



Protokol for ordinært virksomhedsmøde i DSB den 14. marts 2024

Der er den 14. marts 2024 afholdt ordinært virksomhedsmøde i DSB med følgende dagsorden:

1. Udpegning af dirigent
2. Bestyrelsens mundtlige beretning om DSB's virksomhed i det forløbne år
3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte
5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt en orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år
6. Beslutning om decharge for bestyrelse og direktion
7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag
8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder
9. Valg af statsautoriserede revisor
10. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen
 - 10.1 Godkendelse af ændring af vederlagspolitik.

14. marts 2024

DSB

Telegade 2

2630 Taastrup

CVR nr. 25050053

www.dsb.dk

--ooOoo--

Bestyrelsesformanden bød velkommen til ordinært virksomhedsmøde i DSB og særligt til eneejerens repræsentant, departementschef Jacob Heinsen.

Ad dagsordenens pkt. 1

DSB's direktør for Indkøb & Jura, Mette Rosholm, blev udpeget som dirigent.

Dirigenten takkede for valget og konstaterede, at virksomhedsmødet var lovligt indkaldt og beslutningsdygtigt.

Ad dagsordenens pkt. 2, 3 og 4

Med virksomhedsmødets tilslutning blev punkterne 2, 3 og 4 sat til behandling under ét.

Formanden aflagde herefter bestyrelsens bagudrettede beretning for 2023.

"Tak for ordet, og endnu en gang velkommen til alle.

Jeg vil starte med bestyrelsens bagudrettede beretning for 2023.

Og så skal jeg i øvrigt henvise til årsrapporten, som kan findes på DSB's hjemmeside.

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 425 mio. kr. mod et overskud på 229 mio. kr. i 2022.

Resultatet er positivt påvirket af en erstatning på 200 mio. kr. fra en tidligere leverandør samt en avance på 125 mio. kr. ved salg af 10 ET-togsæt. ET-togsættene var de sidste såkaldte Øresundstog, som vi havde tilbage.

Den gode fortælling fra 2023 er, at flere kunder valgte toget.

Når vi korrigerer for afgivet trafik (Øresund) og tager forbehold for, at der var Coronarestriktioner i januar 2022, så er det hen over året lykkedes at skabe en underliggende rejsevækst på 4-5 procent. Og der er vækst på samtlige markeder.

Væksten er blandt andet drevet af et stort udbud og salg af Orange-billetter. Mere end 50 procent af samtlige rejser over Storebælt blev foretaget med de billige Orange-billetter.

Også i Regionaltrafikken har Orange-billetter været vejen til at få flere nye kunder til at prøve toget i særdeleshed og den kollektive transport i almindelighed. Priserne i Regionaltrafikken starter ved 20 kroner og 21 procent af de lange regionale rejser i regionaltrafikken foregik med en Orange-billet.

Det er også værd at bemærke, at der har været vækst på trods af, at flere strækninger i Fjern- & Regionaltrafikken i perioder har haft udfordringer med at holde sig over målet for kundepunktigheden. Målet er, at toget skal være fremme indenfor 2 minutter og 59 sekunder i forhold til køreplanen.

Selvom punktligheden i Fjern- & Regionaltrafikken er udfordret, skal det dog fremhæves, at mere end 7 ud af 10 kunder kommer frem til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse.

Og at 9 ud af 10 kunder kommer frem med mindre end 10 minutters forsinkelse.

For S-tog lå kundepunktligheden i 2023 på et historisk højt niveau: 95,9 procent. Kunderne i S-tog har for alvor kunne mærke effekten af implementeringen det nye signal-system, CBTC (Communication Based Train Control).

