

ÅRSRAPPORT
2007





DFDS' FEM
FORRETNINGSOMRÅDER:

RO-RO
SHIPPING

CONTAINER
SHIPPING

PASSENGER
SHIPPING

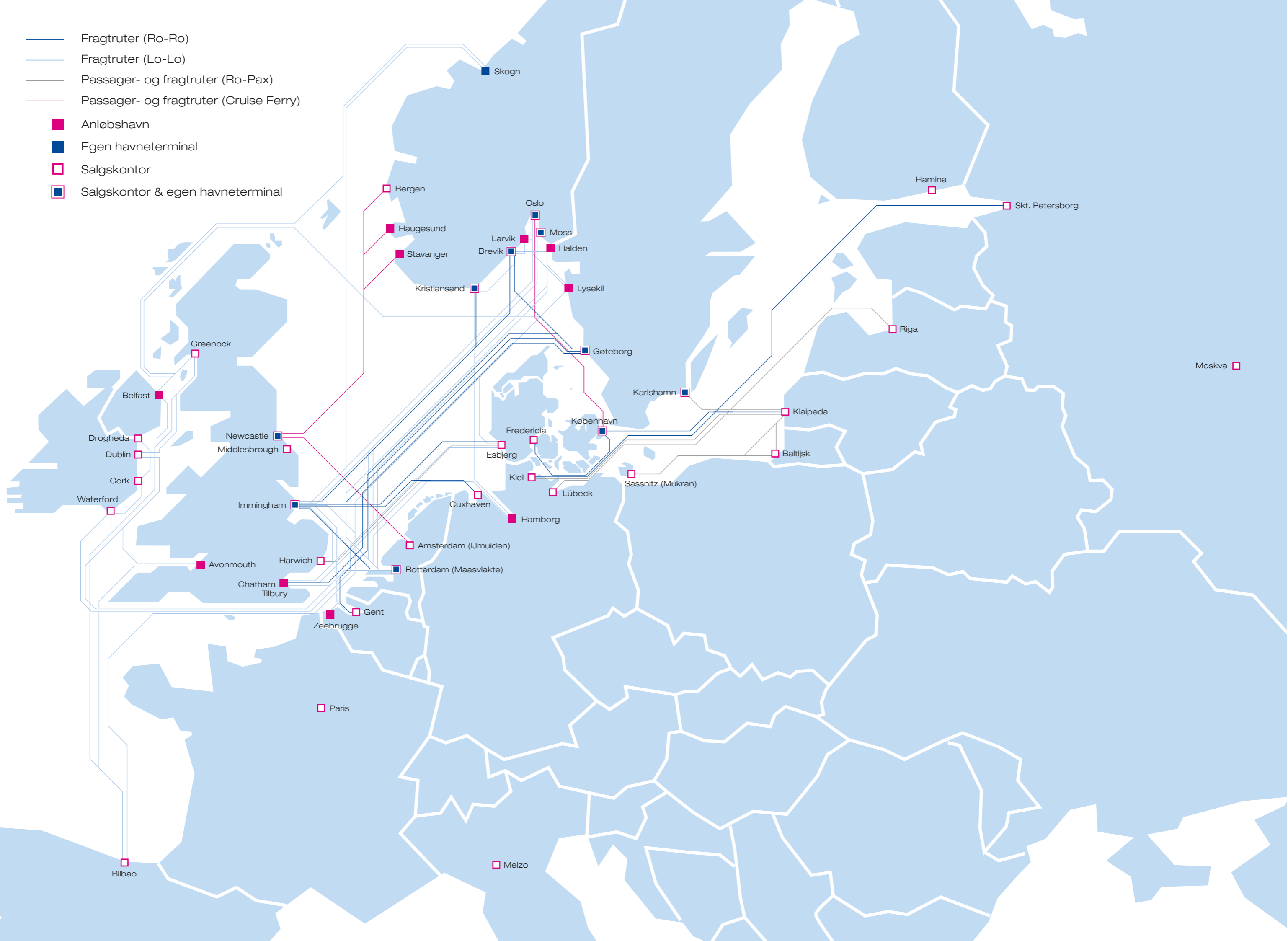
TERMINAL
SERVICES

TRAILER
SERVICES



DFD

- Fragtruter (Ro-Ro)
- Fragtruter (Lo-Lo)
- Passager- og fragtruter (Ro-Pax)
- Passager- og fragtruter (Cruise Ferry)
- Anløbshavn
- Egen havneterminal
- Salgskontor
- Salgskontor & egen havneterminal



1	Rutekort og aktiviteter	40	Risikofaktorer
3	DFDS 2007	42	Regnskab 2007
4	DFDS Koncernens Hovedtal	44	Regnskabsberetning
5	Forord	47	Resultatopgørelse
6	Vision, strategi og mål	48	Balance
8	Ledelsens beretning	50	Egenkapitalopgørelse
12	DFDS' omverden	53	Pengestrømsopgørelse
14	Ro-Ro Shipping	54	Noter
18	Container Shipping	90	Selskabsoversigt
22	Passenger Shipping	91	Påtegninger
26	Terminal Services	92	Flådeoversigt
30	Trailer Services	94	Ledelseshverv
34	Kundefokus	96	Koncernledelse
35	Miljøberetning	98	Corporate Governance i DFDS
36	HR-Beretning	100	Definitioner og ordliste
38	Aktionærforhold	101	Om DFDS' historie

DFDS – et førende søbaseret transportnetværk i Nordeuropa

DFDS' rutenetværk integrerer fragt- og passagervirksomhed: Vi udbyder højfrekvente og pålidelige fragtruter til vognmands- og speditjonsvirksomheder. Vi udvikler og leverer industrielle logistikløsninger i et tæt samarbejde med producenter af tungt industrigods. Til passagerer udbyder vi maritime oplevelser og transport af passagerer, der rejser med bil.

