

ÅRS- RAPPORT 2020



Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053



Indhold

Ledelsesberetning 3

Resultater..... 9

- Hoved- og nøgletal 9
- Finansielle aktiviteter10
- Bæredygtighed14
- Driftsaktiviteter17
- Forventninger til 202129
- Begivenheder indtruffet efter
balancedagen29
- Øvrige forhold29

Koncernregnskab og årsregnskab 31

- Påtegninger31
- Resultatopgørelse36
- Balance - Aktiver37
- Balance - Passiver38
- Egenkapitalopgørelse39
- Pengestrømsopgørelse40
- Noter og anvendt regnskabspraksis.....41
- Supplerende hovedtal.....76
- Resultatopgørelse pr. kvartal.....80
- Nøgletalsdefinitioner81

Virksomhedsforhold83

- Sikkerhed83
- Risikostyring84
- Selskabsledelse87
- Redegørelse for samfundsansvar92
- Meddelelser til Erhvervsstyrelsen.....105
- Organisation106
- Finanskalender 2021112
- Publikationer.....112
- Virksomhedsoplysninger112

Strækingsregnskab114

- Påtegning114
- Regnskab115

Ledelsesberetning

Resultatet før skat udgjorde i 2020 et underskud på 104 mio. kr.

Det markante fald i passageromsætning under COVID-19 modsvares delvist af kompensation fra staten på 914 mio. kr.

- DSB har i 2020 haft 120,1 mio. rejser - et fald på 36 procent i forhold til 2019
- Togdriften er efter aftale med regeringen stort set fastholdt efter den oprindelige køreplan i 2020, samtidig med at der er gennemført en række initiativer til forebyggelse af smittespredning
- EU-Kommissionen har godkendt, at den danske stat foreløbig har udbetalt 914 mio. kr. i kompensation for de økonomiske tab som følge af COVID-19 i perioden marts til og med august 2020
- DSB er i dialog med Transportministeriet om kompensation for perioden september-december 2020
- Transportministeriet har sammen med DSB udformet et grundlag for, hvorledes det kan være muligt, at DSB også for 2021 kan kompenseres for tab, der kan henføres til COVID-19 og de restriktioner og anbefalinger, der udstedes fra myndighedernes side
- Høj punktlighed over kontraktmålene for såvel S-tog som Fjern- & Regionaltog
- De første 3 af i alt 42 bestilte Siemens Vectron ellokomotiver blev leveret i oktober og er indsat i passagerdrift 2 måneder før tid.

Udvalgte hovedtal				
Beløb i mio. kr.	4. kvrt. 2020	4. kvrt. 2019	2020	2019
Passageromsætning ¹⁾	859	1.421	3.570	5.399
Trafikkontraktindtægter	1.888	989	4.819	4.025
Indtægter i alt	3.378	2.917	10.463	11.385
Omkostninger i alt	2.461	2.340	9.162	9.371
Af- og nedskrivninger	362	2.166	1.335	3.551
Resultat før skat	537	-1.610	-104	-1.641

¹⁾ Vist før effekt af Metrodobbeltfaktor.

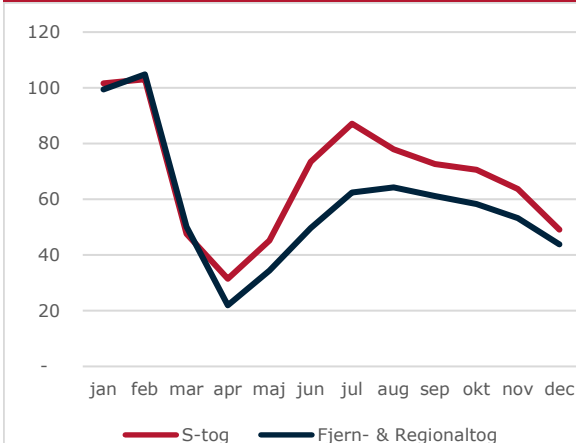
Økonomi

I 2020 har vi haft et ekstraordinært stort fald i antallet af rejser som følge af COVID-19, og de restriktioner og anbefalinger myndighederne har meldt ud for at begrænse smittespredningen. Myndighederne har blandt andet opfordret til, at både private og offentligt ansatte arbejder hjemme, samt at befolkningen generelt skal undgå kollektiv trafik i myldretiden. Det har naturligvis påvirket både rejsetal og passageromsætning markant i negativ retning.

Det har kun i begrænset udstrækning været muligt at nedbringe omkostningerne til togdriften for at kompensere for den lavere passageromsætning. Efter aftale med regeringen har DSB i væsentligt omfang kørt efter normal køreplan i hele 2020 for at sikre den nødvendige mobilitet i samfundet. Det har blandt andet skulle sikre, at personer med samfundskritiske funktioner har kunnet komme til og fra arbejde.

COVID-19 har i perioden 11. marts til 31. december 2020 haft en markant negativ indflydelse på DSB's resultat. Påvirkningen er opgjort til i størrelsesordenen -1.500 mio. kr. Der er tale om et nettotab, som i store træk skyldes tabt passageromsætning i forhold til samme periode i 2019 med fradrag af kompenserende omkostningsreduktioner. DSB har iværksat og implementeret ekstraordinære omkostningsreduktioner i størrelsesordenen 180 mio. kr. for 2020. Vi har samtidig søgt og modtaget midler fra de udmeldte hjælpepakker.

Rejser (indeks i forhold til 2019)



Regeringen meddelte i september, at den ville yde fuld kompensation for de økonomiske tab som følge af COVID-19. Den 21. december 2020 godkendte EU-Kommissionen, at den danske stat udbetaler kompensation for det COVID-19 relaterede nettotab til og med august 2020 på 914 mio. kr. Kompensationsbeløbet er modtaget.

For perioden 1. september til 31. december 2020 udgør det opgjorte nettotab i størrelsesordenen 600 mio. kr. Der er aftalt en proces med Transportministeriet om ansøgning til EU-Kommissionen om kompensation af tabet for denne periode. Udbetalingen af kompensationen er betinget af en statsstøtteretlig godkendelse fra EU-Kommissionen, og er derfor ikke indregnet i denne årsrapport.

På denne baggrund har vi i 2020 realiseret et underskud før skat på 104 mio. kr., hvilket er 1.537 mio. kr. bedre end i 2019. Resultatet i 2019 var påvirket af nedskrivning af togmateriel med 1.686 mio. kr. Hvis der ses bort fra nedskrivningerne i 2019, er resultatet i 2020 149 mio. kr. ringere end i 2019. Det er udtryk for den udestående kompensation for tab, som skyldes COVID-19, for perioden september-december 2020 samt et generelt lavere omkostningsniveau set i forhold til 2019. Hertil kommer lavere afskrivninger som følge af nedskrivningerne i 2019, avance ved salg af ejendomme, netto på 110 mio. kr. samt regulering af den ikke afløftningsberettigede moms for tidligere år svarende til en resultatforbedring på 67 mio. kr.

Det må forventes, at COVID-19 og de indførte restriktioner og anbefalinger også vil påvirke antallet af rejsende og økonomien markant negativt i 2021. DSB har med Transportministeriet udformet et grundlag for, hvorledes det kan være muligt, at DSB også for 2021 kan kompenseres for tab, der kan henføres til COVID-19.

“Der ligger en stor opgave i først at vinde kunderne tilbage til den kollektive transport og derefter skabe vækst. Vi er klar.”

Flemming Jensen, administrerende direktør

Det skal være trygt at køre tog

Der blev i 2020 foretaget 120,1 mio. rejser mod 187,2 mio. rejser i 2019. Det svarer til en tilbagegang på 36 procent. Nedgangen i antal rejser er fordelt på alle markeder. Efter en god start på året, hvor vi frem til midt i marts havde vækst i antal rejser og øgede markedsandele over Storebælt, har COVID-19 haft en markant negativ påvirkning på rejsetallene. Efter den kontrollerede genåbning af Danmark fra starten af maj var der hen over sommeren en stigning i rejsetallene, om end rejsetallet stadig lå på et væsentligt lavere niveau end i 2019. Sommerens stigning var positivt påvirket af en Orangekampagne som gav et mersalg på mere end 500.000 billetter. Hertil kommer udbuddet af 50.000 rejsepas, som genererede 225.000 nye rejser.

Med 2. bølge af COVID-19 og indførelsen af nye restriktioner fra august og frem - herunder krav om mundbind i offentlig transport, krav om pladsbillet, opfordring til at rejse uden for myldretiden samt til at arbejde mest muligt hjemme - har vi konstateret et markant tilbageslag i efterspørgslen på at rejse med toget.

Vores fokus har været og er fortsat på at bidrage til at mindske smittespredningen og gøre det trygt at køre tog for såvel kunder som medarbejdere. Vi har hen over året iværksat en række initiativer - herunder udvikling af en ny web-app, som viser belægningsgraden i S-tog, afstandsmarkeringer på perroner og i tog, opsætning af dispensere med håndsprit samt ekstra rengøring i tog og på stationer. Kunderne har generelt taget godt imod disse initiativer, og på trods af COVID-19 er det lykkedes at fastholde kundetilfredsheden på et højt niveau, 7,9 (på en skala 0-10), ligesom vores omdømme i 2020 er løftet til et resultat, som ikke har været set tidligere.

De gennemførte initiativer er tryghedsskabende for kunder og medarbejdere her og nu, men de skal også medvirke til at gøre det trygt for kunderne at vende tilbage til toget, når situationen omkring COVID-19 situationen igen gør det muligt. Vi er bevidste om, at vi i bestræbelserne på at vinde kunderne tilbage skal tage højde for de mulige, langvarige strukturelle ændringer, som COVID-19 ventes at medføre, blandt andet en antagelig varig forøgelse af antallet af hjemmearbejdsdage og flere online møder. Det er forhold, som vi vil tage højde for i vores produktudbud og services over for blandt andet pendlere og erhvervsrejsende.

Høj punktlighed og opfyldelse af kontraktmål

Kundepunktligheden for såvel S-tog som Fjern- & Regionaltog er forbedret i forhold til sidste år og ligger over trafikkontraktens mål. Med en punktlighed på henholdsvis 94,4

procent for S-tog og 86,7 procent for Fjern- & Regionaltog har vi præsteret den højeste punktlighed i 5 år.

Kundepunktigheden er positivt påvirket af en mere robust køreplan, som betyder, at fejl på spor og signaler påvirker driften mindre. Forstærket fokus på processerne for vedligeholdelse af togmateriellet har samtidig medført færre fejl og en større driftsstabilitet. Endelig har forsinkelser fra Sverige - som påvirker hele Fjern- & Regionaltogstrafikken væsentligt - været betydeligt færre end i tidligere år - blandt andet i medfør af trafikale begrænsninger afledt af COVID-19.

Overdragelse af strækninger til andre operatører

Strækningen mellem Odense og Svendborg og strækningen mellem Vejle og Struer er pr. 13. december 2020 overdraget til Arriva. Det er sket som følge af en politisk aftale fra 2017. Som en konsekvens af overdragelserne er det besluttet at lukke DSB's værksteder i Fredericia.

Herudover er strækningen mellem Roskilde og Køge overdraget til Lokaltog - ligeledes pr. 13. december 2020. Overdragelsen er en udmøntning af en aftale mellem Transportministeriet og Region Sjælland fra 2018.

Som følge af en politisk aftale fra 2017 blev det praktiske trafikkøberansvar for Øresundstrafikken mellem København og Malmø overdraget til den svenske trafikkøber, Skånetrafiken. Skånetrafiken har efter et udbud valgt SJ som operatør, og det er hensigten, at strækningen mellem København og Malmø skal betjenes af SJ ved køreplansskiftet i december 2023. Vedligeholdelsen af de 77 svenskejede Øresunds-togsæt er overdraget til SJ og vedligeholdelsesselskabet Mantena i Sverige med køreplansskiftet pr. 13. december 2020. Som en konsekvens er aktiviteterne på værkstedet Helgoland reduceret, og vi har opsagt en række medarbejdere.

Bæredygtighed - miljøvenlige, elektriske tog vil effektivisere driften

DSB's overordnede formål er, at der skal være "Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige". Formålet er baseret på vores samfundsopgave med at afhjælpe trængslen og være et klimavenligt transportalternativ for derigennem at yde vores markante bidrag til den grønne omstilling og opfyldelsen af Danmarks klimamålsætning

Vi har derfor sat 4 ambitiøse mål på bæredygtighedsområdet frem mod 2030: Vi vil være 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 vores bidrag til et mere bæredygtigt Danmark nås gennem den planlagte modernisering af jernbanen, indkøbet af elektriske tog samt etableringen af nye, moderne værksteder.

I 2020 har vi taget et vigtigt skridt i omstillingen fra de aldrende diesel-drevne tog til en moderne, ensartet elektrisk togflåde ved leveringen af de første 3 Vectron ellokomotiver, som skal trække DSB's dobbeltdekkervogne. Ellokomotiverne blev fra oktober indsat i regionaltogstrafikken på Sjælland. Fra februar 2021 vil vi gradvist reducere kørslen med ME-diesello-

komotiverne som konsekvens af øget kørsel med Vectron. Det vil resultere i betydelige reduktioner af både CO₂-udledning, energiforbrug samt partikeludledning. De nye ellokomotiver vil samtidig give driftsøkonomiske forbedringer i takt med, at de bliver indfaset.

Indkøb af nye togvogne er på plads og forventes indsat i den internationale trafik fra København til Hamborg i 2023. Indkøb af de nye el-togsæt er inde i den afsluttende udbudsphase, og endelige tilbud er modtaget. De nye el-togsæt forventes at kunne indsættes i den danske indenrigstrafik fra 2024.

Vi er i gang med opførelsen af 3 nye værksteder, som blandt andet skal vedligeholde Fremtidens Tog, og det er centralt for vores bæredygtighedsstrategi, at værkstederne bliver så bæredygtige som muligt. Vi er derfor i tæt samarbejde med Danish Green Building Council med det formål, at værkstederne bliver certificeret efter DGNB Guld standarden.

Vores bæredygtighedsmål er ambitiøse, og de kan kun nås, hvis vi - i samarbejde med vores leverandører - sikrer bæredygtige og ansvarlige løsninger overalt i virksomheden. Vi har derfor - blandt andet i forbindelse med indkøb - fokus på at understøtte bæredygtige løsninger, som også er økonomisk ansvarlige og effektive. I forbindelse med udbud indbyder vi derfor leverandører og samarbejdspartnere til at pege på sådanne løsninger.

"Jeg er ikke i tvivl om, at vi kan yde et markant bidrag til at reducere trængsel og styrke den grønne omstilling i Danmark, så snart vi kommer på den anden side af COVID-19."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Taastrup, 11. februar 2021

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Resultater

Hoved- og nøgletal							
DSB-koncernen (mio. kr.)	2016 ¹⁾	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020	Ændring pct.	4. kvar- tal 2020
Passageromsætning - før effekt af Metrodobbeltfaktor	5.575	5.568	5.477	5.399	3.570	-34	859
Metrodobbeltfaktor	183	192	192	226	159	-30	28
Passageromsætning - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	5.392	5.376	5.285	5.173	3.411	-34	831
Trafikkontraktindtægter	4.394	4.286	4.051	4.025	4.819	20	1.888
Nettoomsætning ²⁾	10.081	9.990	9.684	9.546	8.701	-9	2.922
Indtægter i alt ³⁾	12.248	12.092	11.855	11.385	10.463	-8	3.378
Omkostninger i alt	9.503	9.831	9.353	9.371	9.162	-2	2.461
Resultat før af- og nedskrivninger	2.745	2.261	2.502	2.014	1.301	-35	917
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	4.634	1.854	1.829	3.551	1.335	-62	362
Resultat af primær drift	-1.889	407	673	-1.537	-34	-98	555
Resultat før skat	-2.193	274	568	-1.641	-104	-94	537
Årets resultat	-1.704	211	450	-1.276	-57	-96	437
Balancesum	16.534	16.305	14.832	12.081	12.147	1	12.147
Egenkapital i alt	5.338	5.497	5.822	4.345	4.092	-6	4.092
Rentebærende gæld, netto	6.034	4.802	3.860	3.320	2.826	-15	2.826
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	27,2	22,6	25,8	21,1	15,0	-29	31,4
Overskudsgrad (EBIT margin)*	-18,6	4,0	6,9	-16,1	-0,4	-98	19,0
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	-11,5	2,9	5,3	-13,8	0,0	-100	25,3
Gearing*	2,2	2,1	1,5	1,6	2,2	38	3,1
Solidsitetsgrad*	32,3	33,7	39,3	36,0	33,7	-6	33,7
Rentedækning*	-5,9	2,7	5,1	-13,8	-0,3	-98	23,4
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.285	7.292	7.092	6.866	6.757	-2	6.661
Kunder							
Kunder (mio.)	193,2	188,5	186,7	187,2	120,1	-36	28,1
"Kundetilfredsheden for denne rejse" ⁴⁾	7,9	7,9	8,0	8,0	7,9	-1	8,0
Omdømme							
DSB	47,8	47,5	49,9	52,7	60,1	14	63,1
Brugere af DSB	49,7	49,3	51,6	54,6	62,9	15	67,6
Ikke-brugere af DSB	41,5	40,9	45,2	46,4	52,8	14	53,3
Kundepunktlighed⁵⁾							
Fjern- & Regionaltog (procent)	74,0	79,4	79,2	79,1	86,7	10	84,8
S-tog (procent)	92,6	91,8	92,9	93,0	94,4	2	94,9
Operatørpunktlighed⁶⁾							
Fjern- & Regionaltog (procent)	92,0	94,4	94,4	94,9	96,5	2	96,5
S-tog (procent)	98,4	98,6	98,2	98,2	98,7	1	99,1
Produktivitet⁷⁾							
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	30,9	31,4	32,5	31,0	20,5	-34	19,5
Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km)	56,4	56,8	60,6	59,7	55,3	-7	58,2

¹⁾ Sammenligningstal for 2016, 2017, 2018 og 2019 er ikke ændret i forbindelse med ændring af anvendt regnskabspraksis.

²⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

³⁾ Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbanevirksomheden.

⁴⁾ "Kundetilfredsheden for denne rejse" er som følge af COVID-19 ikke målt i hele 2020. Indsamlingsmetoden er ændret og har medført mindre forskydninger i forhold til tidligere.

⁵⁾ Kundepunktligheden er det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Ankomster defineres som punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter.

⁶⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktighed med fradrag for forsinkelser over 3 minutter, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for.

⁷⁾ Pladskilometer beregnes som det antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal korte litrakilometer. Omkostninger pr. pladskm er korrigeret for poster af engangskaraktér.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletsdefinitioner.

Finansielle aktiviteter

Resultat før skat udgjorde i 2020 et underskud på 104 mio. kr., hvilket er 1.537 mio. kr. mindre end i 2019.

Resultatet i 2019 er negativt påvirket af nedskrivning af togmateriel i Fjern- & Regionaltog - herunder nedskrivning af 11 udfasede IC4-togsæt. Nedskrivningen har samtidig medført lavere afskrivninger i 2020.

Resultatet i 2020 er negativt påvirket af COVID-19 og de restriktioner, der er udmeldt i den forbindelse. Antal rejser og passageromsætning er markant lavere end i tidligere år. Der er gennemført omkostningsreduktioner for delvis at kompensere for indtægtstab. Efter aftale med regeringen er produktionen dog i al væsentlighed opretholdt, hvilket har begrænset mulighederne for omkostningsreduktioner. Der er samtidig søgt og modtaget midler fra de udmeldte hjælpepakker.

Den danske stat har efter godkendelse hos EU-Kommissionen udbetalt 914 mio. kr. i kompensation for de økonomiske tab som følge af COVID-19 i perioden marts til og med august. Beløbet er indregnet i årets resultat før skat i nettoomsætning under trafikkontraktindtægter, da kompensationen anses som en del af trafikkontraktens genforhandlingsbestemmelse. DSB har efterlevet regeringens beslutning om at opretholde driften af den kollektive transport, hvilket har haft økonomiske konsekvenser for DSB i form af manglende passageromsætning. Der er ikke indregnet kompensation for perioden september til december grundet usikkerhed om, hvorvidt der opnås godkendelse fra EU-kommissionen. Munder det ud i en godkendelse, vil DSB søge kompensation for perioden.

DSB har opgjort, at COVID-19 for perioden 11. marts til 31. december 2020 har haft en indflydelse på DSB's resultat i størrelsesordenen -1.500 mio. kr. Der er tale om et nettotab, som i store træk kan henføres til tabt

passageromsætning i forhold til samme periode 2019 med fradrag af kompenserende omkostningsreduktioner og lønkompensation via statens hjælpepakke. DSB har iværksat og implementeret ekstraordinære omkostningsreduktioner i størrelsesordenen 180 mio. kr.

I modsætning til tidligere årsrapporter er der ikke for 2020 opgjort et resultat før skat korigeret for poster af engangskaraktér. Dette har tidligere været anvendt for bedre at kunne sammenligne resultatskabelsen med tidligere år. Med COVID-19 er dette under alle omstændigheder vanskeligt.

Balancesummen udgjorde 12.147 mio. kr. ved udgangen af 2020 i forhold til 12.081 mio. kr. pr. 31. december 2019.

DSB har i 2020 investeret 885 mio. kr. (858 mio. kr.). Investeringerne omfatter primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og af S-tog. Hertil kommer forudbetaling på anskaffelse af nye togvogne og nye værksteder.

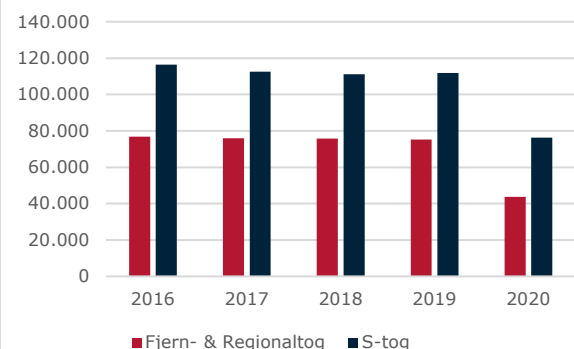
Rentebærende gæld, netto er reduceret med 494 mio. kr. i forhold til 31. december 2019 og udgjorde 2.826 mio. kr. pr. 31. december 2020 (jf. note 4.5).

I 2020 udgjorde Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC) 0,0 (-13,8), Gearing 2,2 (1,6) og Soliditetsgrad 33,7 (36,0). DSB har på trods af et udfordrende år kunnet fastholde en tilfredsstillende Gearing og Soliditet.

Nettoomsætning

Nettoomsætningen udgjorde 8.701 mio. kr. i 2020, hvilket er 845 mio. kr. lavere end i 2019.

Udviklingen i nettoomsætningen er negativt påvirket af en stor nedgang i antal rejser i konsekvens af COVID-19.

Figur 1: Antal rejser**(1.000 rejser)**

Passageromsætningen udgjorde 3.411 mio. kr., hvilket er 1.762 mio. kr. lavere end i 2019. Udviklingen skyldes primært den store nedgang i antal rejser.

Tabet af omsætning modsvares kun delvist af, at staten har udbetalt 914 mio. kr. i kompensation. Beløbet er opgjort som et nettotab af primært passageromsætning fratrukket sparede omkostninger og anvendte kompensationspakker mv.

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 modsvares Metroselskabets andel af det samlede antal rejser. Denne overproportionale andel (Metrodobbeltfaktoren) fragår DSB's passageromsætning.

Tabel 1: Passageromsætning

Mio. kr.	2020	2019
Fjern- & Regionaltog - før effekt af Metrodobbeltfaktor	2.338	3.749
Metrodobbeltfaktor	35	59
Fjern- & Regionaltog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	2.303	3.690
S-tog - før effekt af Metrodobbeltfaktor	1.232	1.650
Metrodobbeltfaktor	124	167
S-tog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	1.108	1.483
Passageromsætning i alt - før effekt af Metrodobbeltfaktor	3.570	5.399
Metrodobbeltfaktor i alt	159	226
Passageromsætning i alt - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	3.411	5.173

Passageromsætningen for Fjern- & Regionaltog er 1.387 mio. kr. lavere end i 2019. Udviklingen skyldes væsentligst et fald i antal rejser på 31,6 mio. eller 42 procent. Der ses et fald i antal rejser for alle markeder - dog mest markant for Øresund - over broen samt Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen.

S-tog har i 2020 haft 35,6 mio. færre rejser end i 2019 svarende til et fald på 32 procent. Det har medført et fald i passageromsætningen på 375 mio. kr.

Trafikkontraktindtægter fra staten udgjorde 4.819 mio. kr., hvilket er 794 mio. kr. mere end i 2019. Kompensationen fra staten på 914 mio. kr. er den væsentligste årsag til udviklingen. Trafikkontraktbetalingen er i 2020 reduceret med 70 mio. kr. i forhold til 2019 i konsekvens af Tillægskontrakt 19 fra 2017, som reducerer den årlige kontraktbetaling med 207 mio. kr. i 2018 stigende til 380 mio. kr. fra 2022. Hertil kommer, at trafikkontraktbetalingen i 2019 indeholdt kompensation for arbejde udført i perioden 2012 til april 2019 i forbindelse med det nye signal- og togkontrolsystem (ERTMS) på fjernbanen i henhold til Tillægskontrakt 25.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 312 mio. kr. og er steget med 14 mio. kr. i forhold til 2019.

Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 159 mio. kr., hvilket er 109 mio. kr. højere end i 2019. Det skyldes salget af Desiro-togsæt til Arriva i forbindelse med overdragelsen af togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 468 mio. kr. og er faldet 12 mio. kr. i forhold til 2019. Faldet skyldes færre store eftersyn af togmateriel samt et mindre omfang af aktiverbare supplerende arbejder.

Andre driftsindtægter er faldet med 65 mio. kr. og udgjorde 1.294 mio. kr. Faldet kan især henføres til lavere omsætning i DSB's 7-Eleven butikker på 178 mio. kr. påvirket af COVID-19 situationen. Derimod er avance ved salg af ejendomme, netto steget til 110 mio. kr. - primært i forbindelse med indgåelsen af joint venture aftale med Ny Valby Udvikling A/S vedrørende projektudvikling af byggeretter for DSB's areal ved Grønttorvet i Valby. Endelig har DSB gjort brug af statens hjælpepakker vedrørende hjemsendte medarbejdere og dækning af faste omkostninger.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.162 mio. kr. (9.371 mio. kr.) og er således reduceret med 209 mio. kr.

De lavere omkostninger har generelt en sammenhæng med de fortsatte effektiviseringer som led i effektiviseringsprogrammet Robust DSB. Hertil kommer yderligere besparelser på 180 mio. kr. i 2020 iværksat med henblik på at afbøde de negative økonomiske konsekvenser af COVID-19.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.941 mio. kr. og er faldet med 17 mio. kr. Udviklingen er påvirket af et lavere vareforbrug i DSB's 7-Eleven butikker i konsekvens af det lavere salg. Modsat var der øgede omkostninger til køb af tidligere leasede Desiro-togsæt videresolgt til Arriva.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 3.528 mio. kr. Et fald på 149 mio. kr. i forhold til forrige år. Faldet kan henføres til lavere omkostninger til erstatningskørsel samt lavere omkostninger til provision, infrastruktureafgifter og markedsføring. Hertil kommer regulering af den ikke afløftningsberettigede moms for tidligere år på 67 mio. kr. Modsat har der været en stigning i konsulentomkostninger primært i forbindelse med forberedelsen af indkøb af nyt togmateriel og Fremtidens S-bane.

Personaleomkostninger udgjorde 3.693 mio. kr. og er faldet 43 mio. kr. i forhold til 2019. Faldet kommer fra effekten af færre ansatte i 2020 blandt andet som led i de fortsatte effektiviseringer. Ved udgangen af året havde DSB 6.625 fuldtidsansatte svarende til en reduktion på 194 eller 3 procent i forhold til 2019.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.335 mio. kr. mod 3.551 mio. kr. i 2019. Faldet skyldes, at 2019 var påvirket af nedskrivninger på 1.686 mio. kr. Samtidig har afskrivningerne i 2020 på transportmateriel været lavere som en direkte konsekvens af nedskrivningen.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 70 mio. kr. (104 mio. kr.).