Af øvrige hovedoverskrifter for 2023 vil jeg nævne følgende:

- Højere energipriser har betydet, at omkostningerne til energi til fremføring af togene er steget med små 200 mio. kr. i forhold til 2022.*
- DSB's klimaaftryk er forbedret – CO2e-udledningen er det seneste år reduceret med 14 %.*
- Produktionen af de nye elektriske IC5 togsæt er i gang - Tidsplanen for levering er dog blevet justeret. Med den reviderede plan kommer IC5 til at køre med passagerer i 2027.*
- De første Talgo vogne er ankommet til Danmark. Vognene forventes at kunne gå i kommerciel drift i starten af 2025.*
- Der er, med Transportministeriet, indgået kontrakt om trafik udført som offentlig service i perioden fra den 15. december 2023 til den 10. december 2033.*
- Og i den forbindelse vil jeg gerne benytte lejligheden til at rette en stor tak til ministeren og Transportministeriet for et godt og konstruktivt samarbejde.*

Bæredygtighed

DSB's succes måles ikke kun på de finansielle nøgletal.

Det er naturligvis vigtigt, at DSB har en robust økonomi og passer på danskernes penge, men det er mindst lige så vigtigt, at vi lever op til vores samfundsmæssige forpligtelser.

Arbejdet med ESG (Environmental, Social and Governance) og samfundsansvar er ikke nyt for DSB.

Vi mener, at bæredygtighed og god governance er afgørende for vores succes som virksomhed og for vores evne til at skabe langsigtede værdier for vores interessenter.

Vi har længe arbejdet med at minimere og rapportere om de væsentlige miljøpåvirkninger - blandt andet klimapåvirkning, energiforbrug, vandforbrug og øget andel af affald til genanvendelse.

Hertil kommer, at DSB har stor erfaring i at arbejde med sikkerhed, gode personaleforhold, arbejdsmiljø og mangfoldighed samt i at sikre god og transparent selskabsledelse.

Det er derfor glædeligt, at vi i 2023 blev godkendt i forhold til klimastandarden 'Science Based Targets initiative' og har fastsat videnskabeligt baserede reduktionsmål for vores samlede klimapåvirkning.

Det betyder blandt andet, at vi vil reducere CO2e-udledninger hos vores leverandører (det der hedder scope 3) med 30 % frem mod 2030 og har et langsigtet net-zero mål i 2050. Herudover vil vi reducere klimapåvirkningen fra vores drift (scope 1 & 2) med 98 %.

Etableringen af en finansieringsstrategi med fokus på grønne investeringer er tilendebragt. Vi har etableret et grønt obligationsprogram med et såkaldt Green Bond Framework. I det program har vi mulighed for at udstede obligationer for op til 3 mia. EUR under EMTN (Euro Medium-Term Note) programmet.

Programmet er udviklet i overensstemmelse med de internationale standarder i Green Bond Principles fra International Capital Market Association (ICMA) og har fået en Dark Green vurdering - hvilket er det højeste man kan opnå - fra S&P Global Ratings.

I 3. kvartal 2023 gennemførte vi en dobbelt væsentlighedsvurdering som en del af forbedringen til indførsel af Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) fra rapporteringsåret 2024.

Afslutning

Afslutningsvist vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige tak til DSB's medarbejdere, der med en stor og engageret indsats har løst de mange opgaver, som 2023 bød på. Jeg vil om lidt afgive bestyrelsens fremadrettede beretning. Som det vil fremgå heraf, vil også 2024 blive et udfordrende og spændende år.

Tak for ordet"

Dirigenten konstaterede herefter, at virksomhedsmødet tog bestyrelsens beretning om DSB's virksomhed i det forløbne år til efterretning.

Dirigenten oplyste dernæst, at bestyrelsen til dagsordenens pkt. 3, "Fremlæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse" indstillede, at DSB's årsrapport 2023 med revisionspåtegninger kunne godkendes. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet godkendte årsrapporten for 2023.

Endelig redegjorde dirigenten for, at bestyrelsen til dagsordenens pkt. 4, "Beslutning om anvendelse af overskud og dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte" indstillede resultatet anvendt som foreslået i årsrapport 2023, herunder at der foretages udbyttebetaling på 180 mio. kr. til Transportministeriet for året 2023. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet godkendte forslaget.

Ad dagsordenens pkt. 5

Bestyrelsesformanden forelagde bestyrelsens orientering om forventede tiltag af politisk eller økonomisk interesse i de kommende år samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år.

"Jeg vil nu vende blikket fremad.