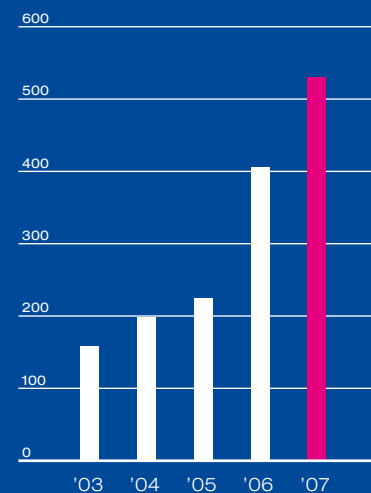
DFDS har omkring 4.400 ansatte og beskæftiger en flåde på omkring 64 skibe.

DFDS har hovedkvarter i København og er noteret på OMX Den Nordiske Børs København. DFDS blev stiftet i 1866.

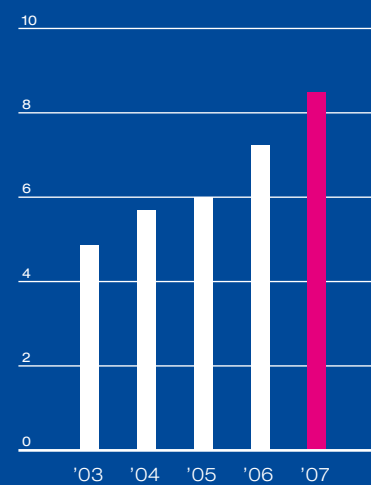
OMSÆTNING +10%
DKK 8,3 MIA.

RESULTAT FØR SKAT +31%
DKK 526 MIO.

Resultat før skat
DKK mio.



Afkast af investeret kapital
(ROIC) (%)



DFDS KONCERNENS HOVEDTAL

Hovedtal

DKK mio.	2003	2004	2005	2006	2007	2007 EUR mio. ¹⁾
Resultatopgørelse						
Nettoomsætning ²⁾	5.265	5.723	6.278	7.524	8.310	1.114
– Ro-Ro Shipping				3.471	3.680	494
– Container Shipping				1.293	1.642	220
– Passenger Shipping				1.838	1.932	259
– Terminal Services				706	703	94
– Trailer Services				918	986	132
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)²⁾						
	794	870	890	1.137	1.316	176
– Ro-Ro Shipping				794	896	120
– Container Shipping				128	151	20
– Passenger Shipping				242	249	33
– Terminal Services				12	15	2
– Trailer Services				15	57	8
Avance ved salg af skibe, ejd. og terminaler						
	-15	20	29	33	33	4
Driftsresultat (EBIT)	297	389	432	596	754	101
Finansielle poster, netto	-139	-190	-202	-193	-226	-30
Resultat før skat	157	200	231	402	526	71
Årets resultat	130	194	193	364	412	55
Årets resultat efter minoritetsinteresser	116	176	175	352	400	54
Resultat til analyseformål	117	177	182	348	485	65
Kapital						
Aktiver i alt	6.999	7.986	8.457	9.991	9.610	1.289
DFDS A/S' andel af egenkapitalen	2.528	2.546	2.803	3.154	3.538	474
Egenkapital	2.528	2.700	2.904	3.265	3.653	490
Nettorentebærende gæld	2.529	3.556	3.970	4.654	3.845	516
Investeret kapital, gennemsnit	5.403	6.458	6.667	7.796	8.107	1.087
Antal medarbejdere, gennemsnit						
	4.108	4.026	4.215	4.346	4.427	-
Pengestrømme						
Pengestrøm fra driften, før finansiering og efter skat	687	829	711	1.167	1.264	170
Pengestrøm fra investeringsaktivitet	-316	-1.449	-855	-1.698	-151	-20
– Køb af virksomheder, aktiviteter og minoritetsinteresser	36	-18	-328	-306	-13	-2
– Øvrige investeringer	-352	-1.431	-527	-1.392	-138	-19
Fri pengestrøm	371	-620	-144	-531	1.113	149
Nøgletal for drift og afkast						
Antal skibe i drift	61	66	66	68	64	
Omsætningsvækst, %	8,1	8,7	9,7	19,8	10,5	
EBITDA-margin, %	15,1	15,2	14,2	15,1	15,8	
Driftsmarginal, %	5,6	6,8	6,9	7,9	9,1	
Omsætningshastighed, investeret kapital, (antal gange)	0,97	0,89	0,94	0,97	1,03	
Afkast af investeret kapital (ROIC), %	5,0	5,8	6,0	7,0	8,6	
Egenkapitalforrentning, %	4,5	7,0	6,8	11,7	14,5	
Nøgletal for kapital og pr. aktie						
Egenkapitalandel, %	38,5	33,8	34,3	32,7	38,0	
Finansiell gearing, (antal gange)	1,00	1,40	1,42	1,48	1,09	
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	15	22	23	46	52	
Udbytte pr. aktie, DKK	5,0	7,0	7,5	11,0	15,0	
Antal aktier ultimo, '000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	
Aktiekurs ultimo, DKK	185	285	382	680	790	
Markedsværdi, DKK mio.	1.476	2.276	3.035	5.440	6.320	

Hoved- og nøgletal for 2004 er tilpasset IFRS regnskabspraksis.

Hoved- og nøgletal for 2003 er ikke tilpasset IFRS regnskabspraksis.

¹⁾ Anvendt eurokurs pr. 31. december 2007: 745,66

²⁾ I 2007 indførtes en ny forretningsstruktur og sammenligningstal pr. forretningsområde er kun tilgængelige for 2006.

Tallene pr. forretningsområde summerer ikke til Koncernen, idet blandt andet elimineringer og ikke-fordelte poster ikke er medtaget.

DFDS blev en stærkere virksomhed i 2007, hvor vi:

- opdaterede strategien til fremtidens udfordringer
- indførte en ny, transparent forretningsstruktur og tilpassede koncernledelsen hertil
- igangsatte et omfattende forbedrings- og effektiviseringsprogram (Go Forward Plan)
- opnåede et resultat før skat på en halv milliard
- konsoliderede kapitalstrukturen til fremtidige investeringer

Strategien blev opdateret på baggrund af en omfattende strategiproces, der identificerede betydelige udviklingsmuligheder for DFDS. Det er vores vision, at positionere DFDS som et europæisk, søbaseret transportnetværk som kommunikeret i strategiens overskrift "Fra ruter til netværk".

