisted	0	1	13	-12	0	2	-14	0,00	0,64	-13,14	1	0,13
Regional Vest²⁾	355	32	1.078	-691	39	231	-883	0,20	0,60	-2,03	434	9,92
København - Kalundborg	97	8	328	-223	9	63	-277	0,19	0,64	-2,19	126	1,71
København - Holbæk	132	7	291	-152	14	99	-237	0,25	0,54	-1,42	167	1,32
København - Roskilde	4	1	33	-28	1	6	-33	0,05	0,53	-8,13	4	0,23
København - Ringsted	59	4	140	-77	7	55	-125	0,18	0,44	-1,65	75	0,99
København - Slagelse	69	2	74	-3	6	46	-43	0,37	0,40	-0,46	94	0,52
København - Nykøbing F - Rødby Færge	217	15	607	-375	17	111	-469	0,21	0,58	-1,50	312	3,03
København - Hamborg ²⁾	42	2	48	-4	2	12	-14	0,28	0,31	-0,30	43	0,68
Roskilde - Køge - Næstved	32	5	157	-120	6	37	-151	0,17	0,83	-3,67	42	1,11
Regional Øst²⁾	652	44	1.678	-982	62	429	-1.349	0,22	0,56	-1,56	863	9,59
Fjern- & Regionaltogstrafik²⁾	2.956	175	4.951	-1.820	176	1.154	-2.798	0,31	0,52	-0,77	3.646	35,03

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Tabel 5: Strækingsregnskab for Togdrift Øresund og S-tog

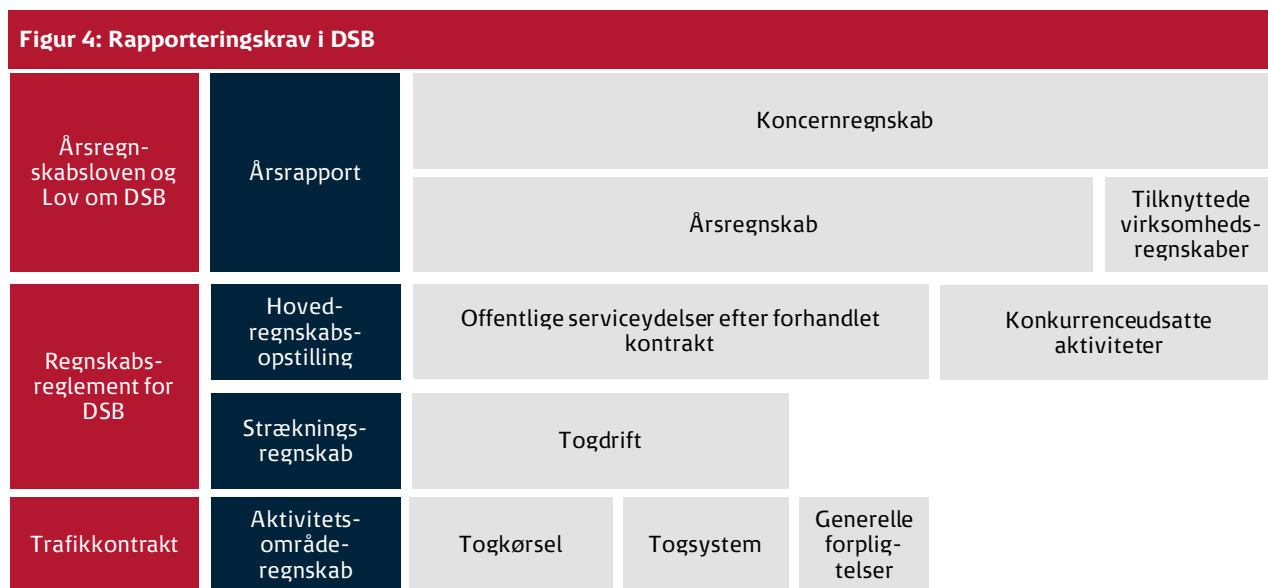
	Togkør- sel Passa- ger- omsæt- ning	Togkør- sel Andre indtæg- ter	Togkør- sel Omkost- ninger	Tog- kørsel Resul- tat	Øvrige Indtæg- ter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passa- ger- oms. pr. pladskm ¹⁾	Togkør- sel Omk. pr. pladskm ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Person- km mio. enheder	Togkm mio. enheder
Beløb i mio. kr.												
København - Helsingør	321	17	431	-93	34	232	-291	0,28	0,37	-0,87	334	3,17
København - Malmø	433	7	337	103	41	315	-171	0,71	0,55	-0,49	345	1,57
Øresundstrafik	754	24	768	10	75	547	-462	0,43	0,43	-0,68	679	4,74
Central (Hellerup - Valby)	577	11	344	244	26	164	106	0,64	0,38	0,37	288	2,52
Køge (Sydhavn - Køge)	195	7	294	-92	11	71	-152	0,15	0,23	-0,61	251	3,46
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	133	2	106	29	6	42	-7	0,34	0,27	-0,06	106	1,12
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	166	6	223	-51	8	64	-107	0,17	0,23	-0,56	189	2,76
Farum (Ryparken - Farum)	100	3	144	-41	5	35	-71	0,19	0,28	-0,54	135	1,53
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	164	5	199	-30	8	55	-77	0,19	0,24	-0,35	223	2,22
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	31	1	44	-12	1	11	-22	0,20	0,28	-0,43	49	0,46
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	118	4	132	-10	6	42	-46	0,34	0,38	-0,78	60	1,26
S-togstrafik	1.484	39	1.486	37	71	484	-376	0,27	0,27	-0,29	1.301	15,33
Strækninger i alt ²⁾	5.194	238	7.205	-1.773	322	2.185	-3.636	0,31	0,43	-0,65	5.626	55,10
Offentlige serviceydelser ²⁾	5.194	238	7.205	-1.773	375	4.342	-5.740	0,31	0,43	-1,02	5.626	55,10