Som en vital del af det danske samfund er DSB med til at binde Danmark sammen og sikre mobilitet for de mange mennesker, der hver dag er afhængige af toget for at få deres hverdag til at hænge sammen.

En velfungerende kollektiv transport er et afgørende element i den grønne omstilling. Det er DSB's mål at yde et markant bidrag til den grønne omstilling og opfyldelsen af Danmarks klimamålsætning.

Også på denne baggrund er vi oprigtig glade og stolte over, at vi er blevet betroet en ny trafikkontrakt for de næste 10 år.

Det betyder, at vi kan fortsætte vores arbejde med at bidrage til øget mobilitet og til den grønne omstilling.

Fortsat kundevækst

Det er vores mål for 2024, at vi fortsætter den positive trend i væksten i antal kunder.

For at opnå yderligere kundevækst vil vi i 2024 øge udbuddet af Orange-billetter.

Over Storebælt vil vi øge udbuddet med 1 mio. billetter til i alt 8 mio. billetter, ligesom vi vil fortsætte den målrettede markedsføring af Orange-billetterne.

Orange-billetter:

- *tilbyder kunderne en skarp pris uden for myldretiden,*
- *tiltrækker nye kunder*
- *og sikrer samtidig bedre udnyttelse af kapaciteten af togflåden.*

Internationale rejser

Også for internationale rejser forventer vi i de kommende år vækst. Vi vil løbende opgradere vores løsninger på området, blandt andet ved at sætte nye EC-vogne fra Talgo i drift i starten af 2025.

Nemmere at være kunde

Igennem 2023 har vi arbejdet videre med udviklingen af "DSB Check ind". Løsningen som skal gøre det mere enkelt at rejse med den kollektive transport i Danmark.

Kunderne vil blot skulle "checke ind og ud" på mobilen, og priserne er de samme som på rejsekortet.

Løsningen skal give nemmere og hurtigere adgang til kollektiv transport, og "DSB check ind" vil blive en integreret del af billetløsningerne i DSB-appen.

Vi er lige nu i gang med den 4. testfase sammen med de øvrige trafikselskaber, og vi forventer en løbende udrulning i 2024.

Regulering af billetpriserne i 2024

Den kollektive trafik er ligesom resten af Danmark påvirket af de senere års stigende omkostninger, høje energipriser og inflation. I modsætning til de fleste brancher kan vi ikke tilpasse billetpriserne løbende til de stigende omkostninger.

Billetpriserne på tværs af den kollektive transport reguleres ved årlige takstaftaler og må ikke stige mere end det såkaldte takststigningsloft.

Takststigningsloftet fastsættes af Trafikstyrelsen på baggrund af blandt andet den generelle prisudvikling, brændstofpriser og lønudviklingen. Takststigningsloftet for 2024 er fastsat til 10,3 procent.

De fælles priser henholdsvis øst og vest for Storebælt er justeret i samarbejde med de andre trafikselskaber og udnytter takstloftet fuldt ud.

Især de regionale trafikselskaber har været økonomisk udfordret på grund af stigende omkostninger. Prisstigningerne giver det bedste grundlag for at sikre en god og sammenhængende kollektiv transport i alle dele af Danmark.

DSB fastsætter prisen for rejser over Storebælt, og vi har valgt ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud på disse rejser.

Som jeg tidligere har været inde på, sætter vi i 2024 8 millioner Orange-billetter til salg for rejser over Storebælt og forventer, at omkring 6 ud af 10 togrejser over bæltet vil blive foretaget med en Orange-billet.

På den baggrund forventer vi ikke, at den gennemsnitlig rejse over Storebælt stiger i pris fra 2023 til 2024.

Og vi vil fortsat udbyde Orange-billetter til regionale togrejser.

En jernbane under modernisering

Jernbanen i Danmark gennemgår nu og i de kommende år en omfattende modernisering og opgradering.

Banedanmark elektrificerer hovedstrækningerne, erstatter gamle analoge signalanlæg med nye digitale signaler og fornyer spor og skinner.

Vi er opmærksomme på, at det uundgåeligt vil føre til gener for kunderne, og vi arbejder sammen med Banedanmark for at minimere generne så meget som muligt.