Resultatorientering fremmes af en klar ansvarsfordeling og synlighed omkring værdiskabelsen i de enkelte forretningsområder og dermed virksomheden som helhed. Derfor indførte vi i 2007 en ny, transparent forretningsstruktur med fem forretningsområder. Som en konsekvens af den nye struktur blev koncernledelsen udvidet med lederne af forretningsområderne og personaleområdet. Sidstnævnte afspejler strategiens øgede fokus på medarbejderudvikling og -trivsel.

For at klargøre DFDS til at realisere den nye strategis ambitiøse vækst mål igangsatte vi i foråret 2007 et omfattende forbedrings- og effektiviseringsprogram (Go

Forward Plan). Programmet berører stort set alle dele af organisationen, og i flere af beretningerne i denne årsrapport orienteres om tiltag, der er gennemført og skal gennemføres.

Resultatfremgangen var meget tilfredsstillende i 2007, hvor værdiskabelsen udtrykt ved forrentningen af den investerede kapital (ROIC) steg med 23% til 8,6%. I 2008 er det vores forventning, at de seneste års medvind fra konjunkturudviklingen løjer af, og måske endda bliver til modvind. Vi forudser derfor, at fremgang i højere grad skal skabes gennem dels investering i vores salgsorganisation, dels udveksling af færdigheder og viden på tværs af forretningsområder som grundlag for et konkurrencedygtigt omkostningsniveau.

DFDS har i de seneste år ekspanderet betydeligt gennem investeringer i tonnage og virksomhedskøb. I 2007 var fokus derfor på indkøring og effektivisering af ny tonnage og aktiviteter. Investeringsniveauet var derfor ganske lavt, hvilket medførte en væsentlig konsolidering af kapitalstrukturen. Når der ses bort fra eventuelle virksomhedskøb forventes kapitalstrukturen at blive yderligere konsolideret i 2008, hvilket giver et solidt udgangspunkt for at forfølge strategiens ambitiøse vækst mål.

Vi vil gerne takke medarbejdere og aktionærer samt kunder og samarbejdspartnere for jeres bidrag til DFDS' fremgang i 2007. Det er vores overbevisning, at vi har et stærkt udgangspunkt for fremadrettet at forfølge og udnytte afgørende vækstmuligheder i markedet, og vi ser frem til at rapportere herom i det nye år.

Efter betydelig resultatfremgang i 2007 står DFDS stærkt rustet til at forfølge nye vækstmuligheder i et marked, som rummer udfordrende og afgørende muligheder



IVAR SAMRÉN
BESTYRELSESFORMAND



NIELS SMEDEGAARD
ADMINISTRERENDE DIREKTØR

Strategi

DFDS' vision og strategi blev opdateret i 2007 på baggrund af den væsentlige ekspansion af aktiviteterne og forbedring af indtjeningsniveauet, der er gennemført i de seneste fem år. Hertil kommer ændringer i omverdenen og ledelseskiftet i begyndelsen af året.

Koncernens nye strategi er baseret på fire hovedelementer:

1. Opbygning af et søbaseret europæisk transportnetværk
2. Integration af værdiskabende kundeløsninger for fragt og passagerer
3. Sikring af volumener
4. Vedvarende driftsmæssig fokus

Nedenfor uddybes indledningsvis markeds- og konkurrencesituationen og derefter de fire hovedstrategier.

Markeds- og konkurrencesituationen

Konsolideringen af europæisk fragt- og passagerskibsfart vil efter alt at dømme fortsætte i de kommende år i lighed med den konsolidering, som landtransport-

branchen har gennemgået og fortsat gennemgår.

Konsolideringen drives af behovet for at realisere fordele knyttet til større geografisk rækkevidde, hvilket skal ses i sammenhæng med især fire forhold:

- Fragtkunder (transport- og produktionsvirksomheder) bliver større med mere komplekse forsyningskæder
- Risikospredning
- Ressourcer til system- og konceptudvikling samt investering
- Reduktion af enhedsomkostninger

Den vigtigste drivkraft er den stadig voksende størrelse af fragtkunder. Ligesom landtransportvirksomheder er blevet større for at betjene stadig større kunder, herunder globale virksomheder, forudses det, at europæiske rederier med en høj andel af fragtkunder vil konsolidere sig på tværs af regioner for at kunne levere mere konkurrencedygtige transportløsninger og fremstå som ligeværdige samarbejdspartnere.

Behovet for risikospredning, herunder lavere afhængighed af enkelte aktiviteter, understøtter ligeledes konsolideringsprocessen. Større enheder medfører desuden flere ressourcer til system- og kon-

6

DFDS' vision

Et europæisk, søbaseret transportnetværk som leverer konkurrencedygtige, differentierede og værdiskabende transportløsninger til fragtkunder og passagerer.

En udfordrende og attraktiv arbejdsplads for vores medarbejdere.

En virksomhed med et stabilt, stigende indtjeningsniveau, som er værdiskabende for vores aktionærer.

En ansvarlig, miljøorienteret virksomhed i konstruktiv dialog med vores omverden.



ceptudvikling samt finansiell kapacitet til at investere i større og mere kostbar tonnage. Endvidere indebærer fordeling af faste omkostninger på mere volumen økonomiske fordele gennem lavere enhedsomkostninger.

Den fremtidige konkurrencesituation forudses derfor i højere grad end i dag at blive karakteriseret ved på den ene side konkurrence mellem rederier og på den anden side konkurrence - men også integration og samarbejde - mellem sø-, vej-, bane- og luftbaserede transportnetværk.

DFDS' platform af aktiviteter og geografisk spredning i Nordsøen og Østersøen udgør et stærkt udgangspunkt for at drage fordel af konsolideringsprocessen.