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Anvendt metode ved udarbejdelse af strækingsregnskabet

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.



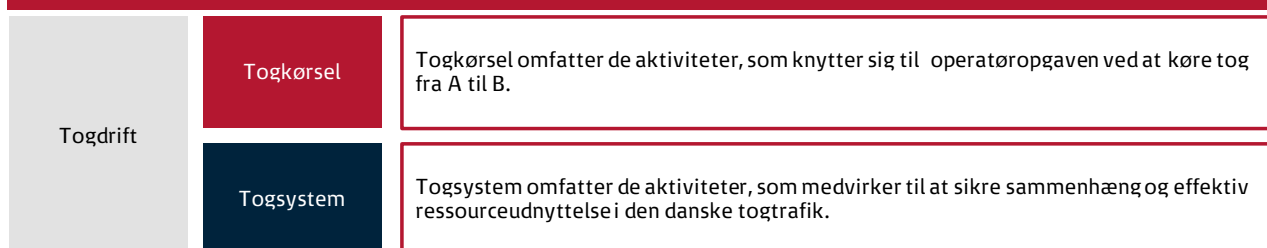
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

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.

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

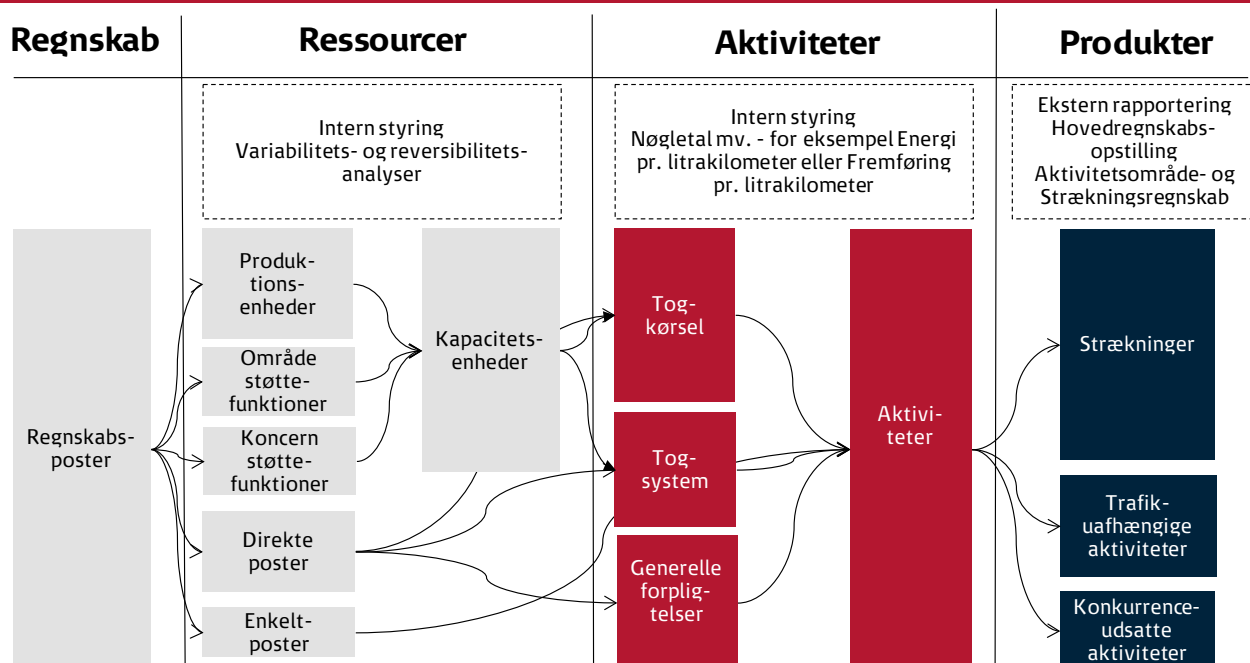
Strækningsøkonomimodellen

Strækningsøkonomimodellen 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 støt-tefunktionerne 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 akti-vitetsbaseret omkostningsfordeling. Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsregle-mentets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.

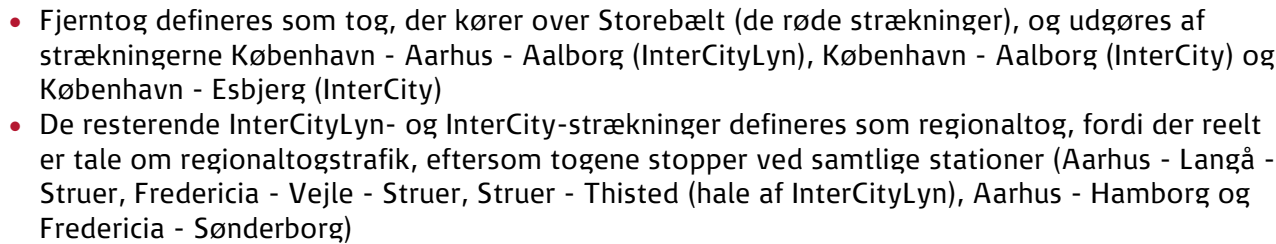
Definition af strækninger

Figur 7 viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2019. De eneste ændringer i forhold til 2018 er, at strækning-
gen fra Aalborg til Frederikshavn i oktober 2018 overgik til det nye signalsystem, og dermed har
det ikke været muligt for DSB at afvikle den trafik, som DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet
til. I stedet kører Nordjyske Jernbaner denne trafik for DSB som underleverandør.

InterCity-kørsel mellem København og Aalborg er blevet defineret som en selvstændig strækning
og al InterCityLyn-kørsel mellem København, Aarhus og Aalborg er samlet i en strækning. Dette
er defineret således som følge af større sporarbejder i Østjylland gennem hele 2019.

Det har vist sig nødvendigt at revidere definitionen af strækningen København - Malmø, således
at produktionen på den svenske side af Øresund Grænse er udeladt. Dette sker for at følge defi-ni-
tionen i den oprindelige trafikkontrakt med staten.