Vi er i fuld gang med gradvist at udskifte vores aldrende dieseldrevne togflåde med moderne elektriske lokomotiver, el-togsæt og nye vogne.

For Fjern- & Regionaltog bliver den samlede investering i nyt materiel og nye certificerede værksteder godt 16 mia. kr., hvoraf 4 mia. kr. er afholdt ved udgangen af 2023.

Udover de åbenlyse miljøgevinster og en bedre passagerkomfort vil færre, ensartede og elektriske togtyper give øget driftsstabilitet og færre driftsomkostninger.

42 nye elektriske EB-lokomotiver har erstattet de 40 år gamle ME-diesellokomotiver.

Vi modtager i løbet af 2024 nye passagervogne fra spanske Talgo. De vil i starten af 2025 blive indsat i driften.

I foråret 2024 vil det første elektriske IC5-togsæt stå færdigproduceret på Alstoms faciliteter i Salzgitter. Togsættet vil herefter blive gennemtestet inden det leveres til Danmark i 2025.

Vi forventer at købe i alt minimum 100 togsæt, og de første IC5-togsæt planlægges at køre med kunder i 2027.

Det er senere end først planlagt, men det har været nødvendigt at justere tidsplanen af flere årsager.

Først og fremmest har det taget Alstom længere tid end forventet at færdiggøre det endelige tekniske design af IC5. Alstom har skullet sikre, at togsættene opfylder de høje krav til kvalitet, komfort og pålidelighed, som vi har sat for dem.

Samtidig har Alstom, ligesom resten af verden, oplevet store udfordringer med logistik og komponentforsyning som konsekvens af Corona og den globale forsynings-usikkerhed.

På S-banen arbejder DSB på, at Fremtidens S-tog bliver fuldautomatiske og førerløse. Dette vil give mulighed for metrolignende drift med større frekvens og større punktlighed.

Vores ældre materiel bliver renoveret for at køre kunderne godt gennem de kommende år.

IC4 togsættene får repareret motorer, dobbeltdækkervogne bliver opgraderet indvendigt, og IR4 samt S-tog får en indvendig og udvendig renovering og opgradering.

Den opgraderede infrastruktur vil, i kombination med det nye togmateriel, muliggøre et markant løft af det produkt, vi kan tilbyde kunderne.

På Fjern- & Regionalstrækningerne vil kunderne opleve forbedringer på følgende områder:

- Hyppigere frekvens
- Kortere rejsetid - særligt imellem landsdelene
- Færre driftsforstyrrelser og forsinkelser

På S-banen vil den metrolignende drift betyde, at vores kunder får endnu mindre behov for at planlægge rejsen - og det forventes at få flere kunder til at benytte S-toget.

S-banen har årligt over 105 mio. rejser og fungerer som et knudepunkt mellem de øvrige transportformer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Ny stor skiftestation - København Syd

Ved køreplansskiftet til 2024 skiftede Ny Ellebjerg Station navn til København Syd.

Navneændringen er sket i forbindelse med udviklingen af stationen fra en mindre lokal station til et stort regionalt knudepunkt for København og hovedstadsområdet.

København Syd bliver én af Danmarks største trafikknudepunkter med metro, tre S-togs-linjer, Regional- & Fjerntog samt mulighed for internationale tog fra Tyskland og Sverige.

Kunderne får således rig mulighed for at komme vidt omkring i Københavnsområdet, når de benytter København Syd.

Forventninger til resultatet for 2024

Vores forventninger til resultatet før skat for 2024 er tæt på nul. Det forventede resultat er væsentligt påvirket af øgede indsatser på området for togvedligehold. Hertil kommer stigende omkostninger til lønninger og vareindkøb.

Afslutning

Alt i alt kigger vi i de kommende år ind i store og spændende udfordringer.

Vi skal sikre en god, effektiv og sammenhængende jernbane med fokus på kunderne - og plads til alle på rejsen mod det bæredygtige.

Hvis alle de mange, planlagte investeringer og planer for jernbanen skal komme kunderne til gavn, vil der også fremover være et stort behov for at have et godt og konstruktivt samarbejde.