De fire hovedstrategier

Visionen er at positionere DFDS som et europæisk, søbaseret transportnetværk med afsæt i fire hovedstrategier:

Søbaseret, europæisk transportnetværk:

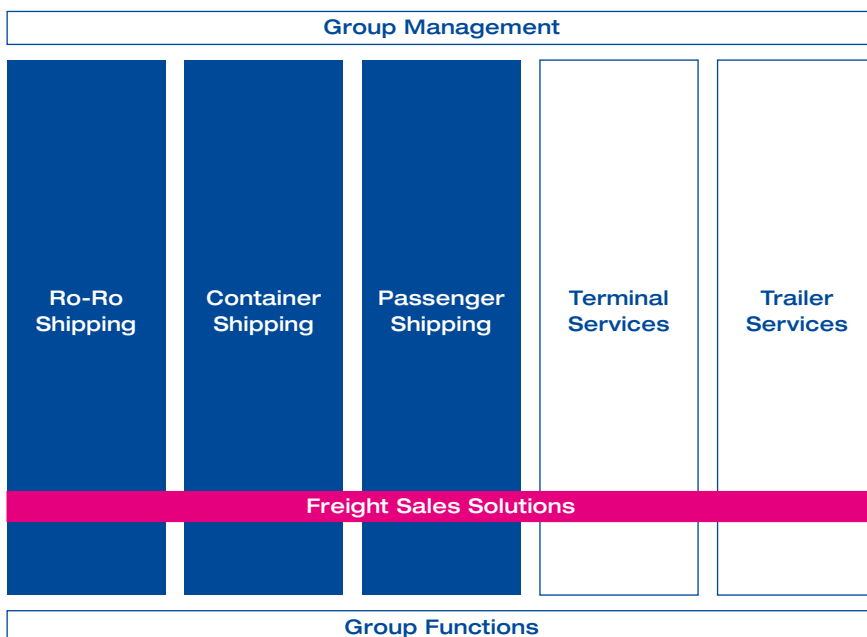
Netværket skal udvides til at omfatte flere regioner i Nordeuropa for at forbedre konkurrencedygtigheden af transportløsninger til transport- og produktionsvirksomheder. Et udvidet netværk giver tillige mulighed for at realisere driftsmæssige synergier.

Værdiskabende, integrerede kundeløsninger for fragt og passagerer:

Kombineret fragt- og passagerskibsfart giver mulighed for at opnå væsentlige markedsandele og udnytte synergier knyttet til transport af fragt og passagerer med samme tonnage. Integration af transportsystemer for fragt styrker desuden konkurrencedygtigheden over for flere kundesegmenter i markedet.

Sikring af volumener: For at sikre en stabil og høj kapacitetsudnyttelse i rutenetværket sikres fragtmængder gennem dels længerevarende samarbejdsaftaler med større produktionsvirksomheder, dels kortere samarbejdsaftaler med traileroperatører. Kapacitetsudnyttelsen på udvalgte ruter understøttes desuden af egne traileroperatører, som tilbyder transportløsninger ved brug af DFDS' netværk. Derudover sikrer drift af egne havneterminaler på udvalgte lokationer netværkets effektivitet, stabilitet og vækstpotentiale.

Driftsmæssig fokus: Sikker, effektiv drift af fragt- og passagerskibe er en central driftsmæssig kompetence i DFDS, som



til stadighed skal vedligeholdes og videreudvikles. Hertil kommer beslægtede kompetencer inden for drift af havneterminaler og trailervirksomhed.

Implementering

Implementering af strategien indebærer tre primære indsatsområder:

- Udvidelse af rutenetværket til flere regioner i Nordeuropa
- Integration af passageraktiviteter i netværket
- Øget sikring af volumener

Udvidelsen af rutenetværket vil fortrinsvis ske gennem virksomheds- og aktivitetsskøb, som foruden udvidelse af netværket også har til formål at konsolidere netværket i udvalgte områder.

DFDS' passagerkompetencer, opbygget primært gennem cruise ferry-aktiviteter, skal i højere grad end i dag anvendes på tværs af de nuværende cruise ferry- og ro/pax-koncepter. Det forventes, at vækst inden for passageraktiviteterne først og fremmest vil ske gennem ro/pax-orienterede koncepter.

Sikring af volumener i netværket skal løbende styrkes på tre måder: For det første skal samarbejdsaftaler og -relationer med transportvirksomheder videreudvikles til gensidig fordel. For det andet skal andelen af industriel logistik fortsat øges gennem indgåelse af flere længerevarende samarbejdsaftaler. Og for det tredje skal egen trailervirksomhed selektivt udvides for at styrke sikring og tilgang af volumener på specifikke ruter.

Ny transparent forretningsstruktur

For at øge resultatorientering og transparens blev forretningsstrukturen ændret fra to divisioner til fem forretningsområder i 2007.

Forretningsområderne Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Passenger Shipping er ansvarlige for forskellige aktiviteter i netværket, mens forretningsområderne Terminal Services og Trailer Services understøtter netværket med drift af havneterminaler og trailervirksomhed.

Trampaktiviteterne, som driver fem multipurpose-skibe, har ingen tilknytning til rutenetværket og forventes afviklet i løbet af 2008.

Som vist i figuren er der etableret en koordinerende salgsenhed – Freight Sales Solutions – på tværs af forretningsområderne. Enheden markerer en investering i salgsorganisationen rettet mod større fragtkunder og har til formål at styre og koordinere salgsindsatsen af transportløsninger, som går på tværs af forretningsområder og netværket.

Økonomiske målsætninger

Den investerede kapital skal forrentes i et niveau, der overstiger Koncernens kapitalomkostning med 30-50%. Kapitalomkostningen (WACC) var primo 2008 beregnet til 7,0%.

Målet for kapitalstrukturen er en egenkapitalandel på 35-40%. I perioder med større investeringer kan egenkapitalandelen midlertidigt reduceres til omkring 30%.

Resultatudvikling

I 2007 blev de senere års resultatfremgang yderligere konsolideret med en stigning på 31% i resultatet før skat til DKK 526 mio.

Året var præget af udviklingen af en ny strategi for DFDS og omstrukturering af virksomheden fra to divisioner til fem forretningsområder. Herudover blev der iværksat et omfattende forbedrings- og effektiviseringsprogram, som skal ruste DFDS til fremtidens konkurrence.

Prioriteringen af strategiudvikling og driftsmæssige forbedringer samt indkøring af investeringer foretaget i 2006 indbar et lavt investeringsniveau, hvilket bidrog til opnåelse af en fri pengestrøm på over DKK 1 mia., hvilket konsoliderede kapitalstrukturen væsentligt.