Figur 7: Strækingsdefinitioner 2019

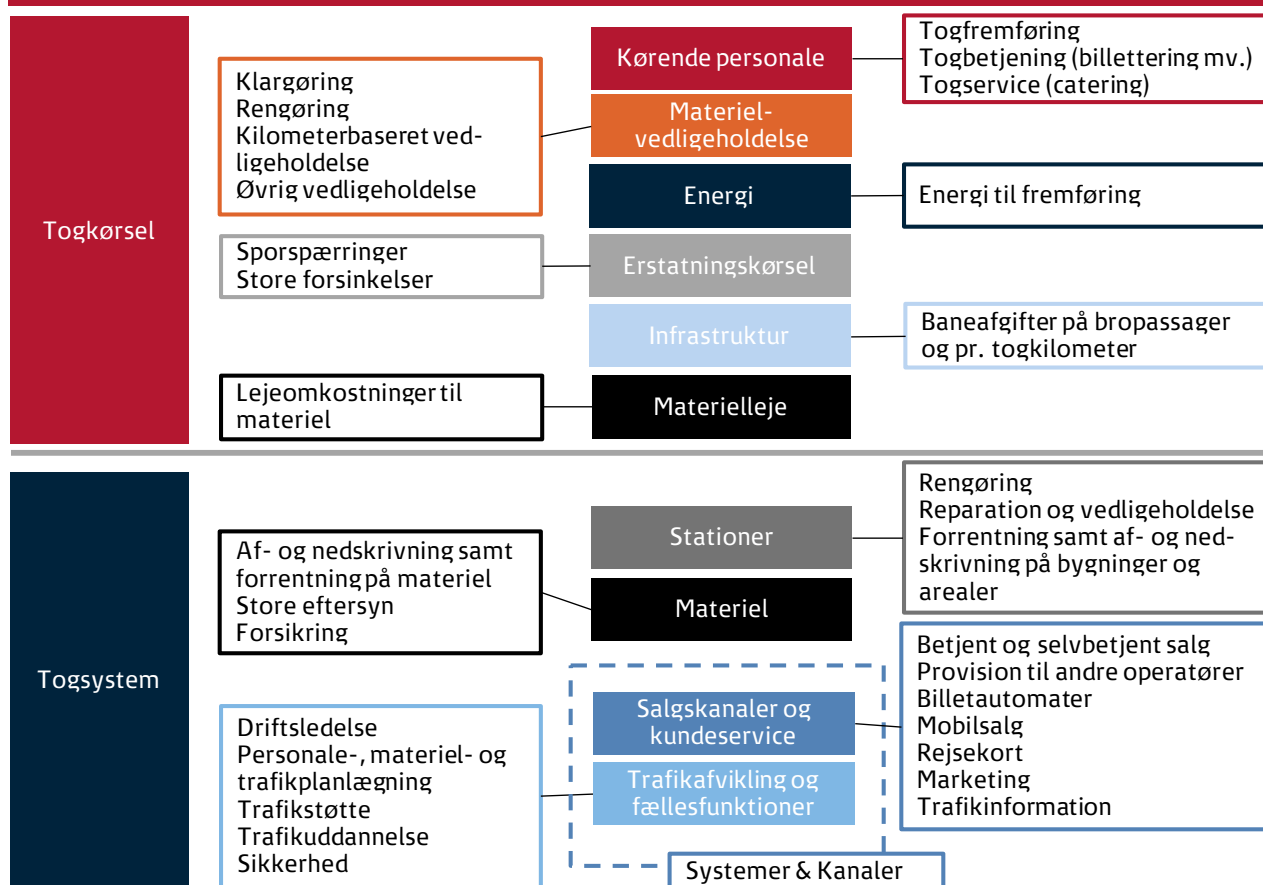


- Aarhus - Langå - Struer og Struer - Thisted betragtes som særskilte strækninger, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningerne 6 gange i døgnet, men ikke modtager den tilhørende passageromsætning
- Øresundstrafikken opdeles i to strækninger (København - Helsingør og København - Malmø (kun til Øresund Grænse))
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion
- Internationale togsystemer, som i stor udstrækning benyttes af lokalrejsende på Sjælland 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 allokering 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: Væsentlige fordelingsnøgler for Togkørsel i strækningsøkonomimodellen

Kørende personale	Lokomotivfører- og togførertimer samt antal rejsende
Materiel vedligeholdelse	Litratimer og litrakilometer
Energi	Litrakilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer
Materielleje	Gennemsnit