Jeg vil ved denne lejlighed gerne sige tak for godt samarbejde til alle vores samarbejdspartnere, og ikke mindst til Banedanmark.

Jeg ser desuden frem til et fortsat godt og frugtbart samarbejde med Transportministeriet.

Og endelig en tak til mine kollegaer i bestyrelsen og direktørkredsen for det gode samarbejde, og jeres altid store og dedikerede indsats.

Tak for ordet."

Dirigenten konstaterede herefter, at virksomhedsmødet tog bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk og økonomisk interesse i de kommende år samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år til efterretning.

Dirigenten gav herefter ordet til eneejerens repræsentant, Departementschef Jacob Heinsen.

"Tak for bestyrelsens beretning og orientering om tiltag i det kommende år samt forventningerne til resultaterne i de kommende år

Jeg vil også benytte lejligheden til, på egne og ministeriets vegne, at takke for det gode samarbejde i 2023, hvor vi, blandt andet, indgik en trafikkontrakt frem til 2033. Hermed kender DSB sine rammevilkår mange år frem i tiden.

M.h.t. det vi mødes om i dag - det er et meget flot regnskabsresultat DSB netop har fremlagt for 2023.

Når jeg læser årsberetningen igennem er det særligt glædeligt, at det er lykkedes at fastholde passagerfremgangen. Om det så er i forhold til den korte pendlertur til og fra arbejde eller turen på tværs af landet, er I lykkedes med at få flere med.

Samtidig glæder det mig, at selskabets omdømme fortsat er højt blandt kunderne.

Dette på trods af, at vi i disse år arbejder på, at opgradere vores infrastruktur. Dette arbejder forstyrrer – desværre - ind i mellem driften og forsinker passagererne.

Disse forsinkelser er ikke gået ubemærket hen, men jeg syntes, at DSB er kommet godt igennem indtil nu.

Moderniseringen af infrastrukturen vil jo også påvirke driften i 2024, men vi må huske på, at det er besværet værd at investere i en moderne jerninfrastruktur. Som et flot eksempel herpå tænker jeg på den imponerende punktlighed, DSB har opnået på S-banen.

Jeg glæder mig – sammen med jer – til at det kommer til at gå ligeså godt på fjernbanen.

Endelig vil jeg vil kvittere for det grundige arbejde, DSB har udført og fortsat udfører i forhold til at minimere selskabets negative påvirkning af klimaet og miljøet.

Det er ambitiøse mål, I har opstillet frem mod 2030. Jeg glæder mig til at følge det videre arbejde, og resultaterne viser sig jo allerede f.eks. er CO2 udslippet reduceret med 14 pct.

Når vi ser frem mod resten af 2024, glæder jeg mig til, at de nye Talgo-vogne kommer i drift.

Jeg er sikker på, at de bliver til gavn og glæde for passagererne, og samtidig er de en forsmag på den nye generation af moderne togmateriel, som kommer i drift i de kommende år.

Der venter spændende og travle år for DSB.

Afslutningsvist vil jeg takke medarbejdere og ledere i DSB for den engagerede indsats, I hver dag lægger i virksomheden. Og hertil en særlig tak til Carsten Gerner, som udtræder af bestyrelsen, for det gode samarbejde gennem alle årene.

Tak for ordet."

Ad dagsordenens pkt. 6

Virksomhedsmødet besluttede i overensstemmelse med bestyrelsens forslag at meddele decharge til bestyrelse og direktion for regnskabsåret 2023.

Ad dagsordenens pkt. 7

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om årligt vederlag for 2024:

- Formand: 690.000 kr.
- Næstformand 460.000 kr.
- Øvrige medlemmer 230.000 kr.

Dirigenten kunne med virksomhedsmødet tilslutning konstatere, at indstillingen blev tiltrådt.

Ad dagsordenens pkt. 8

Bestyrelsesformanden redegjorde for den gennemførte bestyrelsesevaluering, der blev afviklet i oktober 2023. Udover at overholde anbefalingerne for god selskabsledelse er formålet at sikre, at bestyrelsen til enhver tid, gennem sammensætning og kompetencer bedst muligt understøtter DSB og DSB's formål.