Den største resultatfremgang blev opnået i første halvår, mens resultatfremgangen var mere afdæmpet i andet halvår som følge af blandt andet aftagende volumenvækst i fragtmarkedet.

Hovedparten af indtjeningen blev i 2007 genereret af forretningsområdet Ro-Ro Shipping, hvor fremgangen byggede på vedligeholdelse og videreudvikling af markedspositionen. Den største resultatfremgang blev opnået af Trailer Services på

baggrund af fokus på kapacitetsudnyttelse og lukning eller omstrukturering af tabsgivende aktiviteter. Container Shipping opnåede ligeledes resultatfremgang i 2007 på baggrund af omstrukturering af aktiviteter og helårseffekten af købet af DFDS Container Line i 2006.

Resultatudviklingen for Terminal Services er præget af helårseffekten af udvidelsen af havneterminalen i Immingham i 2006.

Passenger Shippings resultatudvikling var ikke tilfredsstillende i 2007 efter justering for avancen fra salget af et passagerskib. Aktivitetsniveauet på ruten mellem Vestnorge og England indfrie ikke forventningerne, og omkostninger til renovering af tonnage overtaget i 2006 blev højere end forventet. Oslo-ruten, der udgør omkring halvdelen af forretningsområdets omsætning, opnåede resultatfremgang i 2007.

Årets resultat før skat for Koncernen blev på niveau med resultatforventningen meddelt ved halvåret, hvor forventningen blev opjusteret til et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 500 mio. I forbindelse med salget af et passagerskib i december 2007 blev resultatforventningen opjusteret til DKK 530 mio. Den oprindelige resultatforventning meddelt

- 8 Betydelig resultatfremgang
- Kapitalstruktur konsolideret
- Ny, transparent forretningsstruktur



i årsrapporten for 2006 var et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 425 mio.

Omsætningen steg med 10% til DKK 8,3 mia., hvilket var på niveau med den seneste forventning til omsætningsvæksten. Omkring 60% af omsætningsstigningen er relateret til helårseffekten af købet af DFDS Container Line i 4. kvartal 2006.

Ny strategi – "Fra ruter til netværk"

En ny koncernstrategi blev udviklet i 2007 på baggrund af den væsentlige ekspansion af aktiviteterne og forbedring af indtjeningsniveauet, der er gennemført i de seneste fem år. Hertil kom ændringer i omverdenen og ledelseskiftet primo året.

Strategien er udviklet gennem en sammenstilling af på den ene side markeds- og konkurrencesituationen og på den anden side DFDS' aktiviteter, kompetencer og ressourcer.

Strategiprocesen identificerede betydelige vækst- og udviklingsmuligheder for DFDS i retning af et europæisk søbaseret transportnetværk. Strategier og mål er nærmere beskrevet på side 6-7.

Rustet til fremtiden

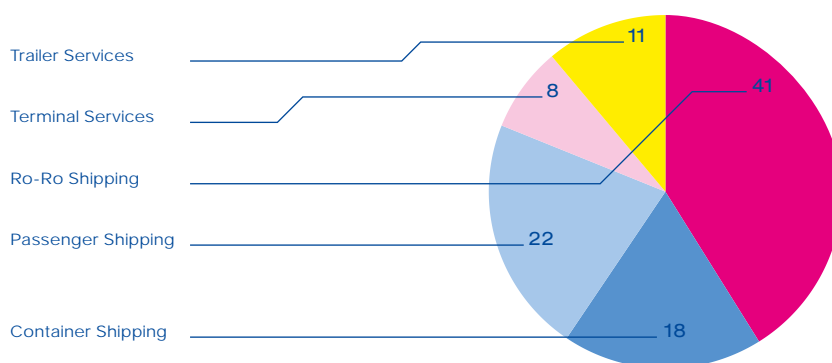
For at klargøre DFDS til at realisere den nye strategis ambitiøse vækst mål blev der i foråret 2007 iværksat et omfattende forbedrings- og effektiviseringsprogram under overskriften "Go Forward Plan".

Programmet har til formål at styrke ledelses- og styringsprocesser samt den driftsmæssige effektivitet. Hertil kommer projekter rettet mod forbedring af indtjeningen for specifikke aktiviteter. Første fase af programmet, der omfatter både forretningsområder og centrale funktioner, forventes afsluttet ultimo 2008.

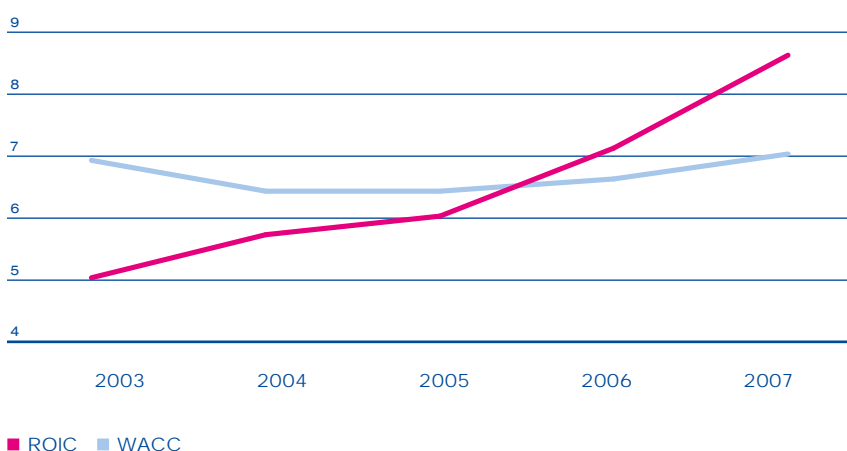
Ét element i programmet er en intensivtivering af DFDS' kundefokus for at øge kundetilfredshed og skabe mersalg. Et første synligt resultat er etableringen af en overordnet koordinerende salgsenhed, Freight Sales Solutions, rettet mod større fragtkunder, som skal supplere de lokale salgsorganisationer. Se side 34 for mere information herom. Et andet væsentligt, igangværende, kundeorienteret projekt vedrører optimering og forenkling af prisstrategier.