Finansielle aktiviteter 4. kvartal 2020

Resultat før skat udviste i 4. kvartal 2020 et overskud på 537 mio. kr. og er væsentligt påvirket af kompensationen fra staten på 914 mio. kr. Underliggende er resultatet fortsat negativt påvirket af situationen i forbindelse med COVID-19.

Nettoomsætningen udgjorde 2.922 mio. kr. Det er 488 mio. kr. mere end i 4. kvartal 2019.

Passageromsætningen er påvirket af færre rejser og udgjorde 831 mio. kr. i kvartalet mod 1.362 mio. kr. i samme kvartal 2019.

Trafikkontraktindtægter fra staten udgjorde 1.888 mio. kr., hvilket er 899 mio. kr. mere end 4. kvartal 2019 og er drevet af kompensationen på 914 mio. kr.

Kompensationen for tab i forbindelse med COVID-19 er ydet i forlængelse af den klausul om genforhandling ved ekstraordinære forudsætningsændringer, som indgår i DSB's trafikkontrakt med staten. Kompensationen er i forlængelse heraf opført som trafikkontraktindtægter. Indtægter fra statens generelle hjælpepakker er opført under Andre driftsindtægter.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 83 mio. kr. Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 120 mio. kr. Det er en stigning på 111 mio. kr. sammenholdt med 2019 som følge af salg af togsæt i forbindelse med ophør af aktiviteter.

Arbejde udført for egen regning til store eftersyn og aktiverbare arbejder udgjorde 121 mio. kr.

Andre driftsindtægter udgjorde 335 mio. kr. mod 356 mio. kr. i 2019. Det lavere salg i DSB's 7-Eleven butikker er delvist modsvarer af salg af reservedele i forbindelse med overdragelsen af vedligeholdelsen af de svenske Øresunds-togsæt.

Omkostninger i alt udgjorde 2.461 mio. kr. i 4. kvartal (2.340 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 616 mio. kr., hvilket er 115 mio. kr. mere end i 4. kvartal 2019 og inkluderer køb af tidligere leasede Desiro-togsæt, som er videresolgt til Arriva.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 955 mio. kr. (935 mio. kr.).

Personaleomkostninger udgjorde 890 mio. kr., hvilket er 14 mio. kr. mindre end i 2019..

Af- og nedskrivninger udgjorde 362 mio. kr. svarende til et fald på 1.804 mio. kr. i forhold til 2019. Faldet skyldes de i 2019 foretagne nedskrivninger på togmateriel på 1.686 mio. kr. og de lavere afskrivninger på transportmateriel i 2020 som direkte konsekvens heraf.

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 18 mio. kr.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2020.

Likviditet

DSB ønsker til enhver tid at opretholde et passende likviditetsberedskab, som understøtter indgåede aftaler i form af afholdelse af løbende omkostninger samt kapacitet til indgåelse af større investeringsprojekter i form af indkøb af nyt togmateriel mv.

I den tidlige fase af COVID-19 foretog DSB en yderligere styrkelse af likviditetsberedskabet med 1.500 mio. kr. ved bankfaciliteter. Dermed var det samlede likviditetsberedskab øget til 4.521 mio. kr. ved udgangen af 1. kvartal 2020. Beredskabet skulle sikre likviditet til de kommende 1-1,5 år ud fra risikoen for lavere passageromsætning.

Gennem hele 2020 har likviditetssituationen været god, og den er styrket ved blandt andet muligheden for udskydelse af betaling af A-skat/AM-bidrag til 2021 (294 mio. kr.) og ved modtagelsen i december af kompensationen på 914 mio. kr.

Ved udgangen af året udgjorde likviditetsberedskabet 8.317 mio. kr. Specifikt er beredskabet udvidet med aftaler, der medvirker til at sikre likviditet til allerede indgåede aftaler om køb af ellokomotiver og togvogne, men er også delvist med til at afdække kommende investeringer i miljøvenlige, elektriske togsæt.

Netop DSB's stærke fokus på grønne investeringer til gavn for Danmark er baggrunden for, at der er etableret låneaftaler med både Den Nordiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsbank.

DSB har indgået aftale med Den Nordiske Investeringsbank om lån med en løbetid på 15 år for et beløb på 400 mio. EUR (2.975 mio. kr.). Ultimo 2020 er 267 mio. EUR (1.986 mio. kr.) endnu ikke udbetalt. Udbetaling foretages i løbet af de kommende 1,5 år.

Den Europæiske Investeringsbank har bevilget en projektlåneramme på 500 mio. EUR (3.719 mio. kr.) til nye togsæt. Under rammen er etableret aftale for 150 mio. EUR. Lånene kan etableres med en løbetid på op til 25 år. Ultimo 2020 er der endnu ikke foretaget udbetalinger.

Bæredygtighed

DSB indledte i 2020 en ny æra med introduktionen af de nye miljøvenlige Siemens Vectron ellokomotiver (EB-ellokomotiver). I de kommende år vil dieseltog gradvist blive udfaset og en ny flåde af miljøvenlige el-drevne tog introduceret.

DSB løfter som central del af transportsektoren en vigtig samfundsmæssig opgave ved at binde Danmark sammen på en måde, der medvirker til at forebygge trængsel på vejene og til bæredygtig mobilitet.

Den samlede transportsektor står for en betydelig andel af udledningen af drivhusgasser i Danmark. DSB yder frem mod 2030 et væsentligt bidrag til, at sektoren reducerer CO₂-udledningen, så Danmark kan realisere sine klimamålsætninger.

Toget er allerede i dag en af de mest miljø- og klimavenlige transportformer. Samtidig er toget på mange strækninger en effektiv transportform, der også i myldretiden kan transportere mange mennesker fra centrum til centrum uden at belaste hovedvejsnettet.

DSB ser derfor et stort potentiale i at udvikle jernbanen yderligere, så den fortsat bidrager til fremtidens grønne transportsektor - især indenfor personbefordring.

Mål og tiltag

DSB vil igangsætte flere tiltag, der skal sikre, at toget bliver danskernes bæredygtige transportvalg, når dagligdagen skal genoptages efter COVID-19.

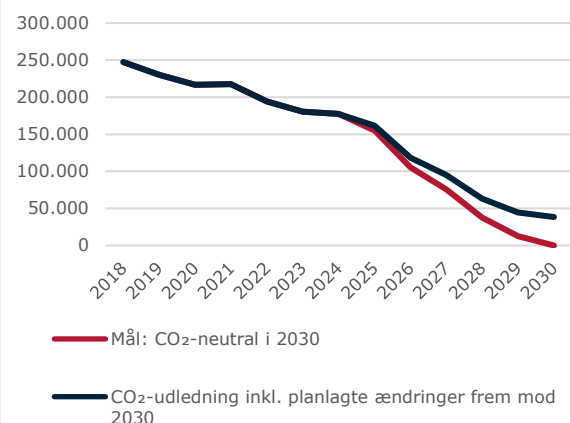
DSB har fastsat ambitiøse mål om at bidrage til et grønnere Danmark med reduceret trængsel på vejene. Der arbejdes i den forbindelse med 4 miljø- og klimamål, som DSB i særlig grad kan påvirke frem mod 2030:

- Mål 1: CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi
- Mål 2: Energiforbrug reduceret med 50 procent - drevet af energieffektivisering
- Mål 3: Ingen partikeludledning fra togenes motorer - undgå miljøbelastning
- Mål 4: Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.

Målene har dannet rammen om arbejdet og resultaterne opnået i 2020. DSB arbejder fortsat på at identificere tiltag frem mod 2030, der skal sikre, at miljø- og klimamålene indfries.

Mål 1: CO₂-neutral

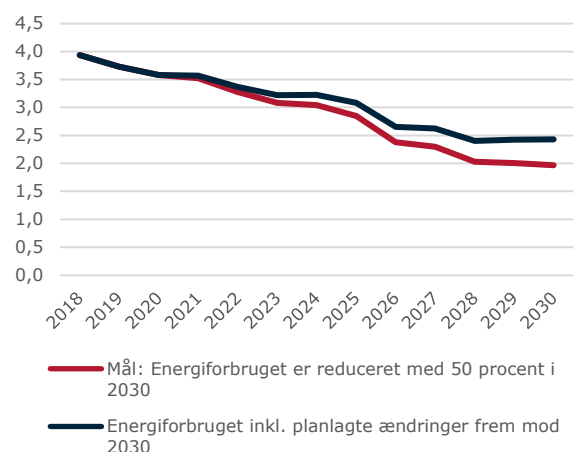
Ton CO₂



DSB er i proces med at skaffe CO₂-neutral elforsyning. Et CO₂-neutralt DSB indebærer en aflastning af miljøet med knap 250.000 ton CO₂ i forhold til 2018. De allerede identificerede tiltag estimeres at kunne tilvejebringe en besparelse på mellem 80 procent og 90 procent af CO₂-udledningen primært drevet af den nye, elektriske togflåde, som indsættes i drift fra 2024. De resterende 10 procent til 20 procent af målopfyldelsen vil blive adresseret af endnu ikke identificerede tiltag.

Mål 2: Energiforbrug reduceret med 50 procent

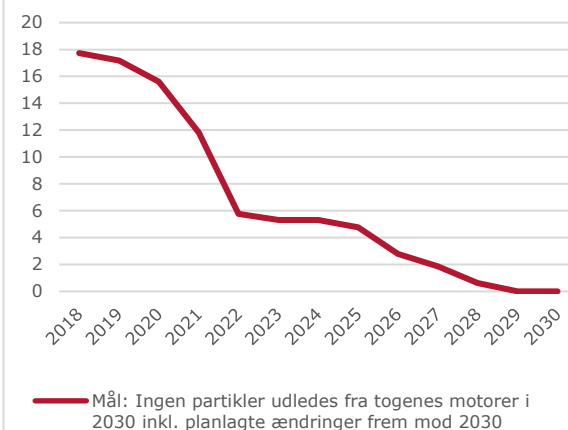
GJ (mio.)



DSB's energiforbrug udgjorde i 2018 knap 4 mio. gigajoule (GJ). De allerede planlagte tiltag opfylder omkring 75 procent af målet om en reduktion med 50 procent af energiforbruget i 2030 - primært drevet af energieffektiviseringer. De resterende effektiviseringer skal identificeres og vil primært komme fra togdrift og ejendomme.

Mål 3: Ingen partikeludledning

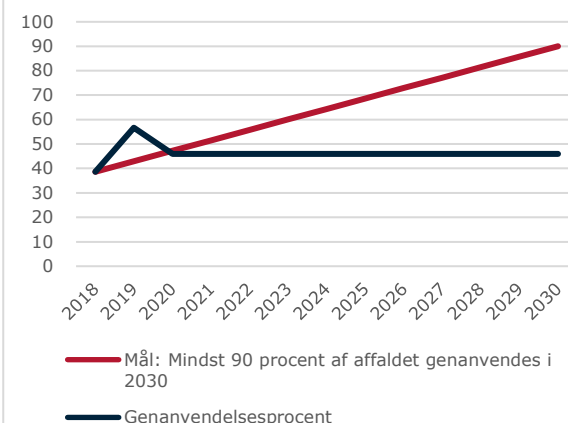
Ton



I 2018 udgjorde partikeludledningen knap 18 ton. Målet om ingen partikeludledning fra togenes motorer indfries, når alle dieseltog er udskiftet med fremtidens el-tog. Efter den nuværende plan forventes det at ske i 2028.

Mål 4: Genanvendelse af affald

Genanvendelsesprocent



DSB genanvender i dag knap halvdelen af sit affald og har igangsat en kortlægning af tiltag, der kan bidrage til at realisere målet om at genanvende 90 procent af affaldet i 2030. DSB vurderer, at der er potentiale for en betydeligt højere genanvendelse bredt i virksomheden.

Ved alle fremtidige indkøb stilles der også krav om høj genanvendelighed. Et eksempel

på dette er Siemens EB-elokomotiver, hvor genanvendelsen er på 98 procent, når de er udtjent.

Nye ellokomotiver

Det største enkeltstående bidrag til realiseringen af miljø- og klimamålene er udskiftningen af togmateriel fra dieseldrevet til elektrisk drevet.

DSB har taget et vigtigt skridt mod denne udskiftning i 2020 med leveringen af de første 3 EB-elokomotiver, hvor det første blev indsat i regionaltogtrafikken på Sjælland fra oktober og de 2 øvrige i december. I 2021 indsættes yderligere EB-elokomotiver i drift.

I første omgang erstatter de nye EB-elokomotiver de aldrende EA-elokomotiver. Fra februar 2021 vil kørslen med ME-diesellokomotiverne gradvist blive reduceret som konsekvens af øget kørsel med EB-elokomotiverne. Det resulterer i betydelige reduktioner af både CO₂-udledning, energiforbrug og partikeludledning.

DSB estimerer, at EB-elokomotiverne minimum reducerer udledningen af partikler fra togdriften med 13 procent svarende til 27.000 ton CO₂ årligt ved fuld indfasning. Hertil kommer en reduktion på 10 ton partikler årligt svarende til 60 procent af DSB's samlede partikeludledning fra togdrift.

EB-elokomotiverne er dermed en vigtig brik i realiseringen af DSB's miljø- og klimamål frem mod 2030.

Nye værksteder

DSB er desuden i gang med at opføre 3 helt nye værksteder, som skal vedligeholde fremtidens lokomotiver og tog. Det er centralt for DSB's strategi og for indfrielsen af miljø- og klimamålene, at værkstederne bliver så bæredygtige som muligt. DSB har derfor et tæt samarbejde med Danish Green Building Council med det formål, at værkstederne bliver bæredygtighedscertificeret efter DGNB-standard.

Projektet følger planen, og DSB arbejder mod, at de nye værksteder bliver certificeret med DGNB Guld, når de står klar fra 2025. I så fald vil dette være resultatet af målrettede tiltag for at sikre, at de nye værksteder er bæredygtige inden for alle byggeriets faser.

Øvrige tiltag

DSB indkøber hvert år varer og tjenesteydelser for et betydeligt beløb og anerkender i den sammenhæng ansvaret for øget bæredygtighed gennem hele forsyningskæden.

I 2020 blev der således nedsat et udvalg for bæredygtige indkøb. Udvalget skal sikre, at DSB i samarbejde med leverandører skaber bæredygtige og ansvarlige løsninger. I fremtidige udbud vil DSB derfor i højere grad end tidligere indbyde tilbudsgiverne til at pege på sådanne løsninger - eksempelvis i form af energireducerende løsninger samt minimering af brugen af skadelige stoffer og ikke-genanvendelige materialer.

På denne måde køber DSB ikke kun selv mere bæredygtigt ind, men understøtter også, at leverandørerne er med til at udvikle bæredygtige løsninger til gavn for klima, miljø og danskernes mulighed for at rejse klimavenligt med tog.

Det er starten på tiltag, der skal bidrage til at realisere målet om 90 procent genanvendelse af affaldet i 2030.

DSB har indledt et forsøg med at sortere kundernes affald med henblik på genanvendelse. Forsøget blev indledt i november og finder sted på stationerne i Roskilde og Vejle. Flere kommuner har i den forbindelse kontaktet DSB for at blive omfattet af forsøget og udbrede sorteringsløsningen til det omkringliggende byrum. DSB forventer at lancere flere sorteringsforsøg i 2021.

Udover en grøn omstilling af den primære drift arbejder DSB målrettet på at gøre toget endnu mere attraktivt for kunderne. Mere

attraktive tog får folk til at vælge toget frem for bilen og bidrager på én gang til at aflaste miljøet og trængslen på vejene - ikke mindst i og omkring de større byer.

I december introducerede DSB en ny hurtig forbindelse mellem København, Odense og Aarhus kaldet Lyn+. Lyn+ tilbyder en hurtig rejse uden mange stop. DSB forventer, at det vil være særlig attraktivt for erhvervsrejsende.

DSB arbejder samtidig på at udvikle og lancere nye billetprodukter, som skal gøre det endnu mere attraktivt at bruge toget - blandt andet for pendlere og erhvervsrejsende.

Det nye togmateriel og kommende infrastrukturforbedringer vil ligeledes give betydelige rejsetidsgevinster og forbedret frekvens på nogle af de mest benyttede strækninger i Danmark.

Transportsektoren gennemgår i årene frem mod 2030 en meget stor omstilling. Det er DSB's ambition, at omstillingen sikrer, at jernbanen og DSB i særdeleshed fortsat kan agere som den grønne rygrad i fremtidens personbefordring.

DSB er dermed godt på vej på rejsen mod det bæredygtige.

Driftsaktiviteter

Kunder

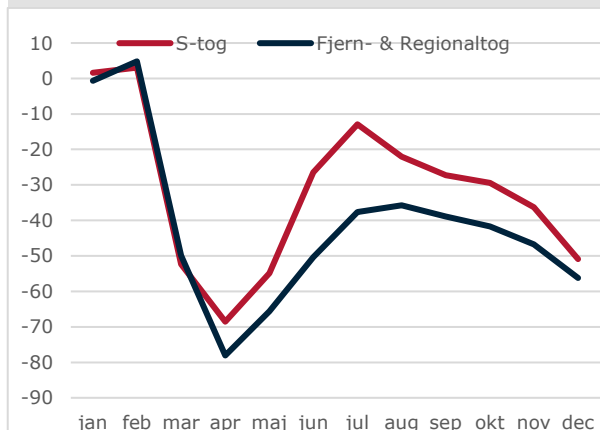
2020 startede med en positiv udvikling i antal rejser i januar-februar. I februar blev foretaget 541.000 flere rejser svarende til indeks 104 i forhold til samme periode 2019. I de efterfølgende måneder faldt antal rejser markant i medfør af COVID-19.

Samlet blev der i 2020 foretaget 120,1 mio. rejser sammenlignet med 187,2 mio. rejser i 2019. Antal rejser er således faldet med 36 procent. Det skyldes COVID-19 og de udmeldte restriktioner og retningslinjer fra offentlige myndigheder for at mindske smittetrykket - herunder kravet om mundbind og pladsbillet, opfordringen til at rejse uden for myldretiden samt til at arbejde mest muligt hjemme.

Nedgangen i antal rejser er fordelt på alle markeder, men har været størst for Fjern- & Regionaltog.

Figur 2: Procentvis ændring i antal rejser

(2020 i forhold til 2019)



Der har i 2020 været gennemført sporarbejder på strækningerne mellem Ringsted og Næstved, Roskilde og Holbæk, Ringsted og Slagelse, Fredericia og Aarhus, Aarhus og Aalborg samt sporspærringer i forbindelse med Signalprogrammet på S-tog. Disse vurderes ikke at have haft væsentlig effekt på antal rejser, når man tager effekten af COVID-19 i betragtning.

Pr. 13. december blev trafikken på strækningen Vejle-Struer, Svendborgbanen og Lille Syd (Roskilde-Køge) overdraget til andre operatører. Det vil fremadrettet medføre en nedgang i antal rejser for markederne Vest (Jylland og Fyn) samt Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen.

Tabel 2: Antal rejser				
1.000 rejser		Vækst		
	2020	2019	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	43.741	75.299	-31.558	-42
Øresund - over broen	4.984	12.261	-7.277	-59
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	23.598	41.374	-17.776	-43
Vest (Jylland og Fyn)	9.734	13.131	-3.397	-26
Øst/Vest (over Storebælt)	5.151	7.844	-2.693	-34
Øvrige	274	689	-415	-60
S-tog	76.346	111.917	-35.571	-32
I alt	120.087	187.216	-67.129	-36

Fjern- & Regionaltog havde 43,7 mio. rejser i 2020 mod 75,3 mio. rejser i 2019 svarende til et samlet fald på 42 procent. Januar og februar havde samlet en vækst på 1 procent. I marts udgjorde faldet i antal rejser 50 procent i forhold til 2019. Faldet fortsatte i april til 78 procent og for 2. kvartal var det samlede fald 64 procent. I 3. kvartal vendte kurven til et fald på 37 procent. Kunderne tog blandt andet godt imod sommerens kampagner, hvilket gav en positiv udvikling i antal rejser. I 4. kvartal kom 2. bølge af COVID-19 med yderligere restriktioner. Det førte til et fald på 48 procent i forhold til 2019 - størst i december med 56 procent.

Øresund - over broen havde 5,0 mio. rejser i 2020, hvilket er 59 procent færre end i 2019. Strækningen er yderligere påvirket af nedlukningen af grænsen.

Antal rejser på Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen udgjorde 23,6 mio. i 2020 svarende til et fald på 43 procent i forhold til 2019. Også denne trafik opnåede en positiv udvikling i januar og februar og et betydeligt

fald resten af året. Kyst- og Kastrupbanen har været særligt påvirket af et lavere antal rejser til og fra Københavns Lufthavn. Hertil kommer trafikoverdragelsen af Lille Syd på strækningen Roskilde-Køge.

For Vest (Jylland og Fyn) var antal rejser 26 procent lavere end i 2019. Efter en vækst i januar og februar på 6 procent i forhold til samme periode 2019 faldt antal rejser med 36 procent i marts i forhold til samme måned 2019. For 2. kvartal udgjorde det samlede fald 52 procent, mens udviklingen vendte i 3. kvartal til 13 procent. I 4. kvartal var faldet 28 procent - heri indgår trafikoverdragelsen af strækningen Vejle-Struer samt Svendborgbanen. Vest (Jylland og Fyn) er dermed det markede, som har været mindst påvirket af COVID-19.

Antal rejser Øst/Vest (over Storebælt) var 34 procent lavere i 2020 end i 2019. Der var en stigning i januar og februar på 9 procent - blandt andet påvirket af et øget udbud af Orange- og Orange Fri-billetter. Ud over stigningen i salget af Orange- og Orange Fri-billetter er udviklingen påvirket af omlægning af de internationale tog, som nu kører over Storebælt. Faldet i marts udgjorde 48 procent efterfulgt af et fald på 76 procent i april. Det samlede fald i 2. kvartal blev 60 procent, i 3. kvartal 20 procent og i 4. kvartal 44 procent. Den positive udvikling i 3. kvartal var hjulpet på vej af kampagnen Rejs i Danmark. For Øst/Vest indgik Rejsepasset således med 90.000 rejser og Orange- og Orange Fri-billetter med 564.000 rejser. Nye restriktioner fra september og frem - herunder kravet om mundbind - har været medvirkende til, at kunderne på de lange rejser har foretrukket andre transportformer eller har erstattet erhvervsrejser med virtuelle møder.

S-tog havde 76,3 mio. rejser i 2020, hvilket er 35,6 mio. færre end i 2019. Efter en stigning i antal rejser på 2 procent i januar og februar vendte udviklingen som på de øvrige strækninger. Samlet for året blev faldet på 32 procent i forhold til 2019.

Stigende markedsandele og vækst i antal rejser i starten af 2020

Januar og februar viste en positiv udvikling i det samlede antal rejser med 655.000 flere rejser end i samme periode 2019.

Markedsandelen i trafikken over Storebælt var i både januar og februar på 25,0 procent, hvilket er det højeste niveau siden 2016. Dermed fortsatte den positive tendens fra 2. halvår 2019. Det totale marked for Storebælt steg i samme periode, men toget vandt som det eneste transportmiddel markedsandele i både januar og februar 2020.

Markedsføring tilpasset den aktuelle situation

I et turbulent år har DSB løbende forsøgt at holde fokus på det, der har været det vigtigste for kunderne, efterhånden som året skred frem. Der har siden marts været fokus på tryghed på rejsen i en COVID-19 tid. Det er understøttet af en lang række tiltag - herunder informationskampagner og anden kundevendt kommunikation. I takt med lettelser i smittetryk og restriktioner har DSB ligeledes haft fokus på et godt tilbud til en inspirerende tur med toget drevet af en lyst til at opleve landet i en sommer, hvor mange valgte at holde ferie i Danmark. Kunderne har taget godt imod disse tiltag, hvilket blandt andet kan ses på DSB's omdømme, som i 2020 er blevet væsentligt forbedret.

2020 startede godt med en stor markedsføringskampagne for Orange-billetter. Der blev sat rekord med et salg på 137.000 Orange-billetter, hvilket er 38 procent mere end i 2019. Ligeledes havde DSB i starten af 2020 kommunikativt fokus på DSB's 4 miljø- og klimamål med budskabet om toget som et bæredygtigt transportmiddel. Kampagnen var især målrettet Facebook og LinkedIn.

Da Danmark blev lukket ned i marts, blev de kommercielle og salgsfokuserede budskaber erstattet af tryghedsbudskaber.

Danmark åbnede gradvist op i maj i forbindelse med det faldende smittetryk. DSB oplevede en ophobet rejselyst og åbnede på initiativ fra Transportministeriet op for det største sommerudsalg nogensinde med i alt 1 mio. Orange-billetter til en maksimal pris på 99 kr. Dertil kom særtilbuddet Rejsepas, der var en fælles billet til ubegrænset rejse med al kollektiv trafik i en selvvalgt uge i skolernes sommerferie for 299 kr.

Markedsføringen tog udgangspunkt i det, som alle havde savnet i foråret: Oplevelser med familie og venner i det smukke sommer-Danmark. Kampagner blev blandt andet udarbejdet i samarbejde med VisitDenmark og blev understøttet af ideer til oplevelser tæt ved togstationer og generelt i Danmark.

Rejsepas, som var aftalt med og finansieret af Transportministeriet og var begrænset til 50.000 pas, blev solgt på 3 døgn. Salget af Orange-billetter var også en stor succes. Der blev solgt over 565.000 Orange-billetter - heraf 397.000 til rejser over Storebælt. Det svarer til indeks 805 i forhold til salget i forbindelse med sommerkampagnen i 2019.

I den sidste del af 2020, hvor hjemmearbejde igen blev anbefalet, har DSB i markedsføringen fokuseret på kunderne og deres tryghed på togrejsen.

Den sidste kampagne i 2020 blev julekampagnen med Orange-billetter til weekender i perioden 31. oktober til 13. december. Kampagnens salg blev påvirket af de nye restriktioner landet over og endte med et salg på 122.500 billetter svarende til indeks 67 i forhold til julekampagnen i 2019.

Fremadrettet skal DSB være med til at understøtte en bæredygtig genåbning af samfundet efter COVID-19. Derfor forventer DSB igen at kommunikere kommercielle budskaber - herunder toget som det bæredygtige transportvalg - når den samfunds-mæssige situation tillader det.

Initiativer i forbindelse med COVID-19

Under pandemien har DSB været i tæt dialog med myndighederne, fulgt deres anbefalinger og løbende justeret tiltagene. Der har således været gennemført en række ændringer i den daglige drift, der har understøttet myndighedernes arbejde med at bremse smittespredningen.

DSB satte tidligt spritdispensere og mundbindsbannere op for at minde kunderne om vigtigheden af at overholde myndighedernes anbefalinger.

DSB har indført ekstra rengøring på stationer og i kørende tog - herunder afspritning af kontaktflader. Endvidere er der indsat personale på udvalgte stationer for at minde kunderne om retningslinjerne, og der er udviklet og lanceret en ny web-app (pladspaa-rejsen.dk), hvor kunderne kan se belægningsen i S-tog.

Det er forventningen, at kunderne fremover vil have behov for produkter med mere fleksibilitet - blandt andet i forhold til øget hjemmearbejde. DSB har derfor igangsat udvikling af et mere fleksibelt pendlerprodukt.

I tilknytning hertil indgår DSB i et samarbejde med de øvrige trafikselskaber om et mere permanent koncept, som kan imødekomme behovet for fleksibilitet hos kunderne og dermed tilbyde et attraktivt bæredygtigt transportvalg til pendlerne i den nye hverdag.

Lyn+ er et nyt Premium-produkt

DSB har indsat flere tog i landsdelstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Det er sket på baggrund af en politisk aftale.

Lyn+ er et nyt koncept, som blev lanceret med køreplansskiftet 13. december og med et forsalg, som startede i oktober.

Det er et forbedret produkt til kunderne i form af tog, der kører fra København til Aarhus med kun ét stop undervejs - i Odense.

På den måde kan kunderne spare op til 9 minutter pr. afgang i forhold til et normalt lyntog. Toget kører med 8 afgang i myldretiden på hverdage, har DSB 1' servering og Kaffeexpressen ombord. Der er krav om pladsbillet for at sikre, at Lyn+ opleves som et Premium-produkt, hvor kunderne kan sidde og arbejde eller slappe af uden forstyrrelser. Produktet er ikke mindst attraktivt for erhvervskunder.