Evalueringen foregår som en fælles drøftelse og understøttes af et elektronisk spørgeskema, hvori der indgår en vurdering af følgende forhold:

- Bestyrelsens sammensætning med fokus på kompetencer og mangfoldighed,
- bestyrelsens og det enkelte medlems bidrag og resultater,
- samarbejdet i bestyrelsen og mellem bestyrelsen og direktionen,
- formandens ledelse af bestyrelsen,
- udvalgsstrukturen og arbejdet i udvalgene,
- tilrettelæggelsen af bestyrelsesarbejdet og kvaliteten af bestyrelsesmaterialet, og
- bestyrelsesmedlemmernes forberedelse til og aktive deltagelse i møderne.

Alle bestyrelsesmedlemmer har besvaret spørgsmålene i spørgeskemaet. På en skala fra 1 – 5 (med 5 som topkarakter) ligger de fleste svar over 4. Vurderingerne af bestyrelsesformanden og den administrerende direktør er tilfredsstillende.

Jeg har afholdt individuelle møder med de udpegede bestyrelsesmedlemmer, hvor blandt andet de personlige kommentarer behandles. Herudover er der afholdt møde med medarbejderrepræsentanterne og formandskabet.

Den overordnede vurdering af om bestyrelsen samlet set besidder de for virksomheden nødvendige kompetencer er positiv. Og på baggrund af evalueringen har jeg i dialog med Transportministeriet konkluderet, at de nødvendige kompetencer er til stede i bestyrelsen.

Dirigenten redegjorde for, at Carsten Gerner og Lene Feltmann Espersen er valgt for en 2-årig periode og de således var på valg i år. Lene Feltmann Espersen ønskede genvalg mens Carsten Gerner havde oplyst, at han ikke ønsker genvalg og udtræder af bestyrelsen i forbindelse med indeværende virksomhedsmøde.

Dirigenten oplyste, at Transportministeren havde indstillet, at Lene Feltmann Espersen genvælges for en periode på to år.

Dirigenten oplyste herefter, at der ved virksomhedsmødet var fremlagt bilag om den opstillede kandidats erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.

Virksomhedsmødet besluttede at genvælge Lene Feltmann Espersen. Dirigenten konstaterede at vedtægterne pkt. 6.1 om bestyrelsens antal er overholdt.

Dirigenten orienterede herefter virksomhedsmødet om, at der har været afholdt medarbejderrepræsentationsvalg i DSB. Resultatet heraf er, at Mikkel Channo Jessen, Carsten Hedegaard og Lone Riis Stensgaard er valgt som medarbejderrepræsentanter for en 4-årig periode. De indtræder i bestyrelsen i umiddelbar forlængelse af virksomhedsmødet.

Formanden lykønskede Mikkel Channo Jessen, Carsten Hedegaard og Lone Riis Stensgaard med valget og takkede Carsten Gerner, Thomas Bryan-Lund og Preben Steenholdt Pedersen for deres tid i bestyrelsen og for det gode samarbejde.

Ad dagsordenens pkt. 9

Virksomhedsmødet besluttede i overensstemmelse med bestyrelsens forslag at genvælge EY Godkendt Revisionspartnerselskab som DSB's statsautoriserede revisor til udførelse af den lovpligtige revision og bæredygtighedsrapportering.

Dirigenten oplyste i tilslutning hertil, at DSB herudover revideres af Rigsrevisor.

Ad dagsordenens pkt. 10

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om godkendelse af DSB's Vederlagspolitik for bestyrelse, direktion, direktørkreds og revisionschef.

Med Transportministerens tilslutning konstaterede dirigenten, at vederlagspolitikken var godkendt. Dirigenten oplyste, at vederlagspolitikken ville blive offentliggjort på DSB's officielle hjemmeside www.dsb.dk.

--o0o--

Dirigenten konstaterede, at der ikke var modtaget yderligere forslag, og at dagsordenen herefter var udtømt. Dirigenten gav herefter ordet til formanden.

Bestyrelsesformanden takkede dirigenten for god mødeledelse og hævdede herefter virksomhedsmødet.

.....
Som dirigent – Direktør Mette Rosholm