Programmet rettet mod driften omfatter blandt andet overførsel af færdigheder mellem skibe, havneterminaler og traileroperatører samt indbyrdes måling af aktiviteter effektivitet. Hertil kommer forenkling og ensretning af IT-systemer samt projekter rettet mod forbedring af indtjeningen for specifikke aktiviteter. Et væsentligt projekt af sidstnævnte karakter

Omsætning pr. forretningsområde %, 2007



Udvikling i afkast af investeret kapital (ROIC) og kapitalomkostning (WACC) (%)



var genopretning af indtjeningen for forretningsområdet Trailer Services.

Et tredje hovedspor har til formål at videreudvikle kompetencer i organisationen og formidle samarbejde på tværs af forretningsområder og centrale funktioner. De foreløbige synlige resultater heraf er den igangværende opgradering af HR- og kommunikationsområderne. Sidstnævnte har især til formål at styrke den interne kommunikation, herunder deling af viden.

Det sidste element i programmet er en styrkelse af økonomiske og finansielle styringsprocesser, herunder forenkling og ensretning af IT-systemer. Denne del af programmet omfatter også projekter til at reducere pengebindingen i arbejdskapitalen.

Forretningsudvikling og investeringer

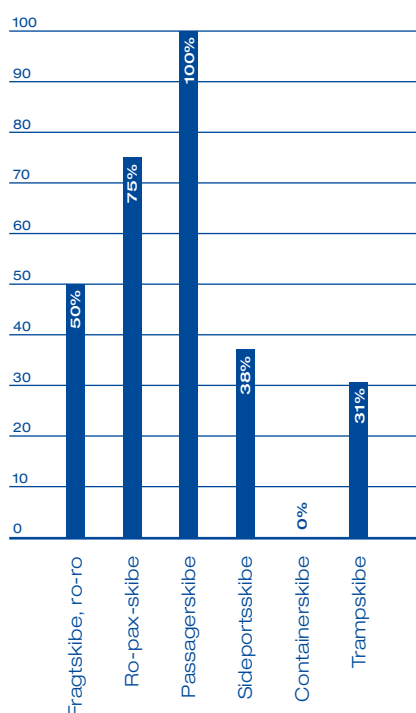
Årets fokus var først og fremmest at vedligeholde og udvikle markedspositionen inden for alle forretningsområder.

Således var 2007 præget af indarbejdelse af investeringer foretaget i 2006, hvor de samlede netto-investeringer udgjorde DKK 1,7 mia. Til sammenligning udgjorde netto-investeringerne i 2007 i alt DKK 151 mio. relateret primært til vedligeholdelse af de eksisterende aktiviteter. Beløbet indeholder et provenu på lige over DKK 100 mio. fra salget af et passagerskib.

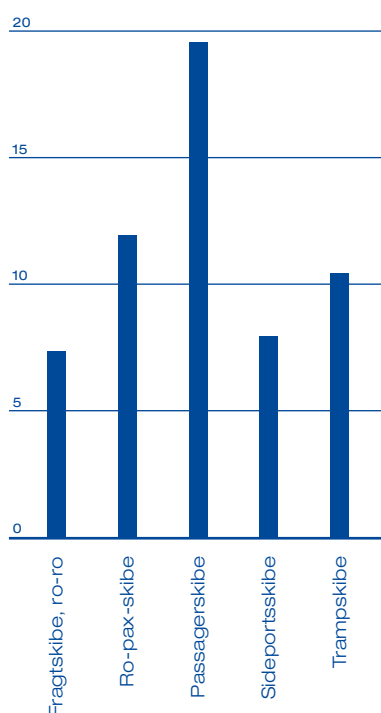
2007 var det første fulde driftsår for følgende væsentlige investeringer foretaget i 2006:

- kapacitetsudvidelse på Amsterdam-Newcastle gennem indsættelse af større tonnager
- kapacitetsudvidelse på Østersøen gennem indsættelse af større tonnager
- udvidelse af havneterminalen i Immingham
- køb af DFDS Container Line
- ny passager rute åbnet, Bergen-Newcastle.

Ejerandel fordelt pr. skibstype (%)



Gennemsnitsalder for ejede skibe (Antal år)



Økonomisk målsætning

Forrentningen af den investerede kapital (ROIC) blev forbedret til 8,6% fra 7,0% i 2006. Forrentningen blev således 30% højere end DFDS' kapitalomkostning, der primo 2007 var beregnet til 6,6%.

Kapitalomkostningen er primo 2008 beregnet til 7,0%. Stigningen på 0,4 procentpoint i forhold til primo 2007 skyldes blandt andet et højere renteniveau.

Den overordnede økonomiske målsætning er fortsat at opnå en forrentning, der overstiger kapitalomkostningen med 30-50%. For 2008 svarer dette mål til en forrentning på 9,1-10,5% med udgangspunkt i den beregnede kapitalomkostning på 7,0%.

Flådens udvikling

DFDS opererede ved udgangen af 2007 i alt 64 skibe. Målt i bruttotons udgjorde ro-ro-fragtskibe 52% af flåden, mens passager- og ro-pax-skibe udgjorde henholdsvis 18% og 17% af flåden. De resterende 13% var fordelt på container-, sideports- og trampskibe.

Ejerandelen pr. skibstype varierer i henhold til skibstypens specialisering. De mest specialiserede skibe i flåden er passagerskibe, og for disse skibe er ejerandelen 100%. Dele af ro-ro-flåden er specialiserede i forhold til krav om størrelse,

fart og høj hastighed ved lastning/losning. Disse skibe er primært beskæftiget på Nordsøen. Hele ro-ro-flådens ejerandel var 50%. Ejerandelen for standardtonnage som containerskibe er 0%.

En lav ejerandel indebærer alt andet lige bedre muligheder for at tilpasse kapaciteten på kort sigt gennem tilbagelevering af indchartret tonnage. Charterperioden for indchartret tonnage varierer fra nogle få måneder til op til ti år. Ejerandelene for de forskellige skibstyper vurderes på nuværende tidspunkt at være tilfredsstillende.

Den gennemsnitlige alder for ro-ro-fragtskibene er gennem de seneste års modernisering af flåden reduceret til 7,4 år, hvilket anses for at være tilfredsstillende. Passagerskibenes gennemsnitlige alder var lige under 20 år ved udgangen af 2007, hvilket er tilfredsstillende og på niveau med tilsvarende flåder af passagerskibe.