Fokus på togrejser til udlandet

Blandt andet som følge af kundernes fokus på togets miljøfordele har den internationale togtrafik oplevet fremgang indtil februar 2020, hvor COVID-19 restriktioner næsten satte markedet i stå.

Togrejser til udlandet steg fra 2019 til starten af 2020 - særligt de første måneder af 2020, hvor salget var 32 procent højere end samme periode 2019.

DSB har derfor haft øget fokus på samarbejder, der kan gøre internationale rejser tilgængelige for flere og undersøger i tråd med det muligheder for at koordinere en eventuel international nattogsdrift med andre europæiske baner. DSB investerer endvidere i nye miljøvenlige og komfortable togvogne til indsættelse i den internationale togtrafik fra 2023. Hertil kommer, at forbindelserne til Hamborg løbende vil blive forbedret og udvidet - særligt når den faste forbindelse over Femern Bælt åbner.

Kunderne kan nu bestille billetter til togreisen i en række lande op til 6 måneder før afrejse mod tidligere 3 måneder. Den længere planlægningshorisont gør det lettere at lægge de endelige planer for togturen til udlandet i god tid.

Det er resultatet af DSB's fortsatte arbejde med at etablere flere samarbejder på tværs af landegrænser og togoperatører. Formålet er at kunne tilbyde kunderne et produkt, som kan konkurrere med flyet og samtidig sikre en attraktiv og bæredygtig rejseform til udlandet.

Målsætningen er, at det skal være let at planlægge og købe en rejse til udlandet. Det har været drivende for, at det nu også er muligt at booke sin print-selv billet online til ture i hele Europa - lige fra Sverige til det sydlige Italien. Denne udvikling fortsætter de kommende år og understøtter kundernes efterspørgsel efter at kunne booke en billet digitalt.

I 2020 har DSB endvidere arbejdet med bæredygtige studierejser med tog med en række danske gymnasier, NGO'er og rejsebureauer som næste skridt. Det er sat i værk efter et "Hackaton", som blev afholdt i efteråret 2019. I løbet af foråret og sommeren 2020 har DSB afholdt innovationsforløb med 6 gymnasieklasser i samarbejde med Klimaambassaden (Concito) og et rejsebureau, ligesom der har været afholdt workshops med gymnasielærere.

Kunderne øger brugen af digitale services
Endnu flere kunder har anvendt de digitale selvbetjeningsmuligheder i 2020. Udviklingen stemmer overens med strategien om øget digital selvbetjening. Selvbetjeningsgraden var 94 ved udgangen af 2020. Det er 2,5 procentpoint højere end ved udgangen af 2019.

DSB har gennem hele 2020 haft fokus på at digitalisere produkter og services til kunderne - såsom Erhvervskort, Øresundspendlerkort og barnevognspladsbilletter. I slutningen af 2020 er der lanceret en ny erhvervsportal.

COVID-19 har endvidere medført et øget behov for selvbetjente løsninger og agil udvikling. DSB tilpasser løbende services som for eksempel mulighed for refundering af kort og billetter, således at kundernes behov imødekommes under de særlige omstændigheder.

Kundetilfredshed

Tabel 3: Kundetilfredshed¹⁾

(Skala 0-10)	Vækst			
	2020	2019	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	8,0	8,0	0,0	0
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,2	7,2	0,0	0
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	7,8	8,1	-0,3	-4
Tilfredshed med S-tog generelt	7,6	7,8	-0,2	-3
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	7,9	8,0	-0,1	-1

¹⁾ Kundetilfredsheden er som følge af COVID-19 ikke målt i hele 2020. Indsamlingsmetoden er ændret og har medført mindre forskydninger i forhold til tidligere.

Kundetilfredsheden samlet set var 7,9 i 2020, hvilket er et mindre fald i forhold til 2019.

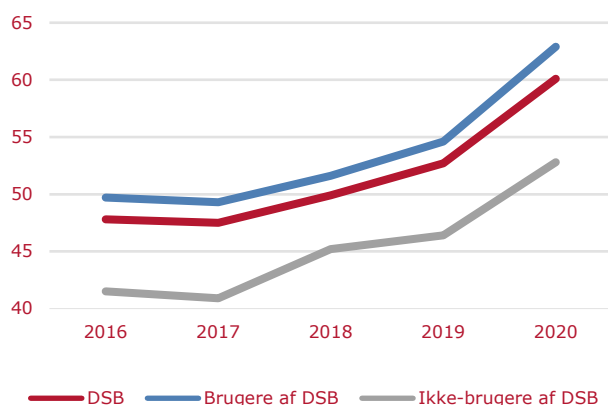
For Fjern- & Regionaltog har der været en uændret tilfredshed, mens der for S-tog er set en faldende tilfredshed. Den faldende tilfredshed ses især på parametrene tryghed i toget og på stationen, men også med den indvendige rengøring i toget. Udviklingen formodes at hænge sammen med COVID-19 og deraf øget fokus på tryghed og rengøring. DSB har investeret betydeligt i disse områder i 2020 og agter at fortsætte med det i 2021.

Omdømme

DSB's omdømme steg markant i 2020. Ultimo 2020 var omdømmet 63,1. Det er en stigning på 10,7 point i forhold til ultimo 2019. Det er samtidig den højeste omdømmescore DSB har haft i den tid, der er blevet målt.

Figur 3: Omdømme - gennemsnit for året

Indeks 0-100



I gennemsnit for året er omdømmet steget med 7,4 point til 60,1. Kunderne kvitterer især for, at DSB har taget betydeligt ansvar med den synlige og tryghedsskabende kommunikation i forbindelse med COVID-19. Den høje punktlighed bidrager også positivt til den høje omdømmescore.

For både brugere (67,6) og ikke-brugere (53,3) er omdømmescoren for 4. kvartal 2020 markant højere end for 4. kvartal 2019.

Punktlighed

Kunde- og operatørpunktligheden for både Fjern- & Regionaltog og S-tog lå i 2020 på et af de højeste niveauer, der er set, siden DSB begyndte at opgøre punktligheden.

Den høje punktlighed er primært en konsekvens af væsentlig forbedret stabilitet på togmateriellet samt mindre påvirkning som følge af forsinkede tog fra Sverige.

Særligt kunde- og operatørpunktligheden i Fjern- & Regionaltog har ligget højt i 2020 i forhold til tidligere perioder. S-tog, som i forvejen havde et stabilt højt niveau, har dog også haft et særligt højt niveau i 2020 for både kunde- og operatørpunktligheden.

Tabel 4: Kundepunktlighed¹⁾

Procent			Vækst	
	2020	2019	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	86,7	79,1	7,6	10
S-tog	94,4	93,0	1,4	2

¹⁾ Kunder der er ankommet punktligt til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse.

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2020 steget til 86,7 procent fra 79,1 procent i 2019. Kundepunktligheden har generelt været påvirket af færre hændelser på infrastrukturen (skinner og signaler), færre fejl på materiellet blandt andet som følge af et fortsat forstærket fokus på vedligeholdelsen af materiellet, en robust køreplan samt mindre påvirkning som følge af forsinkede tog fra Sverige.

Kundepunktligheden på 86,7 procent er over trafikkontraktens mål for 2020 på 78,7 procent.

Kundepunktligheden for S-tog er steget til 94,4 procent i 2020 fra 93,0 procent i 2019. Kundepunktligheden for S-tog er ligeledes positivt påvirket af færre hændelser på infrastrukturen samt færre fejl på materiellet.

Kundepunktligheden på 94,4 procent er over trafikkontraktens mål på 92,3 procent.

Kundepunktligheden er for både Fjern- & Regionaltog og S-tog positivt påvirket af et styrket samarbejde mellem DSB og Banedanmark - herunder ugentlige koordinationsmøder til sikring af, at trafikale forstyrrelser fra blandt andet infrastrukturen håndteres til mindst mulig gene for kunderne.

Tabel 5: Operatørpunktighed¹⁾

Procent	Vækst			
	2020	2019	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	96,5	94,9	1,6	2
S-tog	98,7	98,2	0,5	1

¹⁾ Tog, der er ankommet punktligt med mindre end 3 minutters forsinkelse, fratrasket forsinkende forhold, som DSB ikke er ansvarlig for.

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog er steget til 96,5 procent fra 94,9 procent i 2019. Operatørpunktigheden er især positivt påvirket af en robust køreplan samt færre fejl på materiellet.

Operatørpunktigheden på 96,5 procent er over trafikkontraktens mål på 94,1 procent.

Operatørpunktigheden for S-tog var 98,7 procent i 2020, hvilket er en stigning fra 98,2 procent i 2019. Operatørpunktigheden er positivt påvirket af færre fejl på materiellet samt færre fejl i forbindelse med fremføring af tog.

Operatørpunktigheden på 98,7 procent er over trafikkontraktens mål på 97,5 procent.

Punktighed 4. kvartal 2020

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog var 84,8 procent og dermed højere end trafikkontraktens mål. For S-tog var kundepunktigheden 94,9 procent, hvilket ligeledes er over trafikkontraktens mål.

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog var 96,5 procent, mens operatørpunktigheden for S-tog var 99,1 procent. Begge lå dermed over trafikkontraktens mål.

Produktivitet

Tabel 6: Antal fuldtidsbeskæftigede

	Vækst			
	2020	2019	Abs.	Pct.
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	6.625	6.819	-194	-3
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	6.757	6.866	-109	-2

Antal fuldtidsbeskæftigede faldt med 194 i løbet af 2020 til 6.625. Nedgangen er hovedsageligt sket blandt personale i kioskterne grundet COVID-19 situationen og på værkstederne som følge af overdragelse af trafikken i Midt- og Vestjylland til Arriva samt overdragelsen af vedligeholdelsen af de svenske Øresunds-togsæt til vedligeholdelsesselskabet Mantena i Sverige.

Hertil kommer en reduktion på 30 blandt det kørende personale i forbindelse med overdragelsen af trafik til Arriva pr. 13. december 2020.

Der er ligeledes et fald i antal fuldtidsbeskæftigede i administrative funktioner.

Tabel 7: Produktivitet i togaktiviteter

	Vækst			
	2020	2019	Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	20,5	31,0	-10,5	-34
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	55,3	59,7	-4,4	-7

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

Passageromsætning pr. pladskilometer er i 2020 faldet 34 procent sammenlignet med 2019. Faldet er sket som følge af det store fald i antal rejser, mens antal pladskilometer i 2020 er på niveau med 2019.

Omkostninger pr. pladskilometer er faldet 7 procent sammenlignet med 2019. Det skyldes lavere omkostninger primært i form af

lavere afskrivninger som en direkte konsekvens af nedskrivning af togmateriel i 2019.

Materiel

Materielsituation i 2020

DSB har stort fokus på den grønne omstilling - blandt andet ved at prioritere kørsel med el-materiel. Således blev 30 procent af den samlede kilometerproduktion for Fjern- & Regionaltog i 2020 kørt med el-materiel.

Frem mod 2030 udfases det dieseldrevne togmateriel til fordel for elektrisk materiel i takt med elektrificeringen af jernbanen.

DSB undersøger mulighederne for frasalgs af aktiviteter på de værksteder, der leverer og vedligeholder reservedele til togene. Området vedrører Forsyning, Logistik og Ombygning. Formålet med frasalgsprocessen er at sikre DSB en stabil forsyningskæde til de nuværende tog indtil fremtidens tog er fuldt indfaset.

2020 var et særligt år for DSB, idet de første 3 af i alt 42 bestilte Siemens Vectron el-lokomotiver ankom til DSB. Ellokomotiverne ankom før tid, og det første blev indsat i passagerdrift 2 måneder tidligere end planlagt.

De resterende EB-ellokomotiver leveres løbende i 2021 og 1. halvår 2022. Det muliggør udfasning af de ældre diesel- og ellokomotiver, som vil være helt udfaset i december 2021.

EB-ellokomotiverne kommer til at fremføre dobbeltdækkervognene samt de nye togvogne, som leveres af Talgo.

Generelt er DSB's materiel CO₂-venligt¹⁾. For eksempel udleder et dieseldrevet IC3-togsæt i normal InterCity-drift typisk 4-5 gange mindre CO₂ pr. personkilometer end en traditionel benzin- eller dieseldrevet bil, mens

el-materiel som IR4-togsæt udleder omkring 20 gange mindre CO₂.

Ved at udskifte til el-materiel sikrer DSB, at togets markante miljøfordele i forhold til bilen bevares i fremtiden - også selv om bilparken løbende forbedres og udskiftes til el-biler.

Når alle EB-ellokomotiverne har erstattet de gamle diesellokomotiver, vil CO₂-udledningen blive reduceret med mindst 27.000 ton om året, ligesom miljøet vil blive sparet for 10 ton partikler om året svarende til cirka 60 procent af den samlede partikeludledning fra DSB's togdrift.

Dermed er EB-ellokomotiverne en vigtig brik i DSB's ambitiøse mål om at være helt CO₂-neutral og ikke have partikeludledning fra togenes motorer i 2030.

DSB's kørende materiel har i 2020 samlet kørt færre kilometer end i 2019. Det skyldes især den let reducerede drift som følge af COVID-19. Til gengæld har materiellet samlet kørt flere kilometer mellem hændelser i 2020 end i 2019.

DSB har i de seneste år haft øget fokus på vedligeholdelsen af materiellet. Det har blandt andet været understøttet af bedre styringsredskaber og brug af data på værkstederne og har samlet haft en positiv indvirkning på driftsstabiliteten.

¹⁾ Baseret på Transportministeriets TEMA 2015-model.

Tabel 8: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)			Vækst	
	2020	2019	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	7.303	7.353	-50	-1
IC3-togsæt	27.622	28.769	-1.147	-4
IR4-togsæt	10.778	9.917	861	9
Øresunds-togsæt	6.791	7.803	-1.012	-13
Dobbeltdekkervogne ²⁾	15.372	15.149	223	1
Desiro-togsæt ³⁾	2.291	2.261	30	1
ME-diesellokomotiver	3.550	3.406	144	4
EA-elokomotiver ⁴⁾	124	223	-99	-44
EB-elokomotiver ⁵⁾	n/a	-	-	-
S-togsæt	18.494	17.975	519	3

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.

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

³⁾ Desiro-togsæt er pr. 13. december 2020 solgt og overdraget til Arriva.

⁴⁾ Fra 13. december 2020 er ingen EA-elokomotiver i drift.

⁵⁾ Litrakilometer for EB-elokomotiver er ikke opgjort for 2020.

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)			Vækst	
	2020	2019	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	10,0	8,1	1,9	23
IC3-togsæt	34,9	35,0	-0,1	0
IR4-togsæt	26,0	17,5	8,5	49
Øresunds-togsæt	36,5	22,5	14,0	62
Dobbeltdekkervogne	26,1	22,1	4,0	18
Desiro-togsæt ²⁾	13,1	12,0	1,1	9
ME-diesellokomotiver	34,5	25,0	9,5	38
EA-elokomotiver ³⁾	6,5	4,2	2,3	55
EB-elokomotiver ⁴⁾	n/a	-	-	-
S-togsæt	20,7	16,9	3,8	22

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

²⁾ Desiro-togsæt er pr. 13. december 2020 solgt og overdraget til Arriva.

³⁾ Fra 13. december 2020 er ingen EA-elokomotiver i drift.

⁴⁾ Litrakilometer for EB-elokomotiver er ikke opgjort for 2020.

Pålideligheden af materiellet er øget markant fra 2019 til 2020 på tværs af DSB's togflåde. Således er antal kørte kilometer mellem hændelser steget fra 2019 til 2020 for alle litra undtagen IC3-togsæt, hvor det høje niveau i 2019 er fastholdt i 2020.

IC4-togsæt

I 2020 kørte IC4-togsættene 7,3 mio. litrakilometer, hvilket er omtrent på samme niveau som i 2019.

18 procent af den samlede dieselproduktion i 2020 er kørt med IC4-togsættene.

IC4-togsættene er i 2020 primært anvendt i regionaltogstrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgang i fjern-togstrafikken.

IC4-togsættenes driftsstabilitet er forbedret sammenlignet med 2019. Antal kørte kilometer mellem hændelser er steget med 23 procent. Et fortsat struktureret arbejde på håndteringen af fejl og optimering af processer i planlægning af vedligeholdelsen har medvirket til den højere driftsstabilitet.

IC3-togsæt

IC3-togsættene udgør fortsat en meget central del af togflåden og står for langt størstedelen af Fjern- & Regionaltogstrafikken. IC3-togsættene har stået for 68 procent af den samlede kørsel med dieseltog og har kørt 27,6 mio. litrakilometer i 2020, hvilket er 4 procent mindre end i 2019.

Antal kørte kilometer mellem hændelser lå i 2020 på niveau med 2019. Der har i 2020 været udfordringer med et stigende antal fejl, som kan relateres til det nye signal-system og kørsel på gammelt signalsystem med ERTMS-ombyggede togsæt.

IR4-togsæt

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

IR4-togsættene har i 2020 kørt 9 procent flere litrakilometer end i 2019, hvilket blandt andet skyldes en generel prioritering af kørsel med el-materiel.

I 2020 har IR4-togsættene kørt markant flere kilometer mellem hændelser end i 2019. IR4-togsættene har således kørt

26.000 kilometer mellem hændelser, hvilket er en stigning på 49 procent i forhold til 2019.

Den positive udvikling skyldes især fortsat fokus på dynamisk overvågning af flåden og sammenligning med data fra øvrige litratyper med henblik på at finde frem til fejlkilder og hjemkalde tog til fejludbedring, inden fejlene opstår i driften. De indsamlede data anvendes endvidere til en mere struktureret fejlsøgning og -udbedring.

Øresunds-togsæt

Øresunds-togsættene har i 2020 kørt 13 procent færre litrakilometer end i 2019 blandt andet påvirket af begrænsninger i trafikken til og fra Sverige.

Den markante stigning i antal kørte kilometer mellem hændelser skyldes mere omfattende brug af data fra overvågning af flåden. Det har givet mulighed for en bedre styring af eftersyn og vedligeholdelse.

I forbindelse med overdragelsen af Øresundstrafikken blev vedligeholdelsen af de 77 svenskejede Øresunds-togsæt pr. 13. december overdraget til SJ og vedligeholdelsesselskabet Mantena i Sverige.

De 34 danskejede Øresunds-togsæt bliver fortsat vedligeholdt af DSB.

Dobbeltdækkervogne

Dobbeltdækkervognene trækkes af ME-diesellokomotiver og EB-ellokomotiver, men blev indtil 13. december også trukket af EA-ellokomotiver.

I 2020 har dobbeltdækkervognene kørt 15,4 mio. litrakilometer, hvilket er på niveau med 2019.

Dobbeltdækkervognene har i 2020 kørt 18 procent flere kilometer mellem hændelser end i 2019.

DSB har løbende siden 2019 gennemført flere tiltag for at forbedre antal kørte kilometer mellem hændelser for dobbeltdækkervognene. Det har blandt andet omfattet nulstilling af døre samt udskiftning af stik, kabler og batterier.

Desiro-togsæt

I 2020 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 2020.

Desiro-togsættene blev solgt og overdraget til Arriva pr. 13. december.

ME-diesellokomotiver

ME-diesellokomotiverne har kørt 4 procent flere litrakilometer i 2020 end i 2019.

DSB reducerer løbende anvendelsen af ME-diesellokomotiverne, som er på vej mod udfasning i takt med, at de nye EB-ellokomotiver indsættes i drift. ME-diesellokomotiverne forventes at være helt udfaset i december 2021.

EA-ellokomotiver

EA-ellokomotiverne har i 2020 kørt færre litrakilometer end i 2019, men har kørt flere kilometer mellem hændelser end i 2019.

EA-ellokomotiverne med en alder på op til 34 år blev taget helt ud af drift pr. 13. december og er sat til salg. EA-ellokomotiverne erstattes af de nye EB-ellokomotiver.

EB-ellokomotiver

DSB har bestilt 42 Siemens Vectron ellokomotiver, hvoraf de første 3 er sat i drift i 2020.

De resterende EB-ellokomotiver leveres løbende i 2021 samt i 1. halvår 2022.

S-togsæt

S-togsættene har kørt 18,5 mio. litrakilometer i 2020, hvilket er en stigning på 3 procent i forhold til 2019. Det skyldes blandt andet, at der i det meste af 2020 er kørt med flere togsæt pr. afgang med henblik på at sikre god afstand mellem kunderne i togene.

Antal kørte kilometer mellem hændelser er steget med 22 procent i forhold til 2019, idet S-togsættene i 2020 kørte 20.700 kilometer mellem hændelser.

S-togsflåden har generelt præsteret et stabilt og højt antal kørte kilometer mellem hændelser i 2020. Udviklingen skyldes blandt andet flere afhjælpende og forbedrende initiativer på togsættene samt bedre mulighed for at afhjælpe fejl i driften.

I takt med, at S-togsættene bliver ældre, udgår reservedele af produktion. DSB arbejder kontinuerligt med at finde løsninger til erstatningskomponenter.

Elektrificeringsprogrammet

Banedanmark er i gang med at elektrificere store dele af det danske jernbanenet. I dag er jernbanenettet kun delvist elektrificeret.

Projektet i Banedanmark er planlagt til at fortsætte frem til 2027 og omfatter elektrificering af 1.362 km jernbane.

Når det er fuldt udbygget, har DSB mulighed for alene at operere el-materiel. Det vil være til gavn for både miljøet og togdriften. El-tog udleder langt mindre CO₂, støjer mindre og giver derfor et bedre miljø ved stationerne og langs banen.

Foruden de miljømæssige gevinster vil kunderne opleve kortere rejsetider og en mere stabil drift. DSB vil opnå lavere omkostninger ved en moderne og mere homogen togflåde.

Signalprogrammet

Banedanmark udskifter de kommende år signalsystemer i hele Danmark. De nye signalsystemer vil bidrage til at gøre jernbanen endnu mere attraktiv som bæredygtig og trængselsfri transport i Danmark. Målsætningen for programmet er færre forsinkelser samt mulighed for højere hastighed og flere tog.

I 2020 har der for Signalprogrammet på Fjern- & Regionaltog fortsat været særlig fokus på ombygningen af togsættene til det nye signalsystem ETCS/STM samt på opfølgningen på de ombyggede togsæt i driften.

For S-tog var fokus i 2020 især på driften på de allerede udrullede strækninger samt på forberedelserne på næste udrulning af det nye signalsystem i starten af 2021.

Fjern- & Regionaltog

Serieinstallation af udrustning til det nye signalsystem kom for alvor i gang i 2020.

Alle 20 Desiro-togsæt blev planmæssigt ombygget, inden de blev overdraget til Arriva.

Ombygning af 2 IC3-togsæt startede i februar, og målet om 35 ombyggede IC3-togsæt inden årets udgang blev nået.

Derudover var der ved udgangen af 2020 ombygget 8 dobbeltdækker-styrevogne.

Ombygning af de første IR4-togsæt blev gennemført i foråret. Som konsekvens af overgangen til EU's 4. jernbanepakke samt udfordringer med forsyningskæden hos Banedanmark og Alstom forventes ibrugtagningstilladelserne for de første IR4-togsæt først at komme i marts 2021.

Der er fortsat udfordringer med fejl ved kørsel med ombyggede togsæt på strækninger, hvor der stadig skal køres på det gamle signalsystem. Der er nedsat en styregruppe med deltagelse fra DSB, Banedanmark og Siemens for at prioritere indsætterne med

henblik på at afhjælpe situationen til sommeren 2021 og minimere antallet af nedbremsninger i forhold til antallet i 2020.

S-tog

Der har i 2020 været fokus på forberedelsen af næste udrulning af det nye signalsystem på S-banen, som blev ibrugtaget 25. januar 2021 og omfatter strækningerne Ny Ellebjerg-Ryparken, Ryparken-Farum og Nordhavn-Svanemøllen.

Ny teknisk løsning til håndtering af udfordringen med automatisk nedbremsning ved glatte skinner forventes implementeret i juni 2021. Kunderne vil herefter opleve en mere jævn trafikafvikling.

DSB Ejendomsudvikling A/S

Med ændringen af Lov om DSB i 2019 fik DSB mulighed for at træde længere ind i værdikæden vedrørende projektudvikling af fast ejendom. Det betyder, at DSB via den tilknyttede virksomhed DSB Ejendomsudvikling A/S har mulighed for at indgå 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. Dette indtjeningsbidrag skal medvirke til at finansiere fremtidens togdrift.

De kommercielle ejendomsudviklingsprojekter oprettes i joint ventures med eksterne partnere, hvor DSB Ejendomsudvikling A/S ejer op til 50 procent af kapitalandelene. DSB Ejendomsudvikling A/S indskyder byggeretter, og den eksterne partner indskyder som udgangspunkt likvider.

I juni indgik DSB Ejendomsudvikling A/S en joint venture aftale med Ny Valby Udvikling A/S om opførelse og udlejning af en beboelsesejendom med 375 lejligheder på Grøntorvet i Valby. DSB har sikret sig, at byggeriet vil blive opført på en sådan måde, at det efterfølgende kan tildeles bæredygtighedscertifikatet DGNB Guld. De første lejligheder forventes klar til udlejning ultimo 2021, og ejendommen forventes fuldt udlejet i foråret 2022.

I 2021 forventer DSB Ejendomsudvikling A/S at indgå joint venture aftale om et areal på Carsten Niebuhrs Gade i København. Selskaberne til understøttelse af projektet er stiftet i 2020. Selskabsstiftelsen har ingen regnskabsmæssig betydning for 2020.

Ud over indtægter fra salg og projektudvikling samt kommerciel ejendomsudvikling har DSB Ejendomsudvikling A/S indtægter fra udlejning af eksisterende ejendomme.

Resultat før skat i 2020 for DSB Ejendomsudvikling A/S udgjorde 120 mio. kr.

Forventninger til 2021

Usikkerheden i forhold til COVID-19 - herunder udviklingen i smittetryk og restriktioner såvel som de strukturelle eftervirkninger - betyder, at resultatet i 2021 er behæftet med ekstraordinær stor usikkerhed.

Der er ligeledes usikkerhed om mulighederne for yderligere kompensation for tab i 2020 samt for tab i 2021.

I fravær af sådan kompensation forventes et negativt resultat i størrelsesordenen 1 mia. kr. i 2021.

Begivenheder indtruffet efter balancedagen

DSB har med Transportministeriet udformet et grundlag for, hvorledes DSB i 2021 kan kompenseres for tab som følge af COVID-19. Ikraftsættelse af aftalen afventer regeringens godkendelse.

Der er ikke indtruffet andre begivenheder efter 31. december 2020, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2020.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2020.



Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2020 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 2020 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2020.