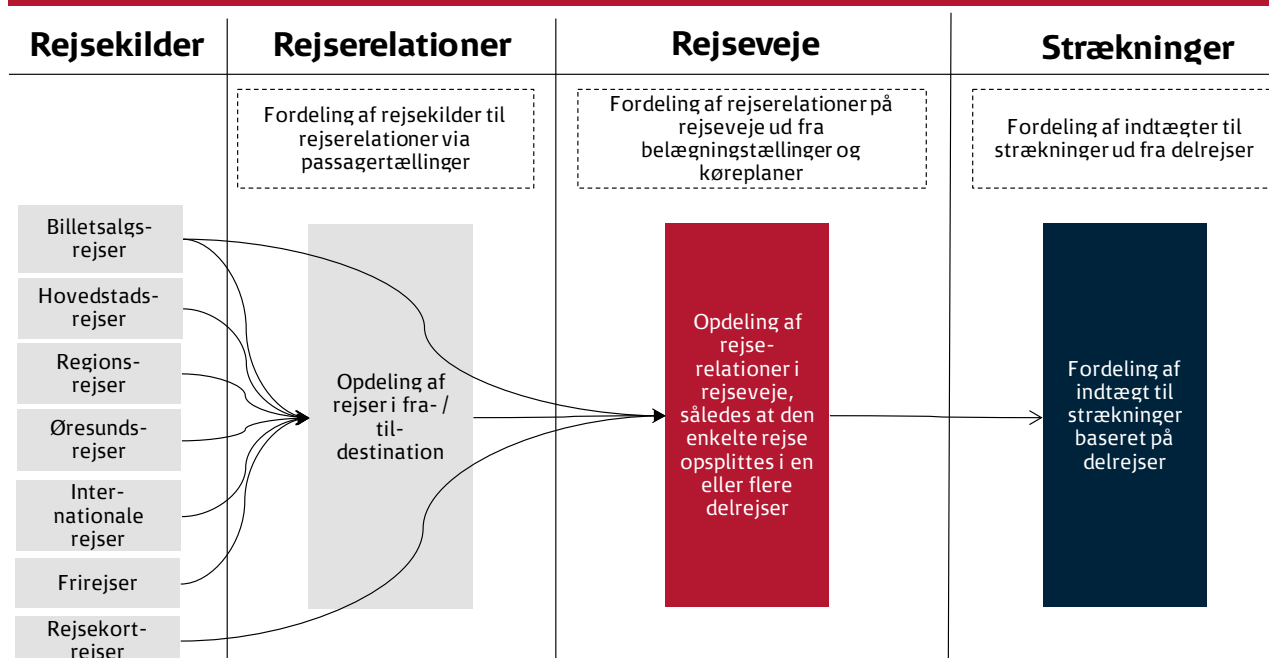
Figur 9 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togekørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger. Dette kan illustreres ved nedenstående eksempler:

- 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 det antal 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 transport 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.

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

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

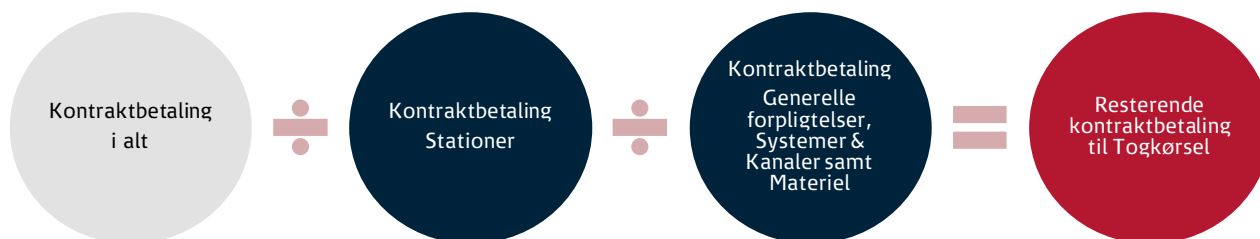
For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

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 dækker alle projektomkostningerne i forbindelse med forberedelserne på indkøb af nye el-togsæt til Danmark, Førerløse S-tog og Nye værksteder, eftersom Leje af togmateriel afregnes til togkørselsaktiviteten. Samtidig allokeres den dedikerede kontraktbetaling til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne samt forbedringer af EA-lokomotiver og IR4-togsæt⁴⁾ til Materiel.

⁴⁾ Jævnfør politisk aftale "Takstnedsættelser og investering til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012 samt politisk aftale "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.

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, Førerløse S-tog og Nye værksteder.

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. Leje af togmateriel for S-tog er alene baseret på de faktiske omkostninger til materiellet.