For at sikre tilstrækkelig fragtkapacitet i rutenetværket er der tidligere indgået aftale om time-charter af fire nybyggede ro-ro-fragtskibe. Det første skib blev leveret i februar 2008, hvilket var tre måneder senere end oprindeligt forventet som følge af forsinkelser på værftet, og det andet skib leveres ligeledes med nogen forsinkelse i maj 2008. De to sidste skibe

forventes leveret i henholdsvis marts og november 2009.

I perioden frem til 2010 forventes køb eller indchartring af et par mindre ro-ro-fragtskibe til erstatning af ældre tonnage. Det kan endvidere blive aktuelt at ombygge tonnage i perioden.

I januar 2008 blev der indgået aftale om levering af et nybygget ro-pax-skib i maj 2009. Skibet planlægges indsat på Østersøen, hvor både passager- og fragtkapaciteten dermed udvides.

Passagerskibet PONT L'ABBÉ (tidligere DUKE OF SCANDINAVIA) blev afhændet i december 2007, hvilket medvirkede til at reducere passagerflådens gennemsnitsalder i 2007 til 19,6 år. Skibet har siden 2006 været udchartret.

Som udgangspunkt forventes ingen køb af passagerskibe frem til 2010, om end det kan blive aktuelt at ombygge og opgradere tonnagen i perioden.

Opgradering af HR-området

Som led i DFDS' forbedrings- og effektiviseringsprogram, "Go Forward Plan", opgraderes HR-området. Dette omfatter programmer rettet mod at tiltrække, udvikle og fastholde medarbejdere. Hertil kommer opgraderede programmer for uddannelse og ledelsesudvikling samt introduktion af en mere markeds- og målbaseret tilgang til aflønning og kompensation. På side 36-37 findes mere information om opgraderingen af HR-området.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere steg med 2% til 4.427 i 2007. Stigningen i antal medarbejdere var hovedsageligt relateret til helårseffekten af overtagelsen af DFDS Container Line i 4. kvartal 2006.

Ny koncernledelse

Niels Smedegaard, 45 år, tiltrådte som ny koncernchef og administrerende direktør den 1. januar 2007. Niels Smedegaard afløste foresiddende direktør Ole Frie, der gik på pension ved udgangen af 2006. Den aktieretlige direktion udgøres herefter af Niels Smedegaard og økonomidirektør Christian Merrill.

DFDS' ledelsesstruktur blev med virkning pr. 1. januar 2008 tilpasset til den nye organisationsstruktur med fem forretningsområder. I den forbindelse fra-trådte koncerndirektør Søren Jespersen, der var ansvarlig for passageraktiviteterne i DFDS Seaways, og der blev dannet en ny koncernledelse bestående af lederne af forretningsområderne og personaleområdet.

Resultatforventning 2008 for Koncernen og forretningsområder

Forretningsområde	Omsætningsvækst	Vækst i driftsresultat (EBITDA)	Kommentar	Strategisk fokus
Ro-Ro Shipping	6-8%	-2- -3%	Resultatforventning påvirket af kapacitets-udvidelse på 6%	Vedligeholdelse og udvikling af markedsposition
Container Shipping	6-8%	5-10%		Integration af aktiviteter
Passenger Shipping	2-4%	2-4%		Forbedring af indtjening for to Nordsø-ruter
Terminal Services	2-4%	På niveau med 2007		Forbedring af indtjening for havneterminal i England
Trailer Services	4-6%	15-20%		Integration af aktiviteter
Ikke-fordelte poster/elimineringer	n.a.	På niveau med 2007		Effektivisering af processer for centrale funktioner
Koncernen i alt	3-5%	0-2%		

Koncernledelsen består herefter af Niels Smedegaard og Christian Merrild (Økonomi), Henrik Holck (HR), Peder Gellert Pedersen (Ro-Ro Shipping og Terminal Services), Ole Sehested (Container Shipping og Trailer Services). Niels Smedegaard er tillige ansvarlig for Passenger Shipping, indtil en ny leder af forretningsområdet er på plads.

Sikkerhed og sikring har højeste prioritet

Sikkerhed og sikring vedrørende passagerer, besætningsmedlemmer og tonnage har højeste prioritet og indgår som en integreret del af rederiets overordnede politikker, strategier og mål.

Der gennemføres således en løbende udvikling af Koncernens sikkerhedsstyringssystem (ISM-kode). Systemet betinger gennem dokumenterede processer et løbende fokus på alle aspekter af sikkerhed ombord, herunder verificering af opfyldelse af gældende lovgivning og egne krav. Sikkerhedsarbejdet foregår i vid udstrækning gennem veletablerede kontrol- og vedligeholdelsesrutiner ombord på skibene.

Derudover gennemgår alle skibe som minimum én gang om året et internt audit. Formålet med disse omfattende kontrolfunktioner er dels verificering af sikkerheden, dels indsamling af vigtige erfaringer til brug for forebyggende foranstaltninger i hele flåden.

Såvel rederiet som flåden gennemgår løbende inspektioner, sikkerheds- og sikringsaudits fra flagstatens myndigheder, klassifikationselskaber, EU og forsikringselskaber i henhold til lovbestemte intervaller.

Øvelser og træning er et afgørende element i optimering af sikkerhedsarbejdet og beredskabet ombord. Der afholdes

kontinuerligt forskellige typer af øvelser ombord, hvor hele eller dele af besætningen trænes i tildelte funktioner. Derudover deltager flåden løbende i øvelser med forskellige landes beredskaber på forskellige niveauer med henblik på træning og indsamling af erfaringer til udvikling af skibenes beredskab.

DFDS samarbejder aktivt med forskellige organisationer og myndigheder, hvor nuværende og kommende forbedringer af sikkerhed og sikring omkring skibene behandles. Dette arbejde foregår på nationalt, europæisk og internationalt plan. DFDS er tillige repræsenteret i flere organer i Danmarks Rederiforening samt Danmarks repræsentant i International Chamber of Shipping Passenger Ship Panel. Herudover overtog DFDS formandskabet i Nordisk Komité for Passagerskibssikkerhed "Nordkompass" i december 2007.