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, 11. februar 2021

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

Thomas Bryan-Lund

Preben Steenholdt Pedersen

Lone Riis Stensgaard

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 2020, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 36-75. 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 2020 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 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 sparsommelighed, 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, 11. februar 2021

EY

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	
2019	2020	Note	Beløb i mio. kr.	2020	2019
			Indtægter		
9.275	8.524	2.1	Nettoomsætning	8.701	9.546
35	97	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	468	480
790	757	2.3	Andre driftsindtægter	1.294	1.359
10.100	9.378		Indtægter i alt	10.463	11.385
			Omkostninger		
500	692	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.941	1.958
5.107	4.947	2.6,2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	3.528	3.677
2.685	2.686	2.9, 2.10	Personaleomkostninger	3.693	3.736
8.292	8.325		Omkostninger i alt	9.162	9.371
1.808	1.053		Resultat før af- og nedskrivninger	1.301	2.014
3.609	1.189	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.335	3.551
-1.801	-136		Resultat af primær drift	-34	-1.537
			Finansielle poster		
202	88	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	0	0
12	15	4.1	Finansielle indtægter	13	7
108	81	4.1	Finansielle omkostninger	83	111
106	22		Finansielle poster, netto	-70	-104
-1.695	-114		Resultat før skat	-104	-1.641
419	57	5.1	Skat af årets resultat	47	365
-1.276	-57		Årets resultat	-57	-1.276
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	-57	-1.276
			I alt	-57	-1.276
		4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	0		Udbytte til Transportministeriet		
-32	-17		Reserve for udviklingsomkostninger		
-1.244	-40		Overført resultat		
-1.276	-57		I alt		

Balance - Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2019	2020	Note	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
137	77		Udviklingsprojekter	77	137
29	67		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	76	33
166	144		Immaterielle anlægsaktiver i alt	153	170
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
3.878	3.706		Grunde og bygninger	4.034	4.217
4.096	3.620		Transportmateriel	4.420	4.938
603	561		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	678	750
154	105		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	499	366
8.731	7.992		Materielle anlægsaktiver i alt	9.631	10.271
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.547	1.604		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	75	-
584	569		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
165	129		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	129	165
46	24		Andre tilgodehavender	26	48
2.342	2.326		Finansielle anlægsaktiver i alt	230	213
11.239	10.462		Anlægsaktiver i alt	10.014	10.654
12	10	6.1	Varebeholdninger	435	463
2	1	3.2	Handelsejendomme	15	15
		6.2	Tilgodehavender		
350	327		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	495	466
236	283		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
25	9		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
303	51		Andre tilgodehavender	85	313
229	422	6.3	Periodeafgrænsningsposter	140	140
1.143	1.092		Tilgodehavender i alt	720	919
8	914		Likvide beholdninger	963	30
1.165	2.017		Omsætningsaktiver i alt	2.133	1.427
12.404	12.479		Aktiver i alt	12.147	12.081

Balance - Passiver					
Modervirksomhed			Koncern		
2019	2020	Note	Beløb i mio. kr.	2020	2019
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
106	89	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
-220	-414	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	-414	-220
-301	-343		Overført resultat	-254	-195
0	0		Foreslået udbytte	0	0
4.345	4.092		Egenkapital i alt	4.092	4.345
			Hensatte forpligtelser		
133	104	8.1	Andre hensatte forpligtelser	108	146
287	188	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	152	248
420	292		Hensatte forpligtelser i alt	260	394
			Langfristede gældsforpligtelser		
2.277	3.228		Langfristede lån	3.228	2.277
407	650		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	650	407
327	174		Anden gæld	174	358
3.011	4.052	4.5	Langfristede gældsforpligtelser i alt	4.052	3.042
			Kortfristede gældsforpligtelser		
484	574	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	574	484
497	0		Kortfristede lån	0	497
185	0		Kreditinstitutter	0	185
1.342	1.296		Leverandørgæld	1.511	1.631
814	769		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
83	0		Selskabsskat	0	80
551	848		Anden gæld	1.094	719
672	556	6.4	Periodeafgrænsningsposter	564	704
4.628	4.043		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	3.743	4.300
7.639	8.095		Gældsforpligtelser i alt	7.795	7.342
12.404	12.479		Passiver i alt	12.147	12.081
		1.1	Generel anvendt regnskabspraksis		
		1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn		
		1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflægningen		
		2.4	Kommerciel ejendomsudvikling		
		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		

Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2019	4.760	138	-142	946	120	5.822
Deklareret udbytte	-	-	-	-	-120	-120
Årets resultat	-	-32	-	-1.244	0	-1.276
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	-	7	-	7
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-78	-	-	-78
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-10	-	-10
Egenkapital pr. 31. december 2019	4.760	106	-220	-301	0	4.345
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-17	-	-40	0	-57
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	.	0	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-194	-	-	-194
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-2	-	-2
Egenkapital pr. 31. december 2020	4.760	89	-414	-343	0	4.092

Egenkapitalopgørelse - koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2019	4.760	-133	1.075	120	5.822
Deklareret udbytte	-	-	-	-120	-120
Årets resultat	-	-	-1.276	0	-1.276
Valutakursregulering	-	-	7	-	7
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-87	-	-	-87
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2019	4.760	-220	-195	0	4.345
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	-57	0	-57
Valutakursregulering	-	-	0	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-194	-	-	-194
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-2	-	-2
Egenkapital pr. 31. december 2020	4.760	-414	-254	0	4.092

Pengestrømsopgørelse			
		Koncern	
Beløb i mio. kr.	Note	2020	2019
Resultat af primær drift		-34	-1.537
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.3	1.335	3.551
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-38	-3
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-110	-25
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-75	-94
Selskabsskat, betalt	5.1	-68	-252
Ændring i driftskapital	6.5	130	-185
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.140	1.455
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-885	-858
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	230	49
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	38	36
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-617	-773
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		1.586	500
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		2.045	2.120
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-491	-966
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-2.545	-1.820
Ændring i kreditinstitutter		-185	-455
Betalt udbytte		0	-120
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		410	-741
Ændring i likvide beholdninger i alt		933	-59
Likvide beholdninger 1. januar		30	89
Likvide beholdninger 31. december		963	30

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 2019 bortset fra nedenstående ændring.

Ændring af regnskabspraksis

Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgik tidligere i koncernregnskabet ved pro rata konsolidering. Det er i 2020 ændret, således at disse virksomheder indgår i koncernregnskabet ved indre værdis metode. Ændringen har ikke haft økonomisk effekt. Der er ikke foretaget tilpasning af sammenligningstal for 2019, idet beløbet udgør en reduktion af balancesummen på 5 mio. kr. og dermed ikke påvirker regnskabsforståelsen. Hoved- og nøgletal for 2019, 2018, 2017 og 2016 er ikke tilpasset.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Der er ikke foretaget ændringer af væsentlige regnskabsmæssige skøn i 2020.

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 betragtes som joint ventures.

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

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

Virksomhedssammenslutninger

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

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

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

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

Koncerninterne virksomhedssammenslutninger

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

Omregning af fremmed valuta

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

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster. Udenlandske tilknyttede virksomheder anses for at være selvstændige enheder. Resultatopgørelsen omregnes til en gennemsnitlig valutakurs, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursdifferencer, der

er opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser og ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Ikke afløftningsberettiget moms

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. De momsfrie aktiviteter relaterer sig til 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. Det sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner omfatter indregnede finansielle instrumenter, som er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven værdireguleres med ændringen i de finansielle instrumenter.

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 konsoliderede virksomheder.

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 Omsætningsaktiver fratrasket 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 respektive 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 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
- 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 Dagsværdier indregnet på egenkapitalen
- 7.7 Oplysninger om dagsværdier

Sektion 8 - Øvrige noter

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

1.2 Betydelige regnskabsmæssige skøn

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

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

De foretagne skøn og forudsætninger er ligeledes baseret på historiske erfaringer, særlige omstændigheder som følge af COVID-19 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.

Transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er - også afledt af COVID-19 - behæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn i 2020.

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

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

1.3 Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

Ved udarbejdelse af årsregnskabet vurderes på individuelt grundlag om en regnskabspost er væsentlig.

Dette vurderes ud fra kvalitative såvel som kvantitative faktorer. Hvis individuel præsentation i resultatopgørelse, balance eller noter ikke vurderes beslutningsrelevant for læser, anses informationen som værende uvæsentlig.

Sektion 2 Drift

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

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

Hovedbegivenheder i 2020 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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
3.711	2.324	Fjern- & Regionaltog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	2.303	3.690
1.483	1.108	S-tog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	1.108	1.483
5.194	3.432	Passageromsætning i alt - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	3.411	5.173
4.025	4.819	Trafikkontraktindtægter	4.819	4.025
6	8	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	312	298
50	265	Salg og udlejning af togmateriel	159	50
9.275	8.524	I alt	8.701	9.546

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		Passageromsætning - effekt af Metrodobbeltfaktor:		
3.770	2.359	Fjern- & Regionaltog - før effekt af Metrodobbeltfaktor	2.338	3.749
59	35	Metrodobbeltfaktor	35	59
3.711	2.324	Fjern- & Regionaltog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	2.303	3.690
1.650	1.232	S-tog - før effekt af Metrodobbeltfaktor	1.232	1.650
167	124	Metrodobbeltfaktor	124	167
1.483	1.108	S-tog - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	1.108	1.483

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 83 mio. kr. (2019: 49 mio. kr.).

Trafikkontraktindtægter er i 2020 påvirket af kompensation fra staten på 914 mio. kr. som følge af de økonomiske konsekvenser af COVID-19 i perioden marts-august. Beløbet er indregnet under trafikkontraktindtægter, da kompensationen anses som en del af trafikkontraktens genforhandlingsbestemmelse.

Salg og udlejning af togmateriel er i 2020 påvirket af, at modervirksomheden har solgt 3 EB-ellokomotiver til en tilknyttet virksomhed. Salget er præsenteret som Nettoomsætning, idet salg af togmateriel ligger i naturlig forlængelse af formålet med at drive jernbanevirksomhed.

Regnskabspraksis

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

Trafikkontraktindtægter 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 tilgangen af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 57 mio. kr. i 2020 (2019: 25 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2020 udgør 89 mio. kr. (2019: 106 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 vedligeholdelseseftersyn af tog, 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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
3	1	Kioskvarer mv.	643	823
155	155	Udlejning og forpagtning	195	202
10	17	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	118	46
354	346	Koncerninterne indtægter	-	-
268	238	Øvrige	338	288
790	757	I alt	1.294	1.359

Andre driftsindtægter i koncernen er i 2020 påvirket af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 110 mio. kr. (2019: 21 mio. kr.).

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

Øvrige er påvirket af modtaget løn- og omkostningskompensation fra statens kompensationspakker i forbindelse med COVID-19.

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

Hovedtal for DSB Ejendomsudvikling A/S, beløb i mio. kr.	2020	2019
Andre driftsindtægter	149	82
Årets resultat før skat	120	35
Egenkapital i alt	495	393
Aktiver i alt	526	457

I 2020 er der indgået aftale om partnerskab med Ny Valby Udvikling A/S vedrørende i niveauet 29.000 etagemeter byggeret til boligformål i udviklingsområdet Grønttorvet i København.

Endvidere er Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD, Carsten Niebuhrs Gade 10 ApS og P/S Downtown CBD stiftet med henblik på etablering af partnerskab vedrørende i niveauet 20.000 etagemeter byggeretter til boligformål og 5.000 etagemeter byggeretter til erhvervsformål i Carsten Niebuhrs Gade i København.

Note 2.5: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
476	450	Energi til fremføring	450	477
24	14	Kioskvarer mv.	459	567
0	228	Reservedele og togmateriel mv.	1.032	914
500	692	I alt	1.941	1.958

Reservedele og togmateriel mv. er i 2020 påvirket af, at modervirksomheden har købt 3 EB-ellokomotiver med henblik på videresalg til en tilknyttet virksomhed.

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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
610	583	Infrastrukturafgifter	583	610
2.210	2.134	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	767	748
607	563	Administrationsomkostninger	609	651
117	111	Drift af bygninger og lokaler mv.	179	183
427	538	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	540	425
216	218	Leje af togmateriel	79	81
144	102	Erstatningskørsel mv.	102	144
291	263	Provisioner mv.	216	233
123	80	Salg og markedsføring	80	123
78	72	Personalerelaterede omkostninger	84	93
104	78	Lønsumsafgift	103	138
21	8	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8	21
159	197	Øvrige omkostninger	178	227
5.107	4.947	I alt	3.528	3.677

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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
36	37	Advokater	37	36
190	248	IT-konsulenter	248	187
52	28	Managementkonsulenter	28	52
3	3	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	3	3
63	84	Teknisk rådgivning	85	63
77	120	Programbistand	120	77
421	520	I alt	521	418

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmerne Fremtidens tog, Fremtidens S-bane og Nye værksteder, hvor der i 2020 har været øget aktivitet.

Note 2.8: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		Lovpligtig revision:		
3,8	3,9	EY Godkendt Revisionspartnerselskab	4,5	4,5
0,1	-	Rigsrevisionen	-	0,1
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,9	0,8	EY Godkendt Revisionspartnerselskab	0,9	1,0
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,3	0,3	EY Godkendt Revisionspartnerselskab	0,3	0,3
		Andre ydelser:		
1,3	13,3	EY Godkendt Revisionspartnerselskab	13,3	1,3
6,4	18,3	I alt	19,0	7,2

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

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet. Rigsrevisionen opkræver ikke længere honorar.

Andre ydelser er i 2020 påvirket af en enkeltstående opgave, som er godkendt og følges af Revisionsudvalget.

Note 2.9: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i 1.000 kr.	2020	2019
Vederlag til bestyrelse	2.502	2.518
Vederlag til udvalg	816	749
Vederlag til bestyrelse i alt	3.318	3.267
Fast vederlag	17.076	15.428
Pension	2.576	1.557
Værdi af personalegoder	611	572
Resultatløn	2.423	1.164
Vederlag til direktion i alt	22.686	18.721
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	26.004	21.988

Konvertering af resultatløn til fast løn har haft den konsekvens, at lønnen for 2020 har indeholdt både konvertering af resultatløn for 2020 samt resultatløn optjent på baggrund af resultaterne for 2019, hvilket medfører en højere bruttoløn i 2020, end den vil være fremadrettet.

Vederlag til bestyrelse og direktion er yderligere uddybet i Vederlagsrapport 2020, som findes på www.dsb.dk.

Note 2.10: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
2.376	2.370	Lønninger og gager	3.264	3.307
266	268	Pensioner	371	375
43	48	Andre omkostninger til social sikring	58	54
2.685	2.686	I alt	3.693	3.736
4.586	4.576	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.757	6.866

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.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2020 udgjorde 15 procent (2019: 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 havde tidligere resultatlønsaftaler, som er konverteret til fast løn fra 1. januar 2020.

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 2020 er nærmere beskrevet i Finansielle aktiviteter og Driftsaktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2020	1.487	29	1.516
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2020	-266	-	-266
Kostpris pr. 1. januar 2020 - korrigeret	1.221	29	1.250
Årets tilgang	-	57	57
Overført	13	-13	0
Årets afgang	-	-	-
Kostpris pr. 31. december 2020	1.234	73	1.307
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-1.350	0	-1.350
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	266	-	266
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020 - korrigeret	-1.084	0	-1.084
Årets afskrivninger	-62	-	-62
Årets nedskrivninger	-11	-6	-17
Årets afgang	-	-	-
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2020	-1.157	-6	-1.163
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	77	67	144
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	137	29	166

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2020	1.503	33	1.536
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2020	-266	-	-266
Kostpris pr. 1. januar 2020 - korrigeret	1.237	33	1.270
Årets tilgang	-	62	62
Overført	13	-13	0
Årets afgang	-	-	-
Kostpris pr. 31. december 2019	1.250	82	1.332
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-1.366	0	-1.366
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	266	-	266
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-1.100	0	-1.100
Årets afskrivninger	-62	-	-62
Årets nedskrivninger	-11	-6	-17
Årets afgang	-	-	-
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2020	-1.173	-6	-1.179
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	77	76	153
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	137	33	170

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af nye planlægningsværktøjer til tog- og personale disponering, ny proces til indlæsning af salgstransaktioner i SAP samt systemer til understøttelse af kundeloyalitet. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af omkostninger til eksterne konsulenter, direkte lønninger og systemanskaffelser.

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 salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Omkostninger til udviklingsprojekter bindes på egenkapitalen, hvilket er beskrevet under anvendt regnskabspraksis i sektion 1 under Reserve for udviklingsomkostninger.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2020	7.603	24.121	2.371	154	34.249
Årets tilgang	0	401	1	127	529
Overført	53	82	41	-176	0
Årets afgang	-51	-329	-	-	-380
Kostpris pr. 31. december 2020	7.605	24.275	2.413	105	34.398
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-3.725	-20.025	-1.768	0	-25.518
Årets afskrivninger	-183	-822	-84	-	-1.089
Årets nedskrivninger	-13	-14	-	-	-27
Årets afgang	22	206	-	-	228
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2020	-3.899	-20.655	-1.852	0	-26.406
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	3.706	3.620	561	105	7.992
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	3.878	4.096	603	154	8.731

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2020	8.318	25.223	3.045	366	36.952
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2020	-31	-	-8	-	-39
Kostpris pr. 1. januar 2020 - korrigeret	8.287	25.223	3.037	366	36.913
Årets tilgang	26	469	6	322	823
Overført	53	82	54	-189	0
Årets afgang	-65	-344	-5	-	-414
Kostpris pr. 31. december 2020	8.301	25.430	3.092	499	37.322
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-4.101	-20.285	-2.295	0	-26.681
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	11	-	11	-	22
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-4.090	-20.285	-2.284	0	-26.659
Årets afskrivninger	-186	-931	-125	-	-1.242
Årets nedskrivninger	-15	-	-5	-	-20
Årets afgang	24	206	-	-	230
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2020	-4.267	-21.010	-2.414	0	-27.691
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	4.034	4.420	678	499	9.631
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	4.217	4.938	750	366	10.271

COVID-19 har ikke påvirket DSB's mulighed for at understøtte værdien af togmateriel, der er forholdsvis lav - blandt andet som følge af de væsentlige nedskrivninger i 2019. Der er i 2020 ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning af Transportmateriel.

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 forbindelse med driften af Kystbanen/Øresundstrafikken er der stillet sikkerhed i 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 259 mio. kr. Finansieringen udgjorde 36,8 mio. EUR pr. 31. december 2020.

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

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

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
73	79	Udviklingsprojekter	79	73
203	197	Grunde og bygninger	201	216
3.249	835	Transportmateriel	931	3.138
90	84	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	130	130
-6	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-6
3.609	1.189	I alt	1.335	3.551

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 revideres 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 salgsomkostninger 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 fratrullet akkumulerede afskrivninger foretaget før reklassifikation fra anlægsaktiver til Handelsejendomme, hvorefter der ikke længere afskrives.

Leasing

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

Værdiforringelse af anlægsaktiver

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

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

Sektion 4

Finansiering og kapitalstruktur

Denne sektion beskriver finansieringen af DSB's aktiviteter.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 494 mio. kr. i 2020.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed			Finansielle indtægter		Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.			2020	2019
5	10	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder			-	-
2	2	Renter af mellemværender med associerede virksomheder			2	2
0	1	Valutakursgevinster mv.			9	0
5	2	Øvrige			2	5
12	15	I alt			13	7

Modervirksomhed			Finansielle omkostninger		Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.			2020	2019
102	81	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.			83	105
6	0	Valutakurstab mv.			0	6
108	81	I alt			83	111

Regnskabspraksis

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

Note 4.2 Resultatdisponering

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		Årets resultat fordeles således:		
		Virksomhedsdeltager i DSB	-57	-1.276
		I alt	-57	-1.276
		Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	0	Udbytte til Transportministeriet		
-32	-17	Reserve for udviklingsomkostninger		
-1.244	-40	Overført resultat		
-1.276	-57	I alt		

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	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 2020	1.789	413	584	165	46	2.997
Valutakursregulering	0	-	-	-	-	0
Årets tilgang	257	-	50	2	7	316
Årets afgang	-1	-	-65	-38	-29	-133
Kostpris pr. 31. december 2020	2.045	413	569	129	24	3.180
Værdireguleringer pr. 1. januar 2020	-242	-413	0	0	-	-655
Valutakursregulering	0	-	-	-	-	0
Årets resultat	88	0	-	-	-	88
Modtaget udbytte	-128	-	-	-	-	-128
Årets afgang	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-159	-	-	-	-	-159
Værdireguleringer pr. 31. december 2020	-441	-413	0	0	-	-854
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	1.604	0	569	129	24	2.326
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	1.547	0	584	165	46	2.342

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed (fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital	Andel af indre værdi i modervirksomhed, mio. kr.
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio. DKK	495
- Frugtmarkedet 11 Holding ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000 DKK	-
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000 DKK	-
- Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD	Danmark	100	40.000 DKK	-
- Carsten Niebuhrs Gade 10 ApS	Danmark	100	185 mio. DKK	-
- P/S Downtown CBD	Danmark	100	185 mio. DKK	-
DSB Service & Retail A/S ²⁾	Danmark	100	6,0 mio. DKK	41
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100	28,5 mio. DKK	757
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	134
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	150
Selskabet af 04.09.2020 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio. DKK	22
DOT - Din Offentlige Transport I/S ¹⁾	Danmark	33	0,9 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100	125.000 DKK	0
DSB Deutschland GmbH ³⁾	Tyskland	100	25.000 EUR	5
I alt				1.604

¹⁾ Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår i koncernregnskabet ved indre værdis metode.

²⁾ Tidligere Kort & Godt A/S.

³⁾ DSB Deutschland GmbH er under likvidation.

Regnskabspraksis

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Det 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 - koncern

Beløb i mio. kr.	Kapitalandele i associerede virksomheder	Kapitalandele i joint ventures	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2020	413	-	165	48	626
Årets tilgang	0	75	2	7	84
Årets afgang	0	0	-38	-29	-67
Kostpris pr. 31. december 2020	413	75	129	26	643
Værdireguleringer pr. 1. januar 2020	-413	-	0	-	-413
Årets resultat	0	0	-	-	0
Værdireguleringer pr. 31. december 2020	-413	0	0	-	-413
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	0	75	129	26	230
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2019	0	-	165	48	213
Kapitalandele i associerede virksomheder					
Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital	Andel af indre værdi i modervirksomhed, mio. kr.	Koncern, mio. kr.
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45	122	0	0
I alt				0	0
Kapitalandele i joint ventures					
Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital, kr.	Koncern, mio. kr.	
Frugtmarkedet 11 Holding ApS	Danmark	50	80.000		75
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS	Danmark	50	80.000		-
I alt					75

Regnskabspraksis

Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures måles efter den indre værdis metode. Det 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 og joint ventures 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 og joint ventures' Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.4: Låntagning				
Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
2.063	1.600	Udstedte obligationer	1.600	2.063
185	0	Kreditinstitutter	0	185
1.000	500	Bankfaciliteter	500	1.000
305	1.860	Øvrige	1.860	305
3.553	3.960	I alt	3.960	3.553

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 3.673 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2019: 2.801 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

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	
	2020	2019
Langfristede lån	3.228	2.277
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	574	484
Kortfristede lån	0	497
Kreditinstitutter	0	185
Øvrige	158	110
Rentebærende gæld	3.960	3.553
Likvide beholdninger	963	30
Deponeringer	42	38
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	129	165
Rentebærende aktiver	1.134	233
I alt	2.826	3.320

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder efter mere end 5 år 2.855 mio. kr. pr. 31. december 2020 (2019: 1.894 mio. kr.).

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2020	2019
Finansielle indtægter	13	7
Finansielle omkostninger	-83	-111
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-5	10
I alt	-75	-94

Sektion 5

Skattemæssige forhold

I 2020 udgør Skat af årets resultat en indtægt på 57 mio. kr. i modervirksomheden og en indtægt på 47 mio. kr. i koncernen.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
-112	0	Beregnet skat af årets resultat	-9	-138
530	44	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	39	530
-	-	Skat vedrørende intern avance	6	-28
418	44	Skat af årets resultat	36	364
1	13	Regulering af skat vedrørende tidligere år	11	1
419	57	I alt	47	365
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
0,1%	0,0%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	10,5%	-1,5%
1,1%	16,9%	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-
0,0%	11,7%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	12,9%	0,0%
23,2%	50,6%	Effektiv skatteprocent for året	45,4%	20,5%
252	68	Betalt skat i året	68	252

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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
819	287	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	248	755
-1	-	Regulering primo	2	-4
-1	-	Regulering vedrørende tidligere år	2	-1
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende koncernintern avance	-6	28
-530	-44	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-39	-530
-	-55	Ændring i udskudt skat vedrørende sikringsinstrumenter	-55	-
287	188	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	152	248
Udskudt skat vedrører:				
12	18	Immaterielle anlægsaktiver	20	10
384	361	Materielle anlægsaktiver	398	421
2	-2	Omsætningsaktiver	-2	-38
-111	-81	Andre hensatte forpligtelser	-88	-130
-	-	Koncernintern avance	-20	-15
-	-108	Skattemæssigt underskud	-156	-
287	188	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	152	248

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 0 mio. kr. pr. 31. december 2020 (2019: 80 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskat i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskat og kildeskat kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og DSB Vedligehold A/S er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvær.

Regnskabspraksis

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode 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 beskætningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

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

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

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

Sektion 6 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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
10	8	Olie til fremføring	8	10
0	0	Reservedele mv.	390	417
2	2	Kioskvarer mv.	37	36
12	10	I alt	435	463

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

Pr. 31. december 2020 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 400 mio. kr. (2019: 291 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 nettorealisationsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationsværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget.

Note 6.2: Tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sammensætter sig således:		
10	25	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	25	10
123	118	Tilgodehavende passageromsætning	118	123
80	69	Refusion fra styrelser	69	80
137	115	Øvrige	283	253
350	327	I alt	495	466

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 2020 er der ikke hensat til tab vedrørende Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, Tilgodehavende sambeskatningsbidrag, Andre tilgodehavender, Periodeafgrænsningsposter, Lån mv. til tilknyttede virksomheder eller Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder.

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi. Hensættelse til forventet tab er baseret på historisk erfaring og foretages, når der er en objektiv indikation på, at et tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet foretages hensættelse til tab på individuelt niveau.

Note 6.3: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)				
Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
185	377	Forudbetalte omkostninger mv.	88	89
6	9	Finansielle instrumenter	9	6
38	36	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	43	45
229	422	I alt	140	140

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
284	240	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	240	284
282	231	Forudbetalt kontraktbetaling	231	282
77	72	Tilskud til anlæg	72	77
11	11	Finansielle instrumenter	11	11
18	2	Øvrige	10	50
672	556	I alt	564	704

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:				
266	379	Indenfor 1 år	387	298
406	177	Efter 1 år	177	406
672	556	I alt	564	704

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.	2020	2019
Ændring i Tilgodehavender i alt	194	-1
Ændring i Varebeholdninger i alt	28	-67
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	-92	-117
I alt	130	-185

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	Dagsværdier indregnet på egenkapitalen
7.7	Oplysninger om dagsværdier

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 2019.

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, mio. kr.	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Rest- løbetid	Gennem- snitlig effektiv rente	Varighed (år)	Dagsværdi af valuta- og rente- swaps
Pr. 31. december 2020								
DKK	990	990	-	100%	9,9	0,4%	9,7	-2
JPY	20.000	1.314	-	100%	19,5	4,4%	14,8	-575
SEK	371	286	-	100%	3,9	0,4%	3,9	-15
NOK	682	500	-	100%	0,4	-0,2%	0,4	-25
EUR	117	870	-	100%	2,2	1,0%	2,3	-52
I alt		3.960	-	100%	9,8	1,8%	9,5	-669
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

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 9,5 år (2019: 8,7 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2019: 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 og EUR, 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 (USD). Andre valutakursrisici ved samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK og EUR. Eksponeringen i EUR relaterer sig især til køb af togmateriel.

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

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

Den hypotetiske indvirkning på årets resultat og egenkapital på grund af følsomhed ved ændringer i valutakurser er følgende:							
	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.		
	Likvide beholdninger og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2020							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	-
SEK	15	-379	408	44	10,0%	3	31
NOK	0	-682	682	0	10,0%	0	48
EUR	2	-134	116	-16	0,5%	-1	12
USD ¹⁾	0	-21	22	1	10,0%	1	195
Pr. 31. december 2019							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	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

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 2020 (2019).

Note 7.3: Råvarepriserisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel			Følsomhed		
	Dagsværdi af råvareprisaftaler	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareprisaftaler	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2020						
Råvare - olie	-17	43.144 ton	40.000 ton	10,0%	0	10
Råvare - el	-17	324.331 MWh	309.808 MWh	10,0%	0	7
Pr. 31. december 2019						
Råvare - olie	2	52.956 ton	48.000 ton	10,0%	0	19
Råvare - el	22	332.950 MWh	300.209 MWh	10,0%	0	8

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2020 (2019).

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

93 procent af det forventede olieforbrug i 2021 er afdækket pr. 31. december 2020 (2019: 91 procent). Tilsvarende er 96 procent af det forventede elforbrug i 2021 afdækket pr. 31. december 2020 (2019: 90 procent).

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Koncern					
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	3.802	3.960	574	1.090	2.296
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	644	1.235	68	283	884
Andre finansielle instrumenter	44	224	205	19	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	0	0	0	-	-
Leverandørgæld	1.482	1.482	1.482	-	-
I alt pr. 31. december 2020	5.972	6.901	2.329	1.392	3.180

Beløb i mio. kr.	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Koncern					
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	2.761	2.865	484	847	1.534
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	383	1.283	71	277	935
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	6.467	2.873	1.125	2.469

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 1.000 mio. kr. Likviditetsreserven opgøres som Likvide beholdninger samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

Pr. 31. december 2020 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 3.616 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2021-2025 (2019: opsigelige på 2.500 mio. kr. og ikke opsigelige på 1.750 mio. kr. med udløb i perioden 2020-2024). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 8.317 mio. kr. (2019: 3.069 mio. kr.).