I forbindelse med IMOs søsikkerhedskomité, MSC (Maritime Safety Committee), samling i København i oktober 2007 var DFDS desuden vært for omkring 400 delegerede ved et sejladssamarbejde. Komitéen behandler al fremtidig regulering vedrørende søsikkerhed for IMO og FN på globalt plan.

Resultatforventning 2008

Koncernens omsætningsvækst forventes at blive omkring 3-5% i 2008. Tabellen ovenfor viser, hvordan de enkelte forretningsområder forventes at bidrage til omsætningsvæksten.

Koncernens driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) forventes at stige med ca. 0-2% på baggrund af udviklingen i de enkelte forretningsområder som vist i tabellen ovenfor. Væksten i driftsresultatet forventes således at blive lavere end omsætningsvæksten, hvilket primært kan henføres til

effekten af kapacitetsudvidelsen i Ro-Ro Shipping.

Omkostningen til ikke-fordelte poster forventes at forblive på niveau med 2007.

På nuværende tidspunkt er det forventede bunkerforbrug i 2008 udelukkende afdækket gennem kommerciel afdækning. Det skønnes, at en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet ultimo 2007, som var omkring USD 455 pr. ton, indebærer en resultatpåvirkning på ca. DKK 2,2 mio.

Omkring 33% af den forventede pengestrøm i USD, der er en netto-udgiftsvaluta for DFDS, er afdækket for 2008 på et gennemsnitligt niveau omkring USD/DKK 5,30. Herudover er omkring 39% af pengestrømmen i NOK, der er en netto-indtægtsvaluta for DFDS, afdækket til en gennemsnitskurs på NOK/DKK 0,95. De øvrige primære indtægtsvalutaer (SEK, GBP og EUR) er ikke afdækket.

De samlede investeringer forventes som udgangspunkt at udgøre omkring DKK 300 mio. i 2008 inklusive en forudbetaling på DKK 100 mio. for et ro-pax-skib til levering i 2009. Et eventuelt salg af trampområdet er ikke indregnet i forventningerne. Der er herudover ikke planlagt større anlægsinvesteringer, men virksomheds- og aktivitetsskøb kan blive aktuelle i løbet af året.

Der hersker generelt stor usikkerhed om forløbet af konjunkturudviklingen, og dermed aktivitetsniveauet i DFDS' markedsområder, i resten af 2008. Hertil kommer en tilsvarende usikkerhed om udviklingen i olieprisen og valutakurser i resten af året.

På denne baggrund forventes for hele Koncernen et resultat før skat for 2008 i størrelsesordenen DKK 500 mio. Idet resultatforventningen er behæftet med større usikkerhed end sædvanligt, kan udviklingen i markedsvækst, oliepris og valutakurser indebære en revidering af forventningen i såvel opad- som nedadgående retning.

DFDS' aktiviteter påvirkes af en række eksterne faktorer, hvoraf de væsentligste vedrører politiske beslutninger herunder ny lovgivning, ændringer i konkurrence- og kundeforhold samt den økonomiske konjunkturudvikling.

Politiske beslutninger & lovgivning

DFDS' aktiviteter påvirkes fortrinsvis af politiske beslutninger vedrørende infrastrukturelle forhold i Nordeuropa samt beslutninger rettet mod rederi- og transportsektoren. Foruden politiske institutioner er DFDS underlagt søfartskonventioner udstedt af IMO (International Maritime Organisation), der inden for FN varetager søfartsspørgsmål relateret til hovedsageligt sikkerheds- og miljøforhold.

De vigtigste aktuelle områder, der har eller kan få betydning for DFDS, er:

Lovgivning om svovlindhold i bunkers:

Direktiver udstedt af IMO og EU vedrørende anvendelse af lavsvovlholdig bunkers trådte i kraft for fragtskibsfart på Nordsøen i august 2007. For passagerskibsfarten trådte direktivet i kraft i 2006. Med virkning fra primo 2010 indføres et EU-krav om anvendelse af bunkers med et svovlindhold på maksimalt 0,1% ved havneophold.

Implementeringen af direktiverne har indebåret en stigning i DFDS' omkostning til bunkers, som i vid udstrækning er blevet afdækket ved brændstoffillæg.

Vejskat: En vejskat for lastbiltrafik på de tyske motorveje blev indført primo 2005, og en lignende vejskat blev indført primo 2004 i Østrig, mens Schweiz allerede i 2001 indførte en vejskat. I juli og september 2007 blev henholdsvis den østrigske og tyske vejskat forhøjet. Flere europæiske lande, herunder Sverige, planlægger

at indføre vejafgifter for lastbiltrafik i de kommende år. I 2006 vedtog EU et direktiv om vejafgifter, Eurovignetdirektivet, som har til formål at regulere indholdet af ordninger for vejafgifter.

Vejafgifter øger alt andet lige omkostningen knyttet til vejtransport i forhold til sø- og banetransport, hvilket forventes løbende at påvirke DFDS' aktivitetsniveau positivt.

Køre-/hviletidsbestemmelser: EU vedtog i marts 2006 nye og strammere bestemmelser angående køre- og hviletid for lastbiltrafik med henblik på at forbedre trafikikkerheden og chaufførers arbejdsvilkår. De nye bestemmelser trådte i kraft i april 2007.

Statsstøtte: EUs Marco Polo-program kan yde støtte i opstartsfasen til kommercielt levedygtige shipping-projekter. Short-sea shipping indgår desuden som en del af EU's infrastrukturprogram TEN (Trans Europæiske Netværk), som råder over betydelige midler.

Begge programmer har til formål at afhjælpe flaskehalse i EUs vejnet og flytte gods fra vej- til søtransport.

DFDS ansøgte primo 2007 om støtte til to projekter og har modtaget tilsagn om støtte til begge projekter. Projekterne vedrører indsættelse af yderligere tonnage på henholdsvis en rute i Østersøen i 2007 og en rute på Nordsøen i 2008.

Norsk NOx-afgift: Aftalen vedrørende den norske NOx-afgift for tonnage, der anløber norske havne, blev ændret