Der er i 2020 indgået en ikke opsigelig facilitet med Den Nordiske Investeringsbank (NIB) på 400 mio. EUR med serielåns profil fra 2025 og med udløb 2035. Endvidere er der indgået en opsigelig facilitet på 150 mio. EUR med Den Europæiske Investeringsbank (EIB) under et samlet tilsagn på 500 mio. EUR med udløb senest 2045.

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 2020 i alt 1.013 mio. kr. (2019: 107 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle

modparter indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2020 i stedet 368 mio. kr. (2019: 2 mio. kr.).

Note 7.6: Dagsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
-212	-431	Valutakursswaps	-431	-212
-58	-55	Renteswaps	-55	-58
-15	-17	Elprisswaps	-17	-15
2	-17	Olieprisswaps	-17	2
3	-11	Valutaterminskontrakter	-11	3
60	117	Udskudt skat	117	60
-220	-414	I alt	-414	-220

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

Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter anvendt til afdækning af valutakurs- og renterisici forbundet med låntagning og likviditet udgjorde -669 mio. kr. pr. 31. december 2020 (2019: -439 mio. kr.), hvoraf -486 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2019: -270 mio. kr.).

Pr. 31. december 2020 udgjorde afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 8 mio. kr. (2019: 39 mio. kr.) og 721 mio. kr. (2019: 473 mio. kr.).

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier¹⁾

Modervirksomhed			Koncern	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
-220	-414	Dagsværdi pr. 31. december	-414	-220
-	-	Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-	-
-78	-194	Ændringer indregnet i Reserve for sikringstransaktioner	-194	-87
2	2	Dagsværdiniveau	2	2

¹⁾ Dagsværdier omfatter udelukkende afledte finansielle instrumenter. DSB har ingen beholdning af børsnoterede aktier eller obligationer.

Værdiansættelsen af de afledte finansielle instrumenter sker på basis af gængs metodologi, idet observerbare priser på fastsatte tidspunkter udfoldes over instrumenternes løbetid med henblik på at danne priskurver. De benyttes til tilbagediskontering af instrumenternes betalinger. Priserne leveres af et større og velkendt informationssystem, og beregningerne af værdiansættelserne foretages i et treasury-system. De beregnede dagsværdier sammenholdes med modparternes beregnede dagsværdier.

Sektion 8 Øvrige noter

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

Koncernen har i 2020 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 anlægs-aktiver
- 8.5 Begivenheder efter balancedagen

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Omstruk- turering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2020	19	114	133
Hensat	-	6	6
Anvendt	-19	-11	-30
Tilbageført	-	-5	-5
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2020	0	104	104

Beløb i mio. kr.

Koncern	Omstruk- turering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2020	25	121	146
Hensat		3	3
Anvendt	-25	-11	-36
Tilbageført	-	-5	-5
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2020	0	108	108

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

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	
2019	2020	Beløb i mio. kr.	2020	2019
0	624	Eventualaktiver	624	0
44	34	Eventualforpligtelser	149	94
3.715	4.982	Øvrige økonomiske forpligtelser	4.622	3.217

Eventualaktiver omfatter mulig kompensation fra staten i forbindelse med de økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19 for perioden september-december 2020.

I eventualforpligtelser indgår garanti på i alt 3 mio. kr. (13 mio. kr.) for tilknyttet virksomhed. Denne består af driftsgaranti over for leverancer under Signalprogrammet på S-banen.

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 tjenestemandenslovens §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 Økonomistyrelsen 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 opsigte i 2018 kontrakt med DXC vedrørende datacenter og SAP-drift. DSB har i 2019 rejst krav over for DXC. DXC har rejst modkrav over for DSB. Det endelige udfald og de økonomiske konsekvenser er behæftet med usikkerhed. DSB har ikke indregnet eventuel kompensation i 2020.

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 0 mio. kr. (29 mio. kr., som forfaldt i 2020).

Stigningen i øvrige økonomiske forpligtelser vedrører aftaler om indkøb af ellokomotiver og togvogne.

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 1.615 mio. kr. (1.677 mio. kr.), hvoraf 194 mio. kr. forfalder i 2021 (185 mio. kr. i 2020) og 808 mio. kr. forfalder i perioden 2022-2025 (744 mio. kr. i perioden 2021-2024).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 302 mio. kr. (292 mio. kr.), hvoraf 182 mio. kr. forfalder i 2021 (144 mio. kr. i 2020) og 120 mio. kr. forfalder i 2022-2025 (148 mio. kr. i 2021-2024).

DSB har indgået aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2026 for visse dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 114 mio. kr. (147 mio. kr.), hvoraf 23 mio. kr. forfalder i 2021 (32 mio. kr. i 2020) og 91 mio. kr. i perioden 2022-2025 (92 mio. kr. i perioden 2021-2024).

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 på 13 mio. kr. (16 mio. kr.). 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
Transportministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

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

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2020	2019
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.819	4.025
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	12	16
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	583	610
Garantiprovision	3	5
Forudbetalinger		
Forudbetalt trafikkontraktbetaling	231	282

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

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2020	2019
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	118	46
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-8	-21
I alt	110	25

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Der er indgået aftale med Transportministeriet om, hvorledes DSB i 2021 kan kompenseres for tab som følge af COVID-19. Ikraftsættelse af aftalen afventer regeringens godkendelse.

Der er ikke indtruffet andre begivenheder efter 31. december 2020, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2020.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2020.

Supplerende hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2016	2017	2018	2019	2020
Øresund - over broen	12.067	11.902	12.386	12.261	4.984
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	40.828	41.539	41.757	41.374	23.598
Vest (Jylland og Fyn)	15.154	13.810	13.252	13.131	9.734
Øst/Vest (over Storebælt)	7.982	8.010	7.644	7.844	5.151
Øvrige ¹⁾	728	667	637	689	274
Fjern- & Regionaltog	76.759	75.928	75.676	75.299	43.741
S-tog	116.410	112.571	111.067	111.917	76.346
Danske aktiviteter i alt	193.169	188.499	186.743	187.216	120.087
Upptåget ²⁾	3.900	2.733	-	-	-
VIAS ³⁾	2.165	2.165	2.165	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	6.065	4.898	2.165	-	-
Togrejser i alt	199.234	193.397	188.908	187.216	120.087

Personkilometer (mio.)	2016	2017	2018	2019	2020
Øresund - over broen	241	238	315	313	126
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	1.496	1.480	1.479	1.428	846
Vest (Jylland og Fyn)	932	902	808	828	592
Øst/Vest (over Storebælt)	1.745	1.787	1.705	1.691	1.082
Øvrige ¹⁾	116	102	102	112	44
Fjern- & Regionaltog	4.530	4.509	4.409	4.372	2.690
S-tog	1.354	1.317	1.303	1.304	893
Danske aktiviteter i alt	5.884	5.826	5.712	5.676	3.583
Upptåget ²⁾	163	114	-	-	-
VIAS ³⁾	64	64	64	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	227	178	64	-	-
Personkilometer i alt	6.111	6.004	5.776	5.676	3.583

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017 og International.

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

³⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2016	2017	2018	2019	2020
Øst	13.365	13.205	13.409	13.625	13.142
Vest	8.001	6.592	6.401	6.349	5.928
Fjerntrafik ¹⁾	18.687	19.549	18.496	18.579	18.871
Internationale tog ²⁾	826	629	357	247	-
Fjern- & Regionaltog	40.879	39.975	38.663	38.800	37.941
S-tog	15.595	15.149	14.916	15.329	15.087
Danske aktiviteter i alt	56.474	55.124	53.579	54.129	53.028
Upptåget ³⁾	2.992	1.995	-	-	-
VIAS ⁴⁾	2.300	2.300	2.300	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	5.292	4.295	2.300	-	-
Togkilometer i alt	61.766	59.419	55.879	54.129	53.028

¹⁾ Fjerntrafik i Danmark er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017.

²⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige indtil 9. december 2017 og chartertog i udlandet.

³⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige pr. 1. september 2017.

⁴⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Materiel i drift ¹⁾	2016	2017	2018	2019	2020
IC4-togsæt	77	77	75	63	63
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-togsæt	44	44	44	44	44
Øresunds-togsæt ²⁾	111	111	111	111	34
Lejede dobbeltdækkervogne	67	-	-	-	-
Doppeltdækkervogne	46	113	113	113	113
MR-togsæt	30	12	12	-	-
Leasede Desiro-togsæt ³⁾	12	12	12	12	-
Desiro-togsæt ³⁾	4	4	4	4	-
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ³⁾	4	4	4	4	-
Leasede ICE-TD togsæt	4	-	-	-	-
ME-diesel-lokomotiver	33	33	32	29	28
EA-ellokomotiver	5	5	5	5	-
EB-ellokomotiver	-	-	-	-	3
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Upptåget - El-togsæt ⁴⁾	12	-	-	-	-
VIAS - El-togsæt ⁵⁾	19	19	19	-	-
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	14	14	5

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

²⁾ 34 Øresunds-togsæt ejes og vedligeholdes af DSB. De indgår i operatørsamarbejde med SJ, der fra december 2020 råder over 77 Øresunds-togsæt.

³⁾ Alle Desiro-togsæt er solgt og overdraget til Arriva pr. 13. december 2020.

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige pr. 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)	2016	2017	2018	2019	2020
IC4-togsæt	3,6	4,5	4,7	8,1	10,0
IC3-togsæt	33,3	42,8	28,9	35,0	34,9
IR4-togsæt	10,9	12,4	12,4	17,5	26,0
Øresunds-togsæt	21,3	21,2	21,0	22,5	36,5
Dobbeltdekkervogne	19,7	18,2	18,5	22,1	26,1
MR-togsæt	9,7	10,2	9,0	1,6	-
Desiro-togsæt ²⁾	17,6	14,1	8,6	12,0	13,1
ME-diesellokomotiver	16,4	26,4	22,5	25,0	34,5
EA-ellokomotiver ³⁾	4,1	6,7	5,8	4,2	6,5
EB-ellokomotiver ⁴⁾	-	-	-	-	n/a
S-togsæt	13,9	14,6	14,2	16,9	20,7

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

²⁾ Alle Desiro-togsæt er solgt og overdraget til Arriva pr. 13. december 2020.

³⁾ Fra 13. december 2020 er ingen EA-ellokomotiver i drift.

⁴⁾ Litrakilometer for EB-ellokomotiver er ikke opgjort for 2020.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2016	2017	2018	2019	2020
DSB	4.756	4.735	4.667	4.586	4.572
- heraf sociale kapitel ¹⁾	140	90	94	85	80
DSB Service & Retail A/S ²⁾	636	605	575	550	516
- heraf sociale kapitel ¹⁾	12	12	13	12	11
DSB Vedligehold A/S	1.706	1.797	1.760	1.726	1.659
- heraf sociale kapitel ¹⁾	55	30	34	31	25
DSB Ejendomsudvikling A/S	1	1	1	4	10
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.099	7.138	7.003	6.866	6.757
Upptåget ³⁾	96	66	-	-	-
VIAS ⁴⁾	90	88	89	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	186	154	89	-	-
DSB-koncernen i alt	7.285	7.292	7.092	6.866	6.757

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⁾ Tidligere Kort & Godt A/S.

³⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige pr. 1. september 2017.

⁴⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2016	2017	2018	2019	2020
AC	509	508	499	488	484
Individuel	212	236	247	251	254
DJ	3.545	3.522	3.464	3.448	3.400
FO DSB	1.118	1.162	1.186	1.127	1.045
HK	2.124	2.019	1.926	1.907	1.829
Øvrige	49	42	49	35	32
I alt	7.557	7.489	7.371	7.256	7.044

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2016	2017	2018	2019	2020
Kontraktansatte	212	236	247	251	254
Overenskomstansatte	5.295	5.383	5.424	5.443	5.351
Timelønnede	44	20	22	17	11
Tjenestemænd	2.006	1.850	1.678	1.545	1.428
I alt	7.557	7.489	7.371	7.256	7.044

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2016	2017	2018	2019	2020
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	144	144	135	140	126
S-tog inklusive fællesstationer	85	85	85	86	87
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-11	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	76	76	76	75	77
Stationer i Sverige betjent af Upptåget ¹⁾	17	-	-	-	-
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ²⁾	28	28	28	-	-
Antal betjente jernbanestationer i alt	265	248	239	215	203
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.593	1.593	1.593	1.576	1.406
Km bane som betjenes af DSB i Sverige¹⁾	180	-	-	-	-
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland²⁾	504	504	504	-	-

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

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

Resultatopgørelse pr. kvartal								
Koncern	2020				2019			
Beløb i mio. kr.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passageromsætning - før effekt af Metrodobbeltfaktor	1.094	605	1.012	859	1.307	1.353	1.318	1.421
Metrodobbeltfaktor	47	38	46	28	56	56	55	59
Passageromsætning - efter effekt af Metrodobbeltfaktor	1.047	567	966	831	1.251	1.297	1.263	1.362
Trafikkontraktindtægter	975	976	980	1.888	985	1.057	994	989
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	75	73	81	83	81	72	71	74
Salg og udlejning af togmateriel	14	7	18	120	20	10	11	9
Nettoomsætning	2.111	1.623	2.045	2.922	2.337	2.436	2.339	2.434
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	136	106	105	121	155	124	74	127
Andre driftsindtægter	269	361	329	335	345	341	317	356
Indtægter i alt	2.516	2.090	2.479	3.378	2.837	2.901	2.730	2.917
Omkostning til råvarer og hjælpematerialer	485	405	435	616	495	493	469	501
Andre eksterne omkostninger	900	868	805	955	931	909	902	935
Personaleomkostninger	914	967	922	890	956	977	899	904
Omkostninger i alt	2.299	2.240	2.162	2.461	2.382	2.379	2.270	2.340
Resultat før af- og nedskrivninger	217	-150	317	917	455	522	460	577
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	318	323	332	362	462	462	461	2.166
Resultat af primær drift	-101	-473	-15	555	-7	60	-1	-1.589
Finansielle poster, netto	-18	-15	-19	-18	-26	-26	-31	-21
Resultat før skat	-119	-488	-34	537	-33	34	-32	-1.610
Periodens resultat	-91	-371	-32	437	-26	27	-24	-1.253
Egenkapital i alt	4.191	3.770	3.679	4.092	5.639	5.598	5.503	4.345
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	10,3	-9,2	15,5	31,4	19,5	21,4	19,7	23,7
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	-4,0	-19,0	-0,9	25,3	-0,2	2,0	0,0	-59,5

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående

Indtjeningsgrad (EBITDA margin) = $\text{Resultat før af- og nedskrivninger} \times 100 / \text{Nettoomsætning}$

Overskudsgrad (EBIT margin) = $\text{Resultat af primær drift} \times 100 / \text{Nettoomsætning}$

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = $\text{Resultat af primær drift efter skat (NOPLAT)} \times 100 / (\text{gennemsnitlig Egenkapital} + \text{gennemsnitlig Rentebærende gæld, netto})$

Gearing = $\text{Rentebærende gæld, netto} / \text{Resultat før af- og nedskrivninger}$

Soliditetsgrad = $\text{Egenkapital} \times 100 / \text{balancesum}$

Rentedækning = $(\text{Resultat af primær drift} + \text{Finansielle indtægter}) / \text{Finansielle omkostninger}$



Virksomhedsforhold

Sikkerhed

I 2020 har DSB arbejdet med den fortsatte konsolidering af sikkerhedsledelse som en naturlig del af hverdagen i hele DSB. Mødenheden på jernbanesikkerhedsområdet fortsætter med at være høj og udvikle sig positivt med en vis stigning.

I 2020 har DSB iværksat det indledende arbejde med at sikre compliance med lovgivningen i EU's 4. jernbanepakkes tekniske søjle, som DSB skal leve op til, når det nuværende sikkerhedscertifikat skal fornyes 31. december 2021. DSB har konstateret en høj grad af compliance og indledt en positiv og konstruktiv dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (Trafikstyrelsen) og ERA (EU Agency for Railways) om den kommende certificeringsproces.

DSB har i 2020 været i dialog med Trafikstyrelsen om underretninger i forbindelse med driftsændringer, der kan påvirke DSB's sikkerhedscertifikat. Ingen af årets ændringer - såsom idriftsættelse af de nye EB-ellokomotiver samt ophør af driften på den nordlige del af Lille Syd og Svendborgbanen - har medført ændringer til DSB's sikkerhedscertifikat.

Trafikstyrelsen har i 3. og 4. kvartal været på fysiske tilsyn med tilfredsstillende resultater, der understøtter oplevelsen af, at DSB har et velfungerende sikkerhedsledelsessystem, som løbende kan forbedres, og som bygger på læring og udvikling.

Ligesom tidligere år har DSB i 2020 arbejdet på at nedbringe antal signalforbikørsler og væsentlige ulykker - herunder særligt ulykker med personskade.

Tabel 1: Hændelser¹⁻²⁾

Antal	Vækst			
	2020 ³⁾	2019 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	8	10	-2	-20
Personskade				
- Omkomne	3	13	-10	-77
- Alvorligt tilskadekomne	3	6	-3	-50
- Lettere tilskadekomne	32	81	-49	-60
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	168	217	-49	-23
- Ikke-sikret område (D-E)	97	75	22	29
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	29	19	10	53
Defekt hjul eller aksel	4	1	3	-

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2019 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser. Tilsvarende udgør tallene for 2020 status ved tidspunktet for rapportering, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport.

DSB har med 8 væsentlige ulykker overholdt sikkerhedsmålet for 2020. Hovedparten af de væsentlige ulykker i 2020 skyldes fortsat personer, der kommer til skade som følge af uautoriseret færden og uhensigtsmæssig adfærd på jernbanearealer.

DSB arbejder via kampagner med at oplyse om at passe på sig selv og undgå at udsætte sig selv for fare. Det er en vanskelig opgave at påvirke denne uhensigtsmæssige adfærd.

I 2020 oplevede DSB et højt antal signalforbikørsler. De registrerede signalforbikørsler lå dog under årets sikkerhedsmål, og der er sket en reduktion i forhold til 2019. Det kan blandt andet tilskrives det løbende fokus på opmærksomhed om årsager til signalforbikørsler, læring og iværksættelse af konkrete aktiviteter - herunder tilpasning af uddannelsesbehov og fysiske forhold.

DSB fortsætter i 2021 med løbende tiltag til imødegåelse af jernbanerelaterede sikkerhedsmæssige hændelser med særligt fokus

på væsentlige ulykker og signalforbikørsler. Arbejdet med sikkerhedsledelse fortsætter med fastholdelse og løbende forbedringer for at sikre sikkerhedsledelse som en naturlig del af hverdagen i DSB.

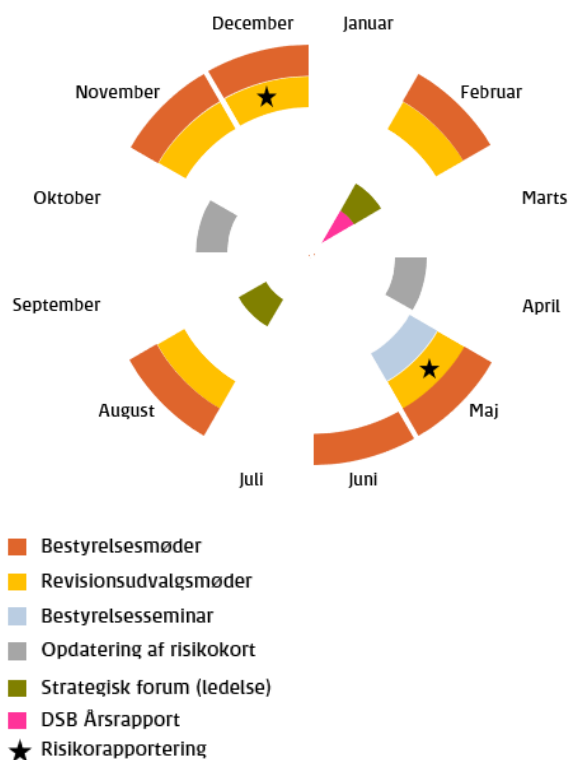
Risikostyring

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 bygge- 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. Ansvaret for den løbende opdatering og udvikling af processen ligger hos ledelsen.

Årshjul - risikostyring



Kommercielle risici

Fjern- & Regionaltog påvirket af pandemien

COVID-19 har haft betydelige konsekvenser for Fjern- & Regionaltogstrafikken i 2020. En ellers lovende start på året med øgede markedsandele over Storebælt og vækst i landsdelstrafikken blev i marts afløst af myndighedskrav om afstand mellem kunder samt opfordring til at undgå brugen af den kollektive transport i myldretiden for at forebygge smittespredning. Det har ført til et markant fald i antal rejser med Fjern- & Regionaltog.

For at skabe tryghed på rejsen for både kunder og medarbejdere har DSB iværksat en række tryghedsskabende initiativer - herunder afstandsmarkeringer på stationer og i tog, spritdispensere på stationer, krav om pladsbillet i Fjern- & Regionaltog samt rengøring, mens toget er i drift, som et supplement til den daglige rengøring. Initiativerne skal medvirke til at gøre det sikkert for kunderne i større omfang at vende tilbage til toget.

DSB arbejder hårdt for, at de mistede kunder ikke forsvinder helt fra den kollektive transport og følger derfor udviklingen i pandemien tæt. Hertil kommer en løbende dialog med myndighederne om tilpasning af aktiviteter, der skal gøre det sikkert at rejse med tog.

S-tog påvirket af pandemien

Myndighedernes opfordring til at undgå kollektiv transport i myldretiden og den generelle opfordring til at arbejde hjemme har ligeledes medført et markant fald i antal rejser for S-tog.

Tryghed på rejsen er en vigtig faktor, når kunderne skal vende tilbage til toget. Udover afstandsmarkeringer i tog og på stationer har DSB blandt andet udviklet en web-app (pladspaarejsen.dk), som viser, om der er god plads, begrænset plads eller ingen plads på næste S-tog. Hertil kommer, at der

er iværksat initiativer i forhold til desinfektion af indvendige berøringsflader i S-tog i drift - for eksempel dørknapper, holdestænger og håndtag på strækningerne København-Valby og København-Ny Ellebjerg for at forebygge smittespredning i områder med et særlig højt smittetryk.

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 som Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet 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 værktøjsstyring, 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 arbejdernes udførelse for at reducere risikoen for forsinket indfasning, og DSB overvåger 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 Transportministeriet.

IT-relaterede risici

IT-sikkerhed

DSB er afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, der understøtter evnen til at drive en effektiv forretning samt sikrer 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 medarbejdernes opmærksomhed på vigtigheden af IT-sikkerhed og persondatabeskyttelse skærpes gennem e-learning.

Øget vækst gennem digitalisering

Realiseringen af et markedsorienteret DSB forudsætter massive tiltag på digitaliseringsområdet.

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.

DSB følger udviklingen og forventer markante forbedringer i takt med opdatering af togmateriel og ved anskaffelse af elektriske tog, der overholder nye standarder og bidrager til en mere klimavenlig togtrafik i Danmark.

Derudover skal der opføres nye værksteder i Øst- og Vestdanmark. De skal være klar til at gennemføre vedligeholdelse og klargøring i forbindelse med indfasning og drift af nye elektriske tog. Værkstederne opføres med bæredygtighed og funktionalitet som ledende princip og skal certificeres efter DGNB Guld standarden, som er bæredygtighedsstandardens næsthøjeste udmærkelse.

Finansielle risici

For håndtering af DSB's vigtigste finansielle risici vedrørende rente- og valutakursændringer henvises til sektion 7 Finansielle forhold.

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 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 kunderne får den service, de er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet, men som mener, at de ikke har fået et tilfredsstillende svar på deres henvendelse.

Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på www.dsb.dk.

Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB 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.

Transportministeriet 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 hvordan disse omsættes til handling. Redegørelsen for 2020 er indarbejdet i årsrapporten under Redegørelse for samfundsansvar.

Etik

DSB har udviklet et adfærdskodeks (Code of Conduct), der i overensstemmelse med DSB's compliancepolitik skal sikre, at virksomheden drives på en etisk og bæredygtig måde, og som gælder for alle medarbejdere. Adfærdskodekset er baseret på DSB's grundlæggende værdier og er en guide til, hvordan medarbejdere, ledelse og bestyrelse skal agere, træffe rigtige beslutninger i hverdagen og behandle hinanden, kunder og øvrige interessenter.

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 uregleret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svig. I 2020 blev der indberettet 5 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. Det 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 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 16. maj 2019 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Ledelsen

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2020 afholdt 6 bestyrelsesmøder, 4 ekstraordinære bestyrelsesmøder og 1 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
- Fremtidens S-bane
- Digitalisering
- Takstreguleringer
- Tillægskontrakter til trafikkontrakten
- Compliance
- Selskabsledelse
- Jernbanesikkerhed
- Væsentlige politikker
- Bæredygtighed
- Punktlighed
- Trafikinformation
- Kommercielle og driftsmæssige aktiviteter
- Sektorsamarbejde
- COVID-19 situationen.

Ledelsesudvalg

Bestyrelsen har nedsat 3 ledelsesudvalg: Materiel-, Vederlags- og Revisionsudvalg.

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 2020 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, hvoraf 2 er uafhængige:

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

Udvalget har i 2020 holdt 7 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Langsigtet materielplan
- Signalprogram
- Elektrificering
- Miljøopgradering
- Fremtidens tog
- Driftsstatus
- Fremtidens S-bane
- Kosmetisk opgradering
- Materielbortskaffelser.

Vederlagsudvalg

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

Ved udgangen af 2020 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Annette Sadolin, formand
Peter Schütze
Hanne Blume

Udvalget har i 2020 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
- Mål for det underrepræsenterede køn i ledelsen.

Revisionsudvalg

Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens regnskabsaflæggelse, interne kontrol-

ler, risikostyring og lovpligtige revision er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde hen- set til DSB's størrelse og kompleksitet. Ram- merne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2020 bestod Revisionsud- valget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Carsten Gerner, formand
Annette Sadolin
Henrik Amsinck

Udvalget har i 2020 holdt 6 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behand- let:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision
- Revisionsudbud
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leve- rance af ikke-revisionsydelser
- Risikostyring
- IT-sikkerhed - herunder blandt andet gen- nemført penetrationstest og forberedelse til ISO 27001-certificering
- Intern kontrolstruktur
- Politikker indenfor blandt andet it-sikker- hed og skat
- Orientering om GDPR- og compliancefunk- tionens aktiviteter.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen består dels af medlemmer valgt af transportministeren på virksomhedsmø- det dels af medlemmer valgt af medarbej- derne.

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

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlem- mer vælges i overensstemmelse med sel- skabslovens bestemmelser om valg af med- arbejderrepræsentanter.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af arbejdet i bestyrelsen og di- rektionen. Udover at overholde anbefalin- gerne om god selskabsledelse er formålet at sikre, at bestyrelsen til enhver tid gennem sammensætning og kompetencer bedst mu- ligt understøtter DSB og DSB's formål.

Evalueringen foregår som en fælles drøftelse og understøttes af en elektronisk spørgeske- maundersøgelse. Der gennemføres tillige in- dividuelle samtaler mellem bestyrelsesfor- manden og de enkelte bestyrelsesmedlem- mer. I henhold til anbefalingerne for god selskabsledelse skal der som minimum hvert tredje år inddrages ekstern bistand i forbin- delse med evalueringen. Alle bestyrelses- medlemmer har deltaget i evalueringen, og konklusionen er, at de nødvendige kompe- tencer er til stede i bestyrelsen.

Bestyrelsens særlige kompetencer er be- skrevet på www.dsb.dk.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en pe- riode på 1-2 år. Genvalg kan finde sted. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2020

I 2020 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 bestyrel- sesmedlemmer anses for at være uaf- hængige.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Be- styrelsen 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

COVID-19 har i væsentlig grad påvirket DSB i 2020 - også når det gælder DSB's samfundsansvar. Som en del af samfundets kritiske infrastruktur har DSB haft til opgave at sikre, at danskerne dagligt har fået en tryk og pålidelig kollektiv transport stillet til rådighed, uagtet at store dele af landet har været lukket ned.

Driften i 2020 har krævet særligt fokus på at undgå smittespredning samt på god adfærd i den kollektive transport - for både kunder og medarbejdere.

DSB's udgangspunkt har i hele perioden været at følge myndighedernes anbefalinger. Det har udmøntet sig konkret i en tryghedsskabende kommunikation over for kunderne i medier og på web kombineret med konkrete anvisninger og nudging i form af eksempelvis højtalerudkald, plakater, piktogrammer samt afstandsmarkeringer på stationer og i tog.

DSB har under COVID-19 haft et særligt stabs- og kommunikationssetup, der løbende har fulgt op på alle COVID-19 relaterede spørgsmål på tværs af organisationen. DSB har arbejdet med både kundevedtø spørgsmål og med - i lyset af pandemien - at sikre arbejdsmiljøet for medarbejderne.

Medarbejderne er blandt andet blevet sikret relevante værnemidler og instrukser i at arbejde trygt under COVID-19. DSB har også planlagt og sikret, at ikke driftskritiske medarbejdere har arbejdet hjemme i de perioder, det har været anbefalet af myndighederne, for at minimere smitterisikoen.

DSB's tiltag i forbindelse med COVID-19 er udover ovenfor også beskrevet i Ledelsesberetning, Initiativer i forbindelse med COVID-19 og Kommercielle risici.

Tiltagene ligger i naturlig forlængelse af DSB's arbejde med samfundsansvar, der er beskrevet i dette afsnit.

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 klossalg, 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 trafikelskaber - 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 23.000 togafgange om dagen og kører mere end 90 mio. km årligt med en operatørpunktighed (den del af punktigheden DSB har ansvaret for) på henholdsvis 96,5 procent for Fjern- & Regionaltog og 98,7 procent for S-tog. Vedligehold: DSB's værksteder vedligeholder og klarer de mere end 500 tog. Billetssystemer: I samarbejde med andre trafikelskaber sikrer DSB, at man kan købe billet til rejser med tog, metro og bus på stationer, hjemmesider, i App's og med rejsekort. Trafikinformation: DSB informerer kunderne om togtrafikken med udkald på stationer og i tog samt på App's, hjemmesider, perronskilte mv. I tæt samarbejde med Banedanmark. Kiosker: DSB har 66 kiosker (inkl. 2 stationsstuer) med en årlig omsætning på 642 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 0,3 mio. rejser med DSB og vurderer tilfredshed med rejsen til 7,9 på en skala fra 0 til 10. Ansatte: Ultimo 2020 havde DSB 7.044 medarbejdere. Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede i 2020 var 6.757. Indtægter: DSB havde i 2020 i alt 10.445 mio. kr. i indtægter - heraf kommer 32 procent fra passageromsætning og 46 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 trafikelskaber.

DSB's formål er: Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige. Vi arbejder for en mere bæredygtig virksomhed med fokus på at reducere trængsel og fremme den omstilling i Danmark. Den del af DSB's arbejde med samfundsansvar er nærmere beskrevet under 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 tiltagene 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

lægger vægt på indkøb, der understøtter DSB's formål om bæredygtighed og 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 2020 blev der indsamlet over 1,3 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 fortsat 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, Mellempfolkeligt 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 hos DSB. 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 2020 var der opsat over 2.500 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.

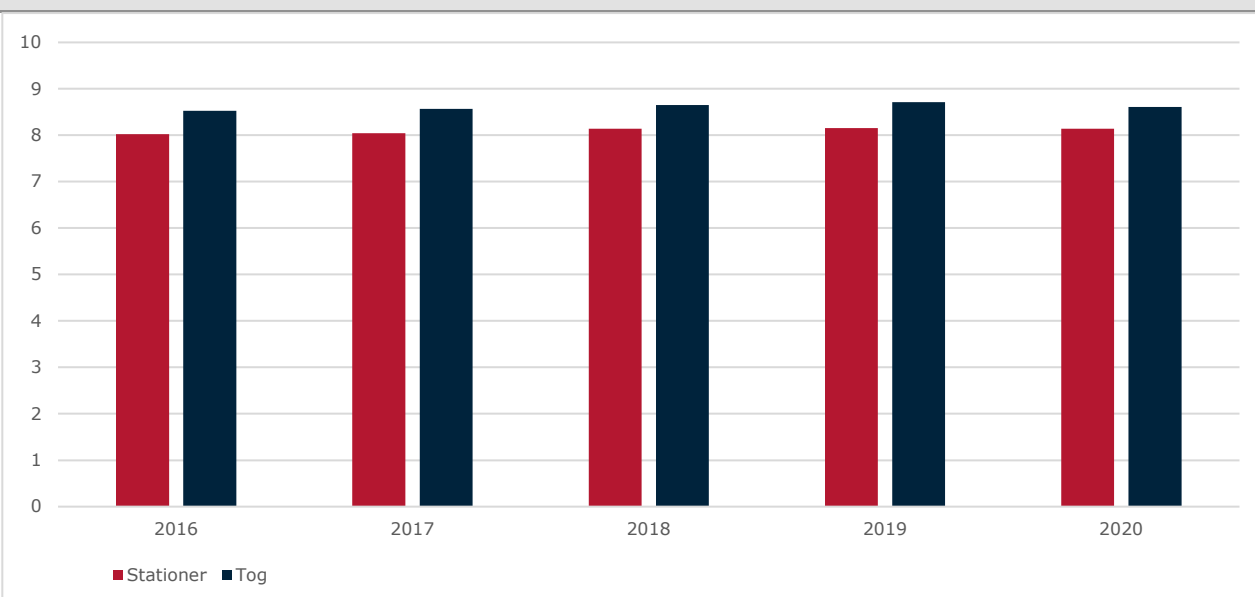
DSB har monteret hjertestartere i togene og på udvalgte stationer. Hjertestarterne har i 2020 været i brug på både stationer og i tog, og de har i flere tilfælde været med til at redde liv. Som følge af COVID-19 blev der i 2020 ikke afholdt kurser i brug af hjertestartere.

Selv mord og selvmordsforsøg er desværre tilbagevendende hændelser. Udover at være tragisk for de påkørte og deres familier, påvirker det også kunder og medarbejdere i form af såvel psykiske belastninger som mere trivielle ting som togaflysninger og forsinkelser. I 2020 blev der registreret 22 selvmord og 16 selvmordsforsøg.

I januar 2020 blev der opsat automatisk belysning på mørklagte steder på Valby station, ligesom der blev opsat skilte med henvisning til Livsliniens telefonnummer. Blandt opkaldene til Livslinien vurderes 1 henvendelse at have ført til, at 1 person undlod at begå selvmord foran et tog. Der arbejdes videre med lignende tiltag på andre stationer, hvor antallet af selvmord har været forholdsvis højt.

Figur 1: Kundetilfredshed med tryghed¹⁾

Skala 0-10



¹⁾ Kundetilfredsheden er som følge af COVID-19 ikke målt i hele 2020. Indsamlingsmetoden er ændret og har medført mindre forskydninger i forhold til tidligere.

I kundemålinger følges løbende op på kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Målingerne viser, at kundernes tryghedsoplevelse i 2020 er faldet en anelse sammenlignet med 2019. Faldet formodes at hænge sammen med COVID-19 situationen, som har gjort kunderne lidt mindre trygge ved at rejse med toget som følge af smittefaren. Kundetilfredsheden for 2020 er

- Tryghed i toget: 8,6
- Tryghed på stationen: 8,1.

Overordnet vurderes tilfredsheden med denne rejse til 7,9 i 2020, hvilket er 0,1 procentpoint lavere end i 2019.

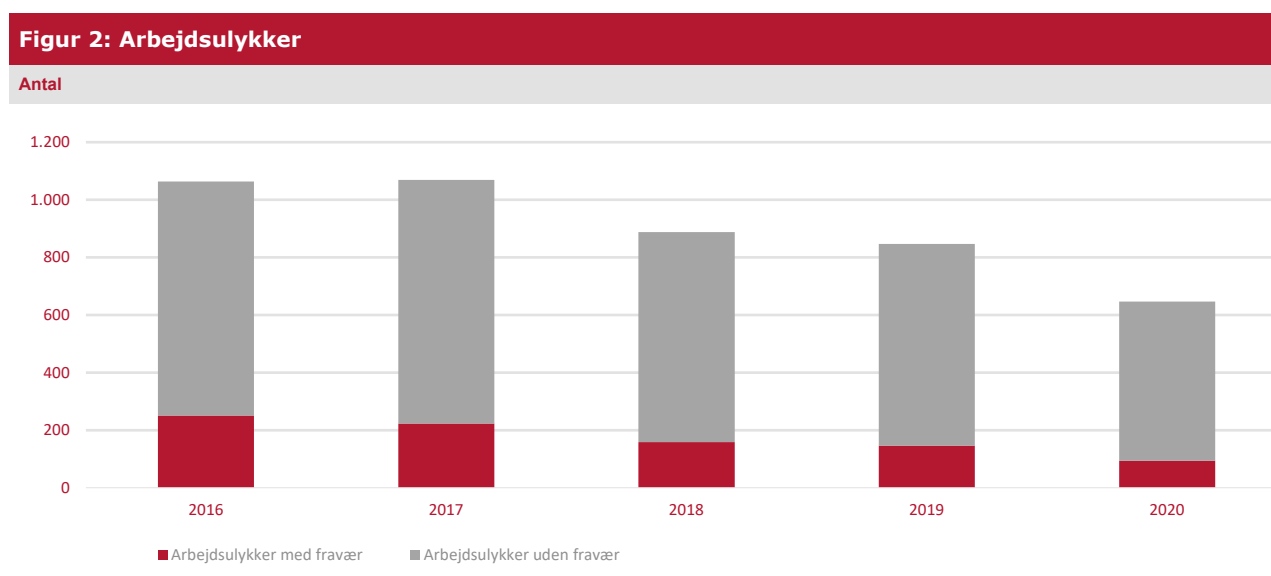
DSB brugte også i 2020 store beløb på at bekæmpe graffiti samt skabe pæne og trygge miljøer for kunderne i tog og på stationer. Det er blandt andet sket gennem forebyggelse med vagtordninger og ved en målrettet afrensning af tog og ejendomme. DSB's samarbejde med Banedanmark om nultolerance over for graffiti på alle stationer på Sjælland fortsætter. De

mest udsatte stationer bliver gennemgået for graffiti dagligt, mens de øvrige stationer gennemgås ugentligt. Den organiserede graffiti på stationerne er stort set udryddet, men der bliver fortsat skrevet mange tags, som dog hurtigt bliver fjernet. De ekstra tiltag mod graffiti skaber øget tryghed for kunderne i togene.

DSB sørger for altid at holde stationerne så ordentlige og rene som muligt, da det medvirker til øget tryghed for kunderne. Tilstedeværelse af servicemedarbejdere samt overvågning øger ligeledes trygheden for kunderne og kan samtidig hjælpe politiet i et eventuelt opklaringsarbejde. Endelig har DSB i flere byer et tæt og løbende samarbejde med politiet og de relevante myndigheder inden for SSP-arbejdet.

Arbejdsmiljø

Det er en del af DSB's strategi at være en attraktiv arbejdsplads, hvor arbejdsmiljøet indgår som en naturlig del i beslutninger og det daglige arbejde. Det bliver blandt andet understøttet med en systematisk tilgang til arbejdsmiljø. DSB har derfor valgt i 2020 at overgå til at være arbejdsmiljøcertificeret efter den nye ISO45001-standard.



DSB har løbende fokus på at skabe et bedre arbejdsmiljø og nedbringe antallet af arbejdsulykker og fravær. Arbejdsulykker med fravær er faldet til 94 i 2020 fra 146 i 2019. Arbejdsulykker uden fravær er faldet til 552 i 2020 fra 701 i 2019. Samlet er arbejdsulykker faldet til 646 i 2020 fra 847 i 2019.

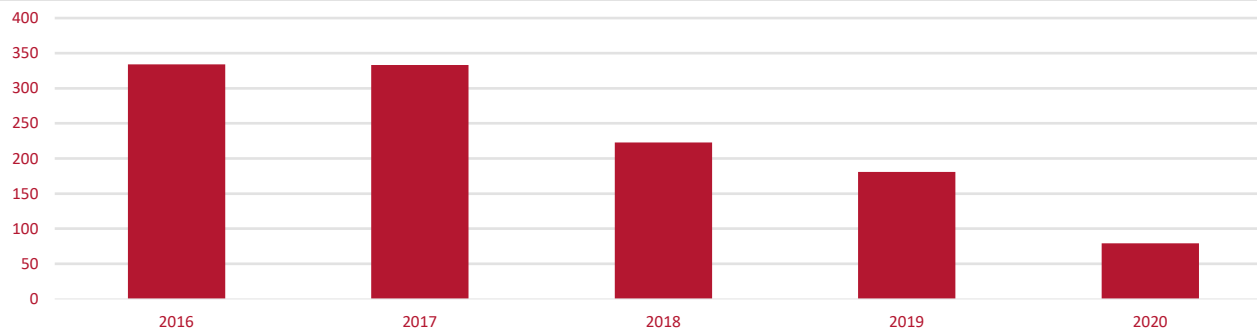
Faldet skyldes en øget systematisk analyse af årsager og omfang af arbejdsulykker samt et fald i vold, trusler, fald- og snubleulykker i konsekvens af stort fokus på disse områder. Hertil kommer COVID-19 situationen, som har medført færre kunder og dermed færre konfliktsituationer.

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. Efter indførelsen af nye retningslinjer fra 2018 for forebyggelse og håndtering af

vold og trusler er der løbende sket et fald i disse hændelser. Retningslinjerne har fokus på, at medarbejdernes helbred altid kommer i første række, samt støtte når vold og trusler er forekommet.

Figur 3: Vold og trusler mod medarbejdere

Antal

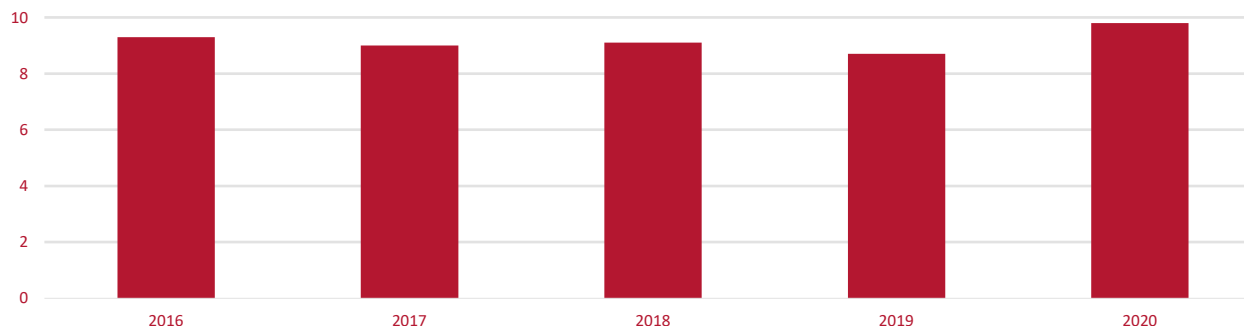


DSB har nul-tolerance overfor krænkende adfærd i alle sammenhænge - både eksternt og internt. Det gælder, uanset om der er tale om seksuel chikane, mobning, vold, trusler eller øvrige krænkelser. DSB har i 2020 tydeliggjort den holdning i retningslinjer for seksuel chikane. I DSB's arbejdspladsvurderinger indgår en afdækning af omfanget af krænkende adfærd internt i DSB, som danner grundlag for ledelsesmæssig opfølgning herpå.

DSB har også i 2020 arbejdet på at reducere stress. Det er sket gennem informationsmateriale og værktøj til medarbejderne, lederne og arbejdsmiljøorganisationen. 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 4: Sygefravær

Antal sygedage i gennemsnit



I 2020 har DSB haft fokus på at nedbringe det generelle sygefravær, og fraværspolitikken er blevet revideret. Det gennemsnitlige sygefravær er steget i 2020 for de kundesvendte områder og samlet, men er faldet i administrationen. I starten af pandemien steg sygefraværet, men det er normaliseret ved udgangen af 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 2020 udførte DSB 9.167 bestilte handicapassistancer (2019: 18.481) og solgte 38.029 handicap-/ledsagerbilletter (2019: 60.377).

DSB har uddannet 70 børneguides, der under rejsen tager sig af børn, der rejser alene, i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. I 2020 blev der solgt 11.411 børneguide-rejser (2019: 15.591).

Antallet af ovenstående er i lighed med øvrige rejser faldet i forhold til 2019 som konsekvens af COVID-19.

Et politisk flertal har afsat 25 mio. kr. årligt fra 2021 til takstnedsættelser for pensionister. Midlerne fordeles mellem Øst- og Vestdanmark efter den nuværende passageromsætning for pensionistprodukter og udmøntes af trafikvirksomhederne.

Redegørelse for mangfoldighed

DSB er en rummelig virksomhed med plads til forskelle. Politikken for mangfoldighed udmøntes blandt andet ved rekruttering, udvikling og fastholdelse af medarbejdere. Det er DSB's overbevisning, at mangfoldighed giver styrke og øger konkurrenceevnen.



Gevinster ved mangfoldighed

Arbejdet med mangfoldighed har haft fokus på:

- Flere praktikpladser
- Flere ansatte på særlige vilkår
- Flere ansatte med anden etnisk baggrund
- Flere kvindelige ansatte.

For at appellere til en bred skare af potentielle kandidater indgår fotos med folk af forskelligt køn, alder og etnicitet i DSB's stillingsannoncer. DSB arbejder desuden fokuseret med digitalisering, hvor blandt andet e-learningsvideoer virtuelt understreger, at DSB er en arbejdsplads med plads til alle.

DSB har udviklet en rekrutteringsproces for fremtiden, der betyder, at DSB ansætter elever 2 gange årligt.

I 2020 er der blevet ansat yderligere 21 kontorelever, så der er i alt 43 kontorelever i DSB. Herudover har DSB 2 salgselever og 56 lærlinge ansat. Antallet af lærlinge hænger tæt sammen med den daglige drift. Der er rekrutteret færre lærlinge i 2020 end i 2019 som følge af en ændret sammensætning af driften de kommende år.

DSB har også valgt at hjælpe flygtninge, der skal integreres på arbejdsmarkedet. De sidste 3 år har omkring 100 flygtninge været i et kort 4 ugers praktikforløb og 6 flygtninge i et særligt 13 ugers introduktionsforløb til arbejdsmarkedet.

I flere af DSB's 7-Eleven butikker er der desuden forløb med virksomhedspraktikanter. Det gælder for eksempel flygtninge eller borgere, der skal integreres på arbejdsmarkedet efter sygdom eller lignende.

Andelen af ansatte i DSB med anden etnicitet end dansk har været stigende i 2020.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af personalepolitikken. I bestyrelsen er kønsfordelingen ligelig (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). Bestyrelsens kønsfordeling lever dermed op til målet om en afbalanceret kønssammensætning.

DSB ønsker en kønssammensætning med minimum 1/3 af det underrepræsenterede køn. Ultimo 2020 var kønsfordelingen i direktørkredsen 29 procent kvinder. Blandt alle ledere i DSB var 30 procent kvinder, hvilket stort set svarer til andelen af kvindelige ansatte. I lighed med tidligere er andelen af kvindelige ledere steget i 2020 inden for alle ledelsesområder.

I 2021 bliver der tilført yderligere ressourcer til HR, som skal arbejde intensivt med at videreudvikle og opdatere DSB's tiltag i forbindelse med mangfoldighed. Som led heri vil der blive identificeret nye tiltag og fastsat nye måltal.

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 konstateret tilfælde af bestikkelse i 2020.

Miljø og klima

DSB er en del af den grønne omstilling i Danmark. I 2019 opstillede DSB 4 ambitiøse miljø- og klimamål for 2030 i rejsen mod en bæredygtig fremtid:

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

DSB har ændret udgangspunktet for 3 af de 4 mål for at skærpe fokus på de områder, hvor DSB har ansvar for driften og dermed har mulighed for at nå målet ved at optimere. Ændringerne vil fremgå af noter under diagrammerne nedenfor.

Regnskabspraksis og mere detaljerede oplysninger om politikker, tiltag og resultater er tilgængelig i Miljøårsopgørelse 2020, som findes på www.dsb.dk.²⁾

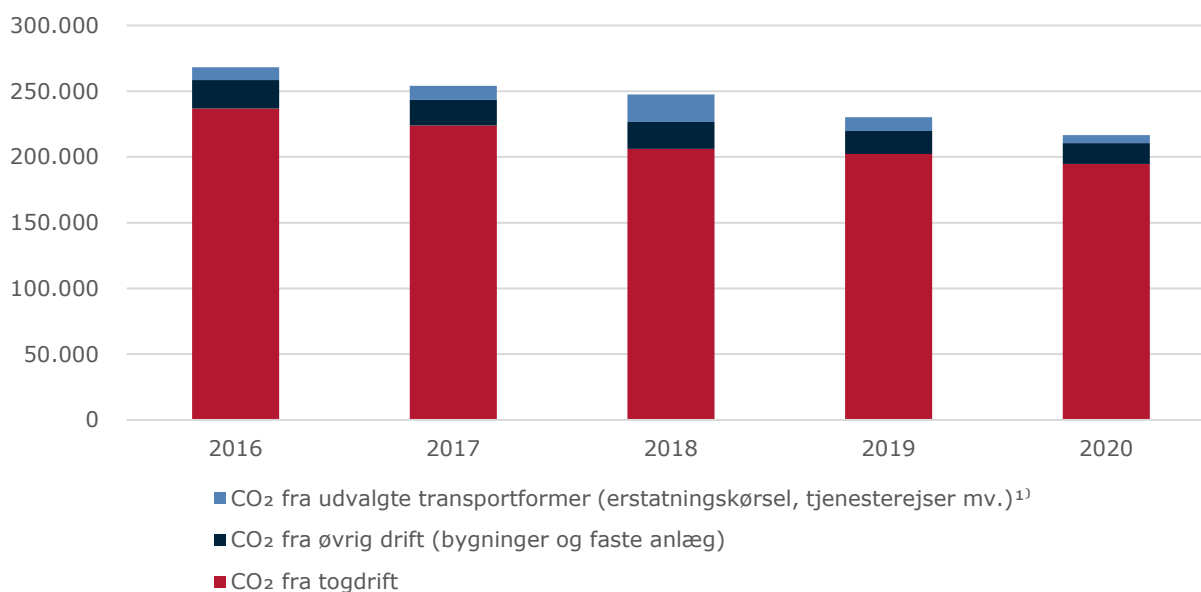
CO₂-udledning

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 fra dieseldrevet til elektrisk togmateriel opføres nye og mere energieffektive værksteder, som også har en positiv effekt.

Mål 1: CO₂-neutral

Ton CO₂



¹⁾ I målet om CO₂-neutralitet indgår medarbejdernes pendling ikke længere. Sammenligningstal er tilpasset.

²⁾ <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2020/dsb-miljoarsopgoerelse-2020.pdf>

Den samlede CO₂-udledning er i 2020 faldet med 6 procent i forhold til 2019. Udviklingen er påvirket af et mindre fald i DSB's dieselforbrug samtidig med et større fald i CO₂-udledningen fra elproduktionen i Danmark.

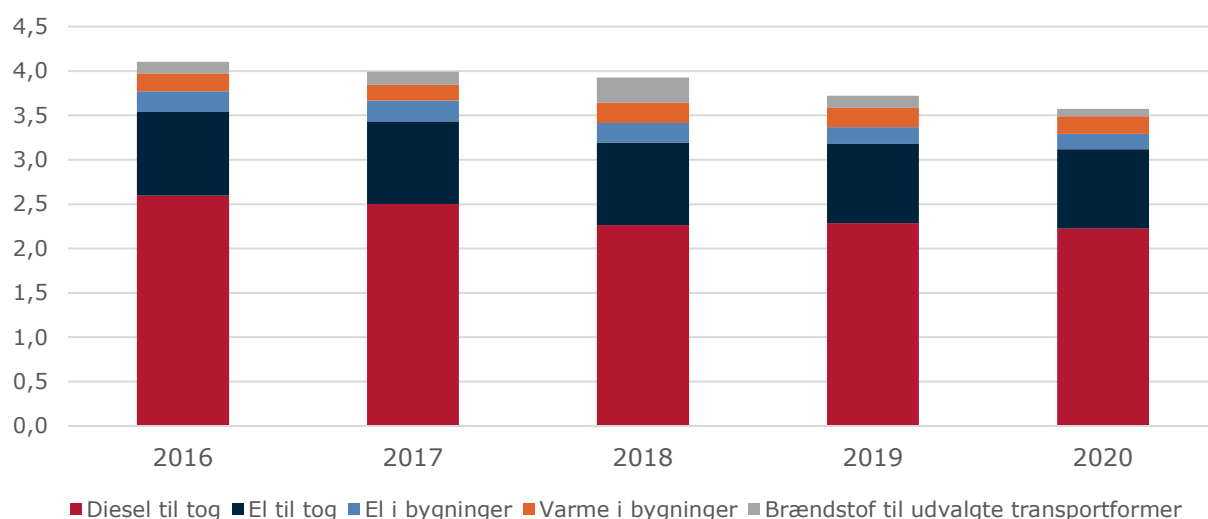
Energiforbrug

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.

Mål 2: Energiforbrug reduceret med 50 procent¹⁾

GJ (mio.)



¹⁾ I målet om energireduktion indgår nu også brændstof til udvalgte transportformer (erstatningskørsel, skole- og tjenesterejser). Sammenligningstal er tilpasset.

89 procent af DSB's samlede energiforbrug blev i 2020 anvendt til togdriften, hvilket er på niveau med 2019.

Det samlede energiforbrug til togdriften i 2020 er faldet med 2 procent i forhold til 2019. Energiforbruget i dieseltogstrafikken er faldet med 3 procent samtidig med, at elforbruget til togdriften har været uændret.

I oktober indsatte DSB det første af de nye EB-ellokomotiver i drift. Yderligere 2 lokomotiver blev indsat i drift i december. I takt med den løbende indsættelse af flere ellokomotiver i løbet af 2021 vil udfasningen af diesellokomotiver blive synligt i energiforbruget.

Energiforbruget til bygninger og faste anlæg er faldet med 7 procent i 2020 i forhold til 2019. Udviklingen i energiforbruget skyldes blandt andet et stort fald i både el- og varmeforbruget.

I 2020 har følgende tiltag haft effekt på udviklingen i energiforbruget:

- Øget fokus på driftsoptimering af varmeanlæggene på 2 store værksteder i København har givet varmebesparelser i 2020
- Fokus på energioptimering og forbedret belysning har medført et fald i elforbruget både i DSB's 7-Eleven butikker, på værksteder og i klargøringscentre
- COVID-19 har påvirket energi- og vandforbruget - primært i DSB's administration og på DSB's kursuscenter på Knudshoved. Det er en følge af hjemmearbejde samt aflyste seminarer og kurser.

I 2020 har DSB gennemført et obligatorisk energisyn af togene samt værkstedet i Taastrup.

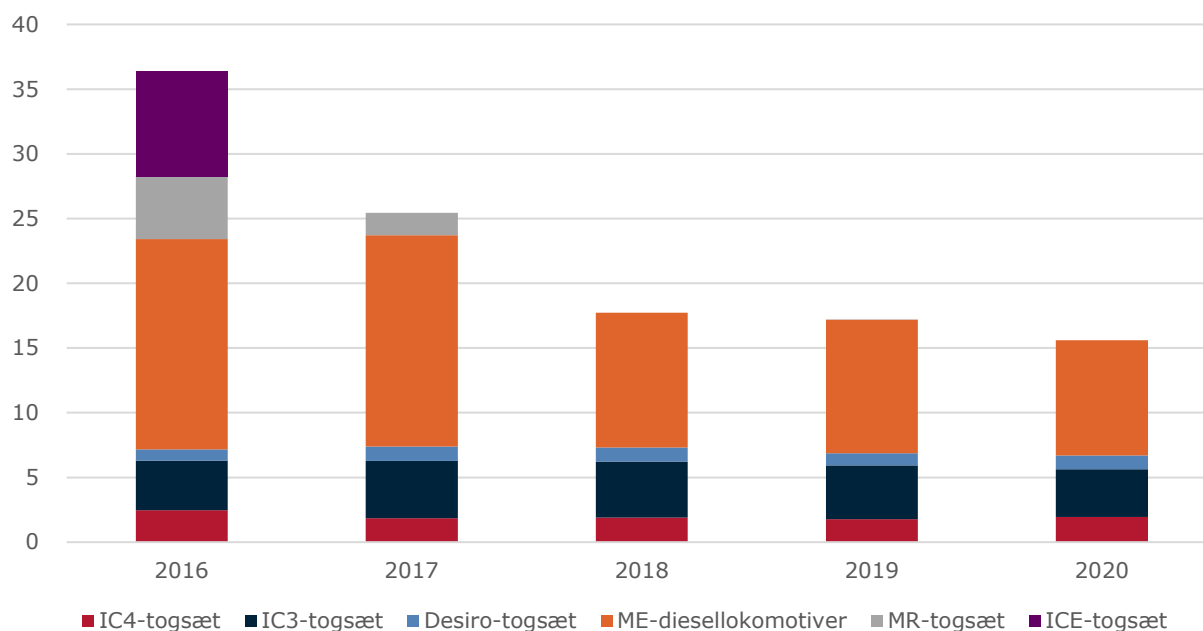
Partikeludledning

DSB har et mål om, at ingen partikler vil blive udledt fra togenes motorer i 2030. Det opnås gennem indsættelse af elektrisk togmateriel 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. De elektriske togsæt og lokomotiver udleder ingen partikler fra togenes motorer.

Mål 3: Ingen partikeludledning fra togenes motorer

Ton partikler



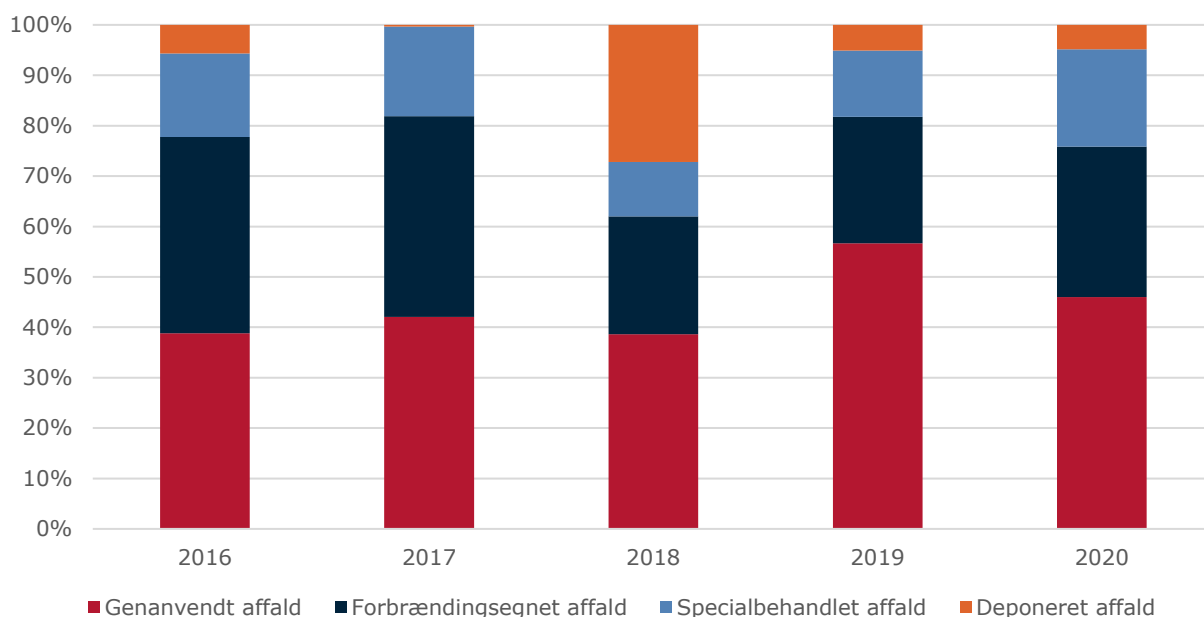
Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er faldet med 9 procent i forhold til 2019 og med 39 procent i forhold til 2017. Faldet skyldes det reducerede dieselforbrug, den fortsatte ombygning af ME-diesellokomotiverne med nye cylinderenheder og dyser samt ændringen af indstillingen på dyserne.

Affald

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

Mål 4: Mindst 90 procent af affaldet genanvendes¹⁾

Fordeling af affald



¹⁾ I målet om 90 procent genanvendelse af affaldet indgår nu også bygge- og anlægsaffald. Sammenligningstal er tilpasset.

I 2020 var den samlede genanvendelsesprocent på 46. Det er et fald fra 57 procent i 2019, hvilket primært skyldes, at DSB i løbet af 2020 kun har skrottet 1 IC4-togsæt og solgt 1 EA-ellokomotiv til Danmarks Jernbanemuseum i Odense. I 2019 var genanvendelsesprocenten højere, idet den var påvirket af, at flere togsæt blev skrottet med henblik på genanvendelse.

Den relativt store mængde deponeret affald i 2018 vedrører primært forurenede jord i forbindelse med etablering af parkeringsareal.

I løbet af 2020 har DSB etableret 2 stationsstuer på Haslev og Rungsted Kyst stationer. Her har det fra december været muligt at sortere i 4 forskellige fraktioner. Løsningen er udført, så der er mulighed for at udvide antallet af fraktioner på sigt. På stationerne i Roskilde og Vejle er der fra november startet et pilotprojekt med kundedriven kildesortering i fraktionerne plast/metal, restaffald og emballage med pant, som andre kan få glæde af.

I løbet af 2020 er alle DSB's 7-Eleven butikker blevet tilmeldt ordningen To Good To Go. Der er i 2020 sparet næsten 28.000 måltider svarende til 28 ton mad, som ikke er blevet smidt ud.

Affaldsgården på Københavns Hovedbanegård er renoveret i 2020, og der er etableret en ny affaldsordning for alle butikkerne med fokus på kildesortering håndteret af en ekstern leverandør. I løbet af 2021 vil der blive arbejdet på en model for håndtering af kundevendt affald på Københavns Hovedbanegård.

Øvrige miljøforhold

DSB opfører 3 nye værksteder

De nye værksteder i København og Aarhus skal anvendes til de nye elektriske togsæt og forventes at åbne i henholdsvis 2025 og 2027. Det nye værksted i Næstved skal anvendes til togvogne og ellokomotiver og forventes at åbne i 2025.

Alle 3 værksteder bliver bæredygtighedscertificeret efter DGNB Guld standarden.

For værkstedet i København har miljøkonsekvensvurdering og tilhørende §25-tilladelse været i offentlig høring i 2020. Lokalplanen for værkstedet i Næstved blev godkendt i 2020. De kommende år vil værkstederne opnå de resterende plan- og miljøgodkendelser.

Støj fra diesellokomotiver i Køge

I perioden 28. marts til 30. november har Banedanmark udført infrastrukturarbejder, som har medført sporspærring mellem Ringsted og Næstved. Tog til og fra Nykøbing Falster var derfor i perioden omlagt til at køre via Køge. Anvendelsen af ME-diesellokomotiver og dobbeltdæk-kervogne har i den forbindelse givet mange henvendelser om støj- og røggener. DSB har i perioden været i dialog med Køge Kommune om at reducere støjgenerne.

Oliespild ved forsyningsanlægget i Nykøbing Falster

I slutningen af 2018 blev der observeret dieselolie i en grøft. DSB modtog et påbud om oprensning og har efterfølgende fjernet forurenede 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 2021.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

5. februar 2020

Meddelelse vedr. tildeling af kontrakt for nye vogne

6. februar 2020

DSB's årsrapport 2019

25. februar 2020

Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2020

23. marts 2020

Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

19. maj 2020

Delårsrapport 1. kvartal 2020

27. august 2020

Halvårsrapport 2020

6. november 2020

Delårsrapport 3. kvartal 2020.

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

Næstformand for:

- bestyrelsen for Lundbeckfonden.

Medlem af:

- Industrial Board Axcel og Axcel Future
- 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.

Medlem af:

- bestyrelsen for DSV A/S
- bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.
- 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
- Entreprise 50 (CIO netværk).



Hanne Blume

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

Genvalgt 10. marts 2020 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2022.

Formand for:

- bestyrelsen for Insero Horsens.

Medlem af:

- bestyrelsen for Nel ASA
- University College Syddanmark (UC Syd)
- Bestyrelsen for Danmarks Cykle Union.



Carsten Gerner

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

Genvalgt 10. marts 2020 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2022.

Næstformand for:

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

Medlem af:

- bestyrelsen for Boligfonden DTU
- bestyrelsen for Impero A/S.



Christina Grumstrup Sørensen

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

Genvalgt 8. marts 2019 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2021.



Thomas Bryan-Lund

Indtrådt i DSB's bestyrelse 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).

Lokomotivfører kørelærer (S-tog).



Preben Steenholdt Pedersen

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

Genvalgt 8. marts 2019 (medarbejdervalgt).

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 Stensgaard

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

Overtrafikkontrollør.

Lokal tillidsrepræsentant.

Kredsformand og næstformand for:

- HK Trafik & Jernbane.

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
- udvalget DI Transport og Infrastruktur.



Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.

Formand for:

- bestyrelsen for Bladins Foundation.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S.



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.



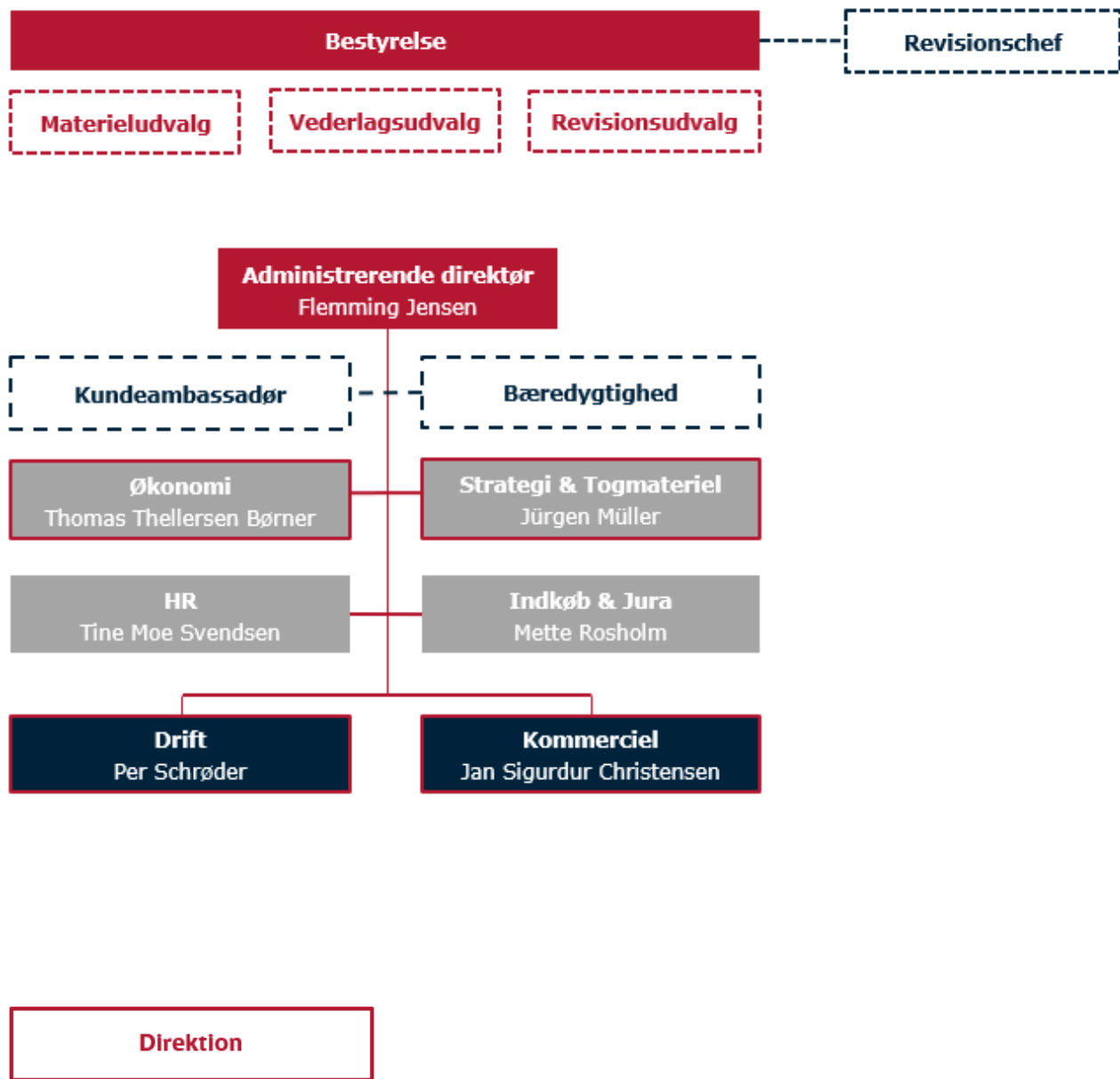
Tine Moe Svendsen, direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Medlem af:

- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening.

Organisationsdiagram



Finanskalender 2021

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2021	12. maj 2021
1. halvår 2021	24. august 2021
3. kvartal 2021	4. november 2021

Publikationer

Årsrapport for 2020 findes på www.dsb.dk.

Miljøårsopgørelse for 2020 findes på www.dsb.dk.

Vederlagsrapport for 2020 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 Transportministeriet

Revision

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Redaktionsansvarlige

Gert Mikkelsen
Malene Richter Christensen
Anders Reinholt
Niels-Otto Fisker

Grafisk design

Kommunikation & Branding



Strækingsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2020.

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

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2020, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogtrafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 11. februar 2021

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, ligesom DSB løbende anvender strækningsregnskabet til at effektivisere.

Følgende kan fremhæves:

- COVID-19 har i høj grad påvirket passagerindtægterne, som for alle 3 områder indenfor Togkørsel er på et væsentligt lavere niveau end normalt
- DSB har modtaget kompensation på 914 mio. kr. for de økonomiske tab som følge af COVID-19 primært for de manglende passagerindtægter. Kompensationen er behandlet som kontraktbetaling, da kompensationen anses som en del af trafikkontraktens genforhandlingsbestemmelse
- I 2019 er der foretaget nedskrivning af togmateriel i Fjern- & Regionaltog. Nedskrivningen har medført lavere afskrivninger i 2020 og dermed sænket omkostningsniveauet generelt for Fjern- & Regionaltogstrafik og Øresundstrafik
- S-togstrafik havde i 2020 et negativt resultat før skat på 77 mio. kr. inklusive 335 mio. kr. i fordelt kontraktbetaling. Der har ikke været nedskrivninger på materiel i S-tog i 2019, og omkostningsniveauet i 2020 er svagt højere end 2019.

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 billetsalg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til Danmarks Jernbanemuseum og de relative omkostninger til Arriva stationer, som ikke bliver dækket af Arriva.

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.

I 2020 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 9.185 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 3.432 mio. kr. i 2020 og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne³⁾, hvilket vil sige passagertogstrafikken, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af trafikkontraktbetaling. Provisionsindtægter fra salg

³⁾ 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.

af billetter fra andre operatører er fordelt til Systemer & Kanaler og udgjorde 68 mio. kr. af Andre driftsindtægter.

Den danske passagertogstrafik er præget af et 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 Rejsekort, Rejseplanen og DOT. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafikselskaber og operatører.

DSB varetager en integrerende rolle i den danske passagertogstrafik ved for eksempel at medfinansiere udviklingen af andre trafikselskabers trafiksystemer og trafikudbud. Som eksempel kan nævnes passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet og udførelsen af entreprenørkørsel i Midt- og Vestjylland - dog i mindre grad med overgangen til køreplanen K21 pr. 13. december 2020.

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 på 1,49) har en negativ effekt på DSB's passageromsætning.

Det er forventningen, at indtægtsdelingen mellem parterne på Sjælland - Movia, Metroselskabet og DSB - vil skulle baseres på en såkaldt kildefordeling af salgsindtægter baseret på rejsekortdata. Dette vil give et markant bedre og mere transparent grundlag for indtægtsdelingen end det, der har været anvendt hidtil, og som er baseret på selskabernes egne tællesystemer og periodiske kundetællinger i de enkelte transportformer.

I 2020 er der udført entreprenørkørsel for Arriva Danmark på én strækning i Midt- og Vestjylland. Det skal ses i lyset af, at togbetjeningen i området generelt er overdraget fra DSB til Arriva Danmark i forlængelse af en politisk beslutning herom. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgang i Midt- og Vestjylland, for derved at sikre direkte afgang for kunderne til resten af landet. De direkte omkostninger beløber sig til 13 mio. kr. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, mens DSB kompenseres gennem kontraktbetaling fra staten. Der er tale om en strækning, hvor DSB ikke har en stor produktion og dermed er det ikke mange passagerindtægter, som tilfalder Arriva Danmark i stedet for DSB - skønsmæssigt 1-2 mio. kr. pr. år, som i 2020 samtidig er kraftigt påvirket af COVID-19.

I 2020 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 4.819 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten. I 2020 har DSB modtaget 914 mio. kr. i compensation som følge af de økonomiske tab i forbindelse med COVID-19 for perioden 11. marts til ultimo august. Dette beløb behandles som al anden kontraktbetaling i modellen.

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 øget økonomisk råderum i DSB frem mod 2030. Dette råderum vil kunne anvendes til enten at reducere DSB's kontraktbetaling fra staten og/eller til en reduktion af billetpriserne til gavn for kunder og samfund. Fra en samfundsmæssig betragtning

vil en øget andel for togsektoren af det samlede transportarbejde således dels bidrage til et mere bæredygtigt Danmark, dels reducere trængsel i og omkring de største byer.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 37 procent, Trafikkontraktindtægter 53 procent og Andre driftsindtægter 10 procent.

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 68 procent Togkørsel og 31 procent Togsystemopgaver, mens den resterende 1 procent finansierede Generelle forpligtelser.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- & Regionaltogs- trafik	S-togs- trafik	Øresunds- trafik ¹⁾	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler	Historiske ²⁾	Øvrige ³⁾
Passageromsætning	3.432	1.962	1.107	363	0	0	0	0	0
Trafikkontraktindtægter	4.819	2.023	335	234	637	342	1.232	16	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	934	136	42	19	113	291	226	97	10
Indtægter før udlejning af togmateriel	9.185	4.121	1.484	616	750	633	1.458	113	10
Udlejning af togmateriel	883	0	0	0	0	883	0	0	0
Indtægter i alt	10.068	4.121	1.484	616	750	1.516	1.458	113	10
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	692	322	117	25	0	225	3	0	0
Andre eksterne omkostninger	4.895	2.388	486	303	404	401	741	129	43
Personaleomkostninger	2.675	1.271	470	220	106	58	563	-16	3
Omkostninger før leje af materiel	8.262	3.981	1.073	548	510	684	1.307	113	46
Leje af togmateriel	883	315	474	94	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.145	4.296	1.547	642	510	684	1.307	113	46
Resultat før af- og nedskrivninger	923	-175	-63	-26	240	832	151	0	-36
Af- og nedskrivninger	1.141	41	14	7	162	839	78	0	0
Resultat af primær drift	-218	-216	-77	-33	78	-7	73	0	-36
Finansielle poster, netto	-38	-1	-1	0	-35	7	-8	0	0
Resultat før skat	-256	-217	-78	-33	43	0	65	0	-36
Skat af årets resultat	71								
Årets resultat	-185								
Procentvis fordeling:									
Trafikkontaktindtægter		42%	7%	5%	13%	7%	26%	0%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		45%	16%	7%	8%	7%	16%	1%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		48%	13%	7%	6%	8%	16%	1%	1%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	10.324	4.338	1.562	649	707	1.516	1.393	113	46

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

²⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører tilskud til Danmarks Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, de relative omkostninger til Arriva stationer, som ikke bliver dækket af Arriva samt elimineringsposter.

³⁾ Generelle forpligtelser (Øvrige) vedrører regulering af nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden i tidligere år samt ekstraordinære omkostninger til forberedelse af frasalg af reservedelsværksteder.

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 2020 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 8.262 mio. kr. for Offentlige service-ydelser. Heraf blev 68 procent anvendt til Togkørsel, 30 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser.

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

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

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

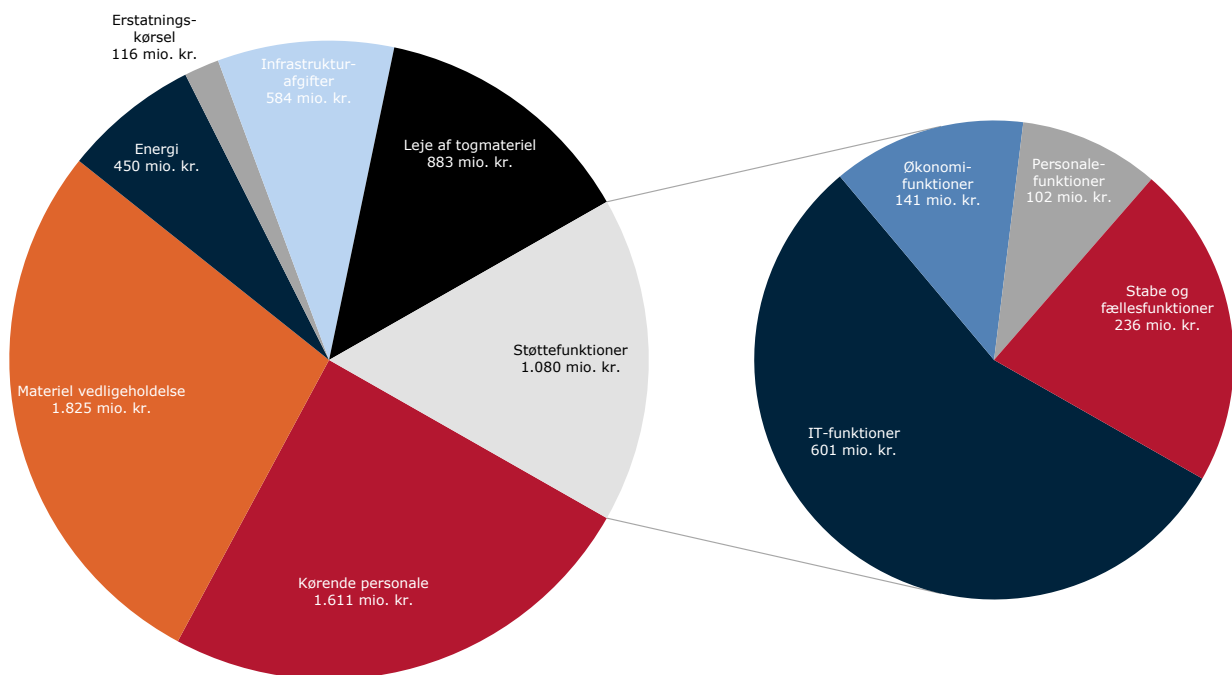
Omkostninger til Togkørsel

I 2020 er størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster anvendt til Togkørsel (6.549 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (4.338 mio. kr.), S-togstrafik (1.562 mio. kr.) og Øresundstrafik (649 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 2.708 mio. kr. eller 41 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.611 mio. kr. eller 25 procent, jævnfør Figur 3.

Figur 3: Omkostninger til Togkørsel

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 vel-fungerende 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 projektomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af sporspærring. DSB har i 2020 afholdt 116 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 1.080 mio. kr. eller 16 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.

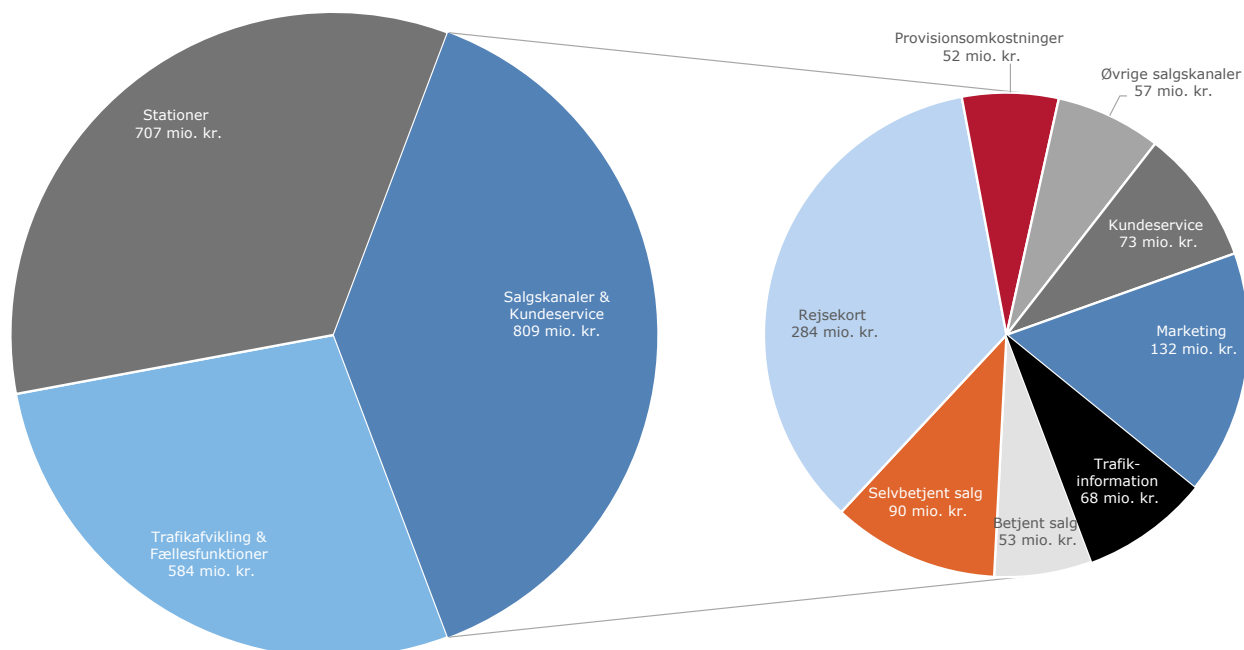
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2020 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.100 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf blev 1.393 mio. kr. eller 66 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 707 mio. kr. eller 34 procent blev anvendt til Stationer.

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

Figur 4: Omkostninger til Togsystem

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 2020 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 334 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 73 mio. kr. i 2020.

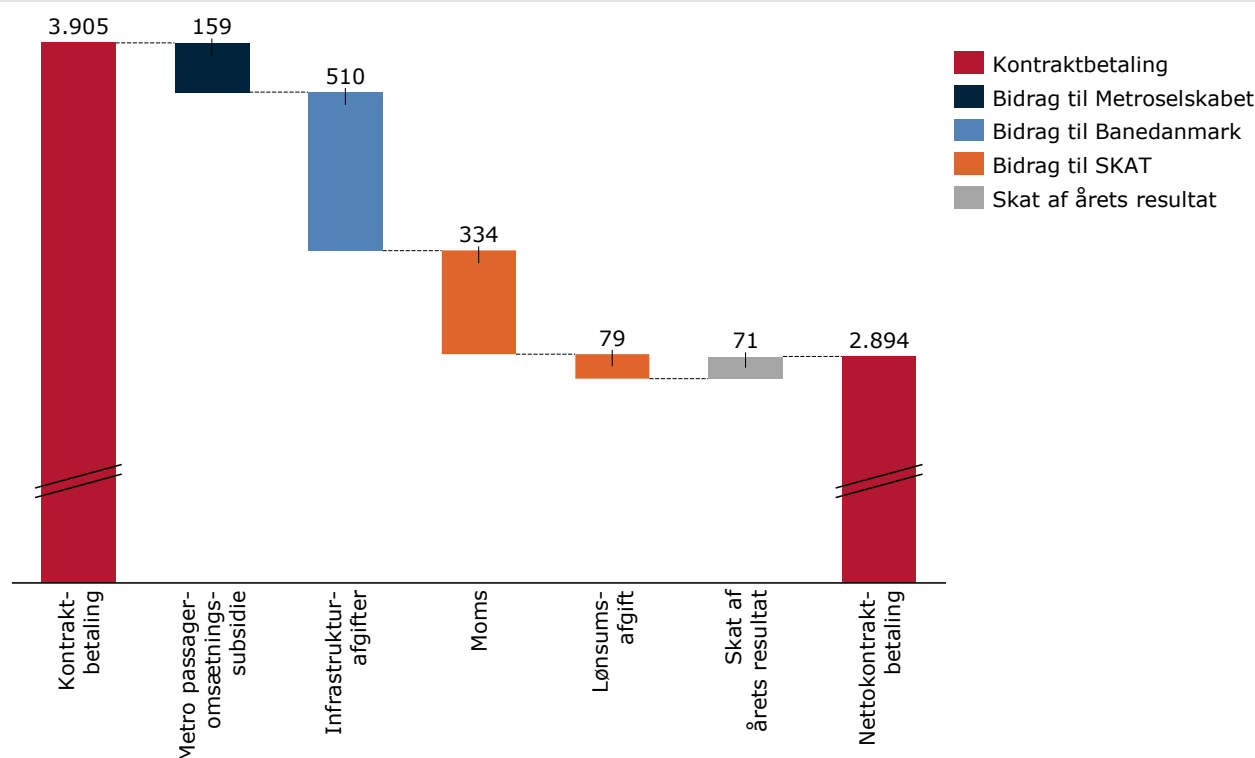
Årets resultat og opgørelse af nettokontraktbetaling

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til et underskud på 185 mio. kr. Ved underskud fragår det i DSB's egenkapital, og dermed ejerens - statens - værdi af DSB. I kontraktbetalingen fragår/tillægges 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 5 opgør således 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 5: Statens nettokontraktbetaling til DSB

Beløb i mio. kr.



Statens nettokontraktbetaling til DSB udgør således 2.894 mio. kr. Hertil kommer, at DSB i 2020 har modtaget 914 mio. kr. som kompensation for de økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19. Beløbet er opgjort som et nettotab af primært passageromsætning fratrasket sparede omkostninger, anvendte kompensationspakker mv.

Strækningsregnskab

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

I et bredere perspektiv er strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Dette er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med 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 - i forskelligt omfang er variable med produktionens omfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer der køres. Således gælder, at der ikke er nogen nævneværdig sammenhæng mellem togkørselens omfang og omkostninger til for eksempel salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergi.

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

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

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

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 4 og Tabel 5. Pladskilometer tager højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte litra og hvor mange togsæt/-vogne, der er koblet på toget på en given strækning. Togkilometer, som ofte har været anvendt som nøgletal, tager ikke højde for disse forskelle. Opgørelsen af personkilometer er behæftet med usikkerhed, idet opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte kunde rejser, i vid udstrækning baseres på stikprøvevise kundeundersøgelser 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 12).

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

Beløb i mio. kr.	Passager-omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastruktur-afgifter	Direkte omkostninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	581	607	166	211	58	38	109	582	63	111	-149
København - Aalborg (InterCity)	428	458	206	209	56	14	151	636	65	137	-380
København - Esbjerg (InterCity)	247	261	94	76	16	3	89	278	28	63	-108
København - Odense - Hamborg (InterCity)	41	43	13	28	8	0	15	64	-15	9	-15
Fjerntog	1.297	1.369	479	524	138	55	364	1.560	141	320	-652
Odense - Ringe - Svendborg	34	37	31	54	6	0	6	97	17	22	-99
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	86	92	48	137	22	2	15	224	14	32	-178
Odense - Fredericia	15	17	19	34	5	0	5	63	5	13	-64
Aarhus - Fredericia - Flensborg	19	22	25	17	5	0	7	54	6	16	-54
Fredericia - Sønderborg	28	31	29	15	4	0	5	53	6	19	-47
Aarhus - Langå - Struer	0	1	7	4	1	0	1	13	1	5	-18
Aarhus - Hamborg	8	9	5	13	4	0	2	24	-31	3	13
Fredericia - Vejle - Struer	49	55	56	66	14	1	12	149	12	37	-143
Regional Vest	239	264	220	340	61	3	53	677	30	147	-590
København - Holbæk - Kalundborg	172	185	111	215	42	6	16	390	51	77	-333
København - Roskilde - Ringsted - Slagelse	137	148	107	119	19	3	16	264	25	71	-212
København - Nykøbing F. - Rødby Færge	100	112	102	173	45	28	16	364	63	70	-385
Roskilde - Køge - Næstved	17	20	24	33	4	2	4	67	5	16	-68
Regional Øst	426	465	344	540	110	39	52	1.085	144	234	-998
Fjern- & Regionaltogstrafik	1.962	2.098	1.043	1.404	309	97	469	3.322	315	701	-2.240

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel Øresund og S-tog

Beløb i mio. kr.	Passa- ger- omsæt- ning	Indtæg- ter i alt	Kørende perso- nale	Materiel vedlige- holdelse	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	171	186	145	77	17	2	16	257	27	95	-193
København - Malmø	192	196	38	31	7	3	99	178	67	25	-74
Øresundstrafik	363	382	183	108	24	5	115	435	94	120	-267
Central (Hellerup-Valby)	415	426	99	59	19	5	0	182	105	66	73
Køge (Sydhavn - Køge)	152	159	71	69	27	2	0	169	97	47	-154
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	102	105	29	22	8	1	0	60	33	20	-8
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	123	129	52	52	20	2	0	126	74	36	-107
Farum (Ryparken - Farum)	72	76	36	31	12	1	0	80	48	24	-76
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	124	129	48	47	19	2	0	116	65	32	-84
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	23	24	10	8	3	0	0	21	12	7	-16
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	96	101	40	25	9	1	0	75	40	27	-41
S-togstrafik	1.107	1.149	385	313	117	14	0	829	474	259	-413
Togkørsel ekskl. trafikkontraktindtægter	3.432	3.629	1.611	1.825	450	116	584	4.586	883	1.080	-2.920
Beregnet trafikkontraktbetaling	0	2.592	0	0	0	0	0	0	0	0	2.592
Togkørsel inkl. trafikkontraktindtægter	3.432	6.221	1.611	1.825	450	116	584	4.586	883	1.080	-328

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

Beløb i mio. kr.	Togkør- sel Passa- ger- omsæt- ning	Togkør- sel Andre indtæg- ter	Togkør- sel Omkost- ninger	Togkør- sel Resultat	Øvrige Indtæg- ter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passa- ger- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkør- sel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- son km ¹⁾	Person km mio. en- heder ²⁾	Tog km mio. en- heder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	581	26	756	-149	37	169	-281	0,33	0,42	-0,41	690	5,11
København - Aalborg (InterCity)	428	30	838	-380	38	198	-540	0,23	0,45	-1,09	497	6,96
København - Esbjerg (InterCity)	247	14	369	-108	20	114	-202	0,24	0,36	-0,72	280	3,26
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	41	2	58	-15	3	13	-25	0,17	0,23	-0,61	39	0,78
Fjerntog³⁾	1.297	72	2.021	-652	98	494	-1.048	0,26	0,41	-0,70	1.506	16,11
Odense - Ringe - Svendborg	34	3	136	-99	5	36	-130	0,22	0,91	-4,33	30	1,15
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	86	6	270	-178	13	78	-243	0,17	0,52	-2,35	104	2,63
Odense - Fredericia	15	2	81	-64	3	23	-84	0,09	0,48	-5,97	14	0,82
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	19	3	76	-54	3	17	-68	0,13	0,51	-3,51	19	0,89
Fredericia - Sønderborg	28	3	78	-47	4	24	-67	0,15	0,41	-2,05	33	0,97
Aarhus - Langå - Struer	0	1	19	-18	1	3	-20	0,00	0,59	-8,50	3	0,20
Aarhus - Hamborg ³⁾	8	1	-4	13	1	6	8	0,07	-0,03	0,94	8	0,56
Fredericia - Vejle - Struer	49	6	198	-143	7	48	-184	0,14	0,55	-2,92	62	2,13
Regional Vest³⁾	239	25	854	-590	37	235	-788	0,14	0,51	-2,89	273	9,35
København - Holbæk - Kalundborg	172	13	518	-333	25	165	-473	0,17	0,51	-2,46	192	2,87
København - Roskilde - Ringsted - Slagelse	137	11	360	-212	23	153	-342	0,17	0,46	-2,11	163	2,83
København - Nykøbing F. - Rødby Færge	100	12	497	-385	16	102	-471	0,09	0,47	-3,50	134	2,84
Roskilde - Køge - Næstved	17	3	88	-68	4	30	-94	0,18	0,94	-4,48	21	0,68
Regional Øst	426	39	1.463	-998	68	450	-1.380	0,14	0,49	-2,71	510	9,22
Fjern- & Regionaltogstrafik³⁾	1.962	136	4.338	-2.240	203	1.179	-3.216	0,21	0,45	-1,40	2.289	34,68

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Person km er eksklusiv transportforpligtelsen samt nye produkter som eksempelvis Rejsepas.

³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Tabel 5: Strækingsregnskab for Togdrift Øresund og S-tog

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsæt- ning	Togkørsel Andre indtæg- ter	Togkørsel Omkost- ninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtæg- ter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passa- ger- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- son km ¹⁾	Person km mio. en- heder ²⁾	Tog km mio. en- heder
København - Helsingør	171	15	379	-193	27	174	-340	0,16	0,35	-2,16	158	2,84
København - Malmø	192	4	270	-74	29	184	-229	0,42	0,59	-1,58	145	1,19
Øresundstrafik	363	19	649	-267	56	358	-569	0,24	0,43	-1,88	303	4,03
Central (Hellerup-Valby)	415	11	353	73	19	140	-48	0,45	0,38	-0,26	188	2,44
Køge (Sydhavn - Køge)	152	7	313	-154	12	91	-233	0,12	0,24	-1,11	210	3,36
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	102	3	113	-8	6	45	-47	0,25	0,28	-0,63	76	1,11
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	123	6	236	-107	10	83	-180	0,12	0,23	-1,30	138	2,65
Farum (Ryparken - Farum)	72	4	152	-76	7	50	-119	0,13	0,27	-1,76	67	1,52
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	124	5	213	-84	9	66	-141	0,14	0,24	-0,89	158	2,32
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	23	1	40	-16	2	13	-27	0,16	0,29	-3,36	8	0,38
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	96	5	142	-41	5	41	-77	0,25	0,37	-1,72	45	1,31
S-togstrafik	1.107	42	1.562	-413	70	529	-872	0,20	0,28	-0,98	890	15,09
Strækninger i alt³⁾	3.432	197	6.549	-2.920	329	2.066	-4.657	0,21	0,39	-1,34	3.482	53,80
Offentlige serviceydelser³⁾	3.432	197	6.549	-2.920	446	2.482	-4.956	0,21	0,39	-1,42	3.482	53,80

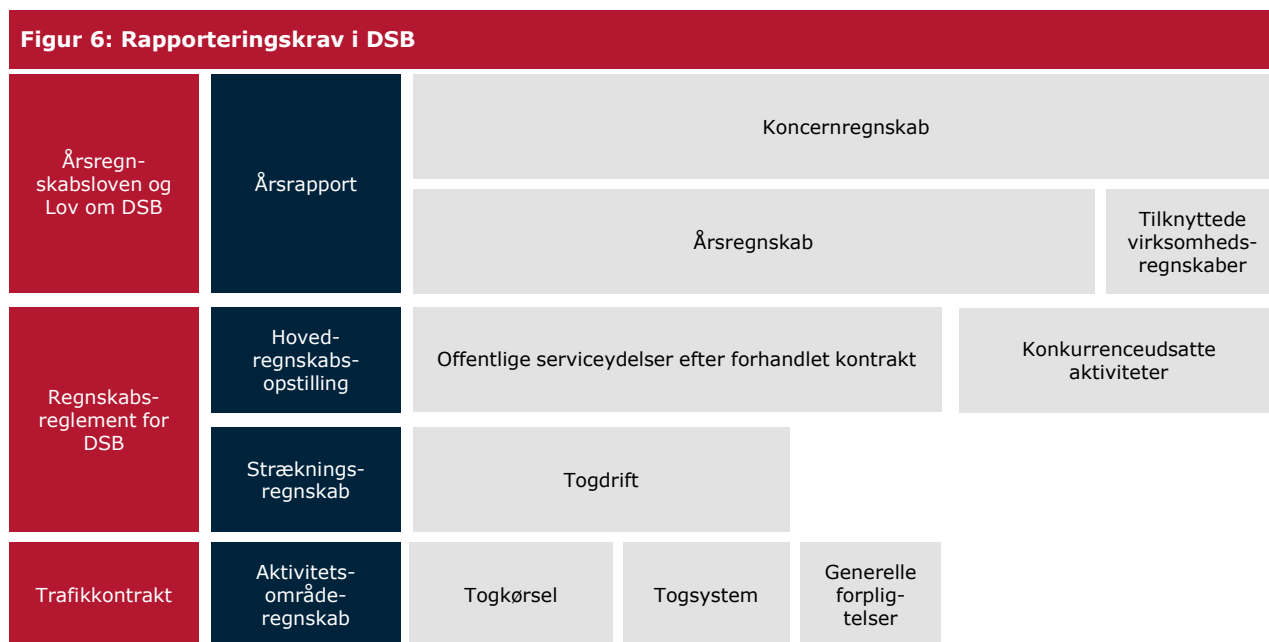
¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Person km er eksklusiv transportforpligtelsen samt nye produkter som eksempelvis Rejsepas.

³⁾ 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 6. 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.



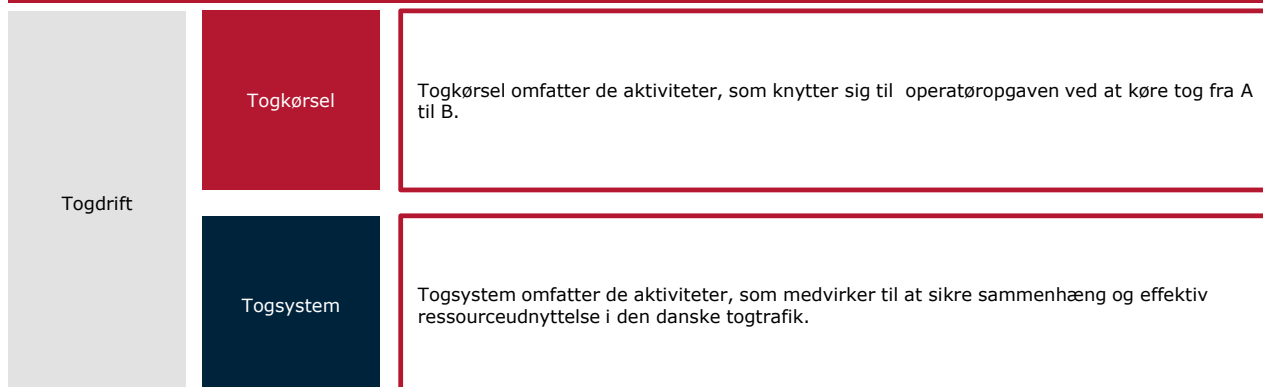
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

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. DSB Service & Retail 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 7: 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 (Togsysteem), jævnfør Figur 7.

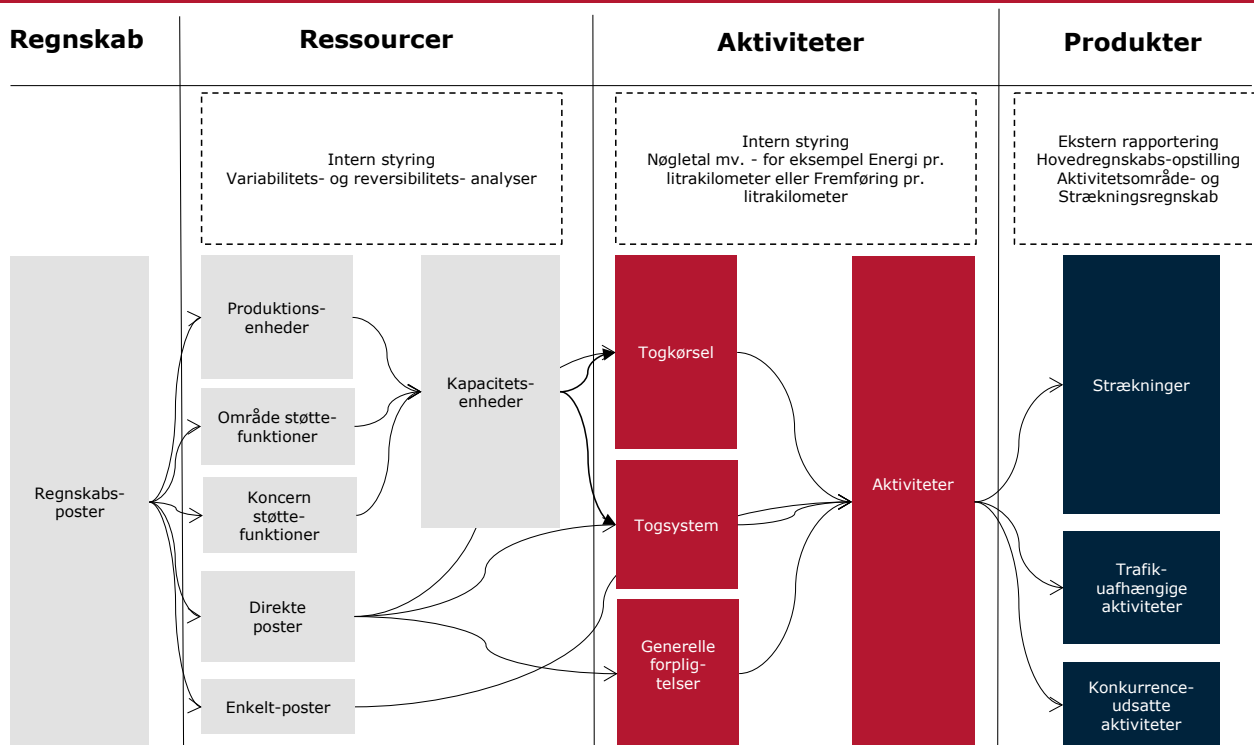
Strækningsøkonomimodellen

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 8: Strækningsøkonomi modeldesign



Figur 8 beskriver den principielle metode anvendt i strækningsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På resource-niveau grupperes og klassificeres bogføringen i forhold til produktionsnærheden, således at støttefunktionerne kan fordeles i forhold til kapacitetsenhedernes relative ressource-træk. Modellen er primært baseret på objektive og systematiske fordelingsnøgler fra produktionsoplysninger.

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

Definition af strækninger

Figur 9 viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2020. Den eneste ændringer i forhold til 2019 er, at strækningen fra København til Hamborg er omlagt til at køre over Storebælt i stedet for til Rødby Færge med en efterfølgende færgeoverfart til Tyskland. Ændringen skyldes, at der i de kommende år vil være mange sporarbejder på Sydsjælland, Lolland og Falster i forbindelse med byggeriet af Femern-forbindelsen.

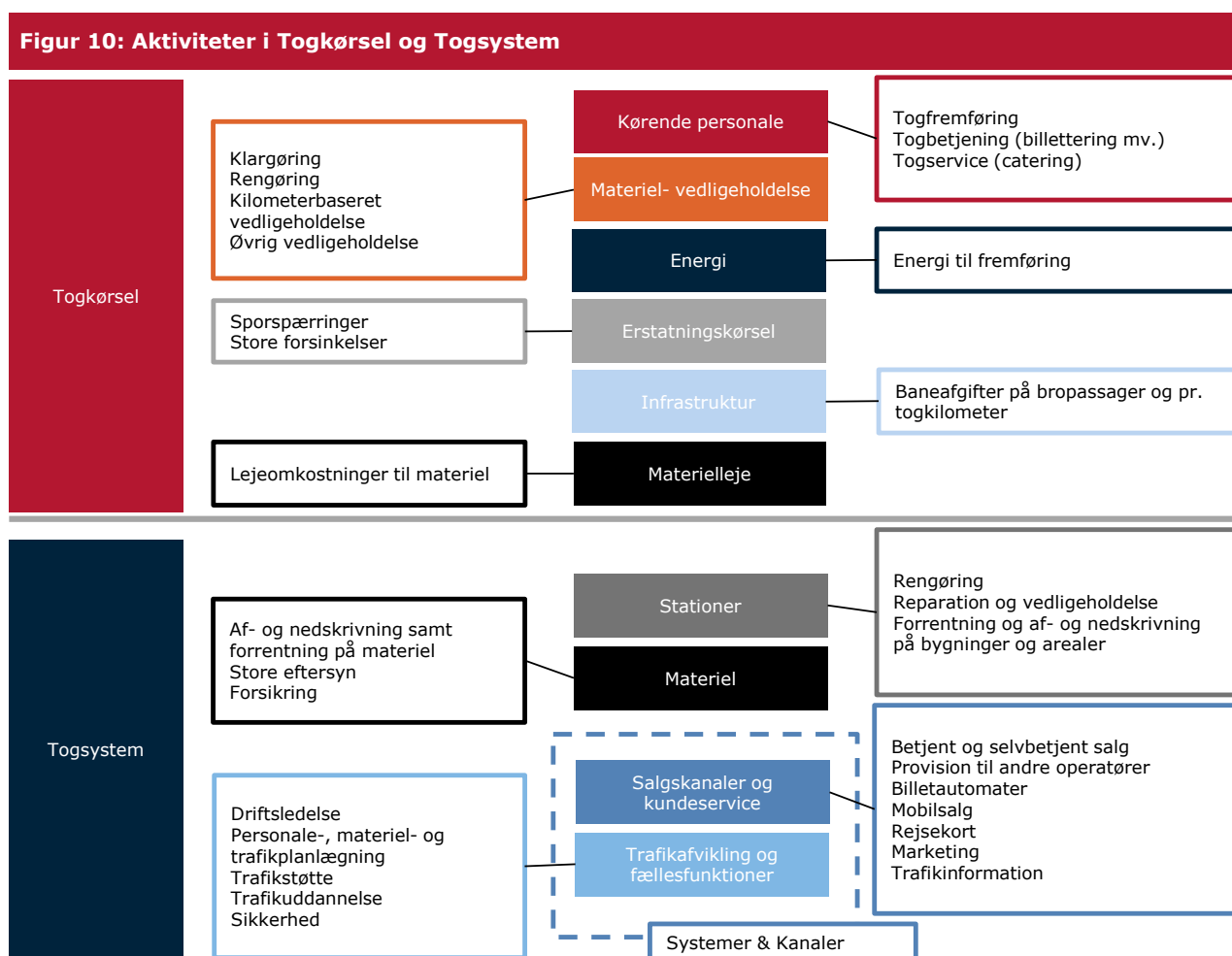
Der er sket en samling af geografisk samhørende strækninger, sådan at de betragtes som en helhed, da der er en større sammenhæng imellem dem. Det drejer sig om følgende strækninger:

- Odense - Ringe - Svendborg
- Aarhus - Fredericia - Esbjerg

- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt (de røde strækninger), og udgøres af strækningerne København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn), København - Aalborg (InterCity), København - Esbjerg (InterCity) og København - Odense - Hamborg (InterCity)
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger defineres som regionaltog, fordi der reelt er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer (Aarhus - Langå - Struer, Fredericia - Vejle - Struer, Aarhus - Hamborg og Fredericia - Sønderborg)
- Aarhus - Langå - Struer betragtes som særskilt strækning, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 6 gange i døgnet, men ikke modtager den tilhørende passageromsætning
- Øresundstrafikken opdeles i to strækninger (København - Helsingør og København - Malmø (kun til Øresund Grænse))
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion.

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 Aktivitetsområderegnskab.



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 strækningsøkonomimodelens 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 der 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 11: Væsentlige fordelingsnøgler for Togkørsel i strækningsøkonomimodellen	
Kørende personale	Lokomotivfører- og togførertimer samt antal rejsende
Materiel vedligeholdelse	Litra timer og litrakilometer
Energi	Litrakilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer
Materielleje	Gennemsnit

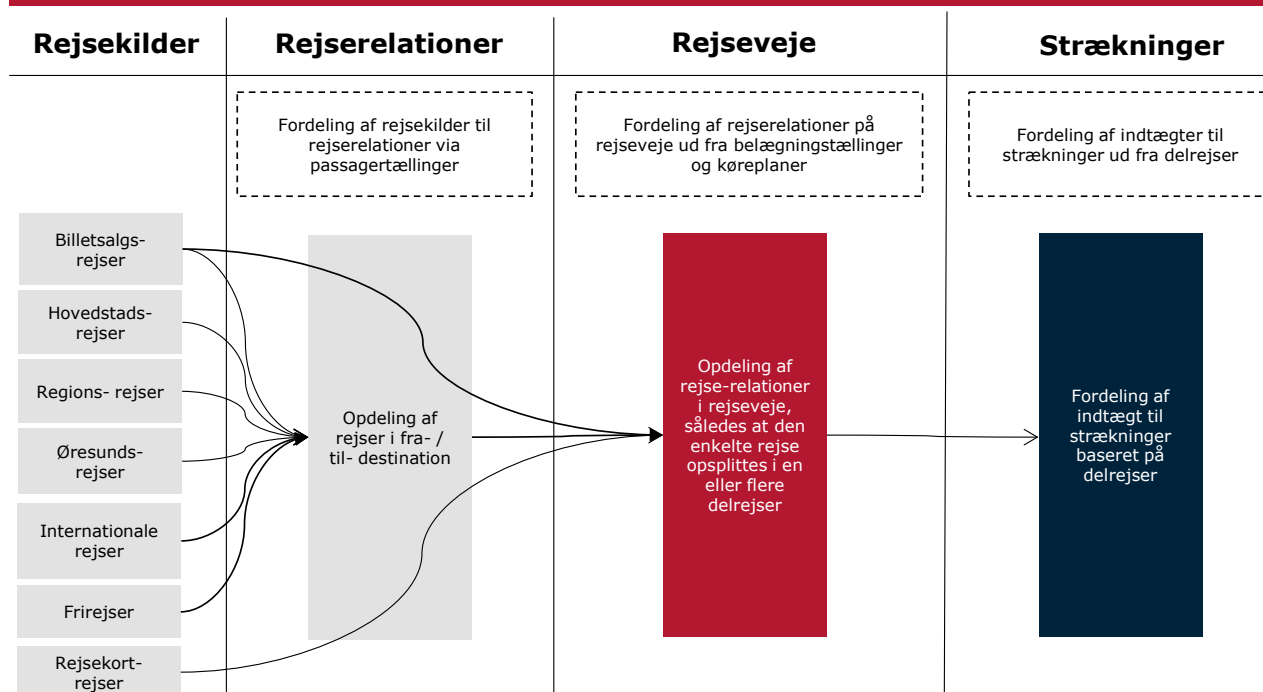
Figur 11 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togkørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger. Dette kan illustreres ved nedenstående eksempler:

- De fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning
- De fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af for eksempel IC3-togsæt fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra 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 12: 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 12, hvoraf de største er DSB's egne billetsalgsrejser 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 kundeundersøgelser⁴⁾ 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.

⁴⁾ 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 to 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.

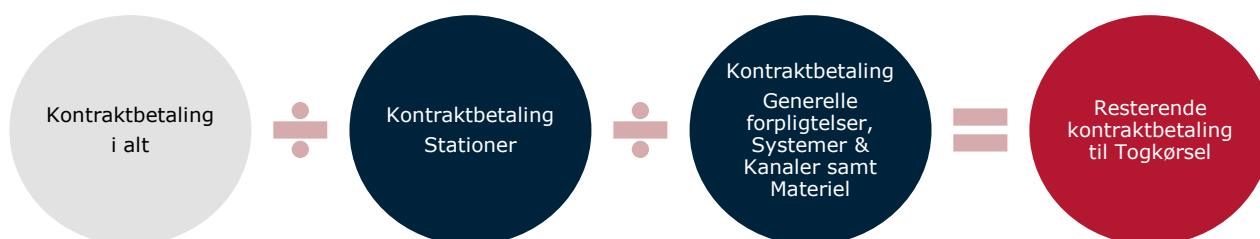
For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

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 13: 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 projektkomkostningerne i forbindelse med forberedelserne af indkøb af nye el-togsæt, Fremtidens S-bane 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 IR4-togsæt⁵⁾ til Materiel.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik, Øresundstrafik og S-togstrafik. Hvis en

⁵⁾ 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.

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, Fremtidens S-bane og Nye værksteder.

På Fjern- & Regionaltogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense - Ringes - Svendborg, Aarhus - Hamborg, København - Odense - 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 materieleje 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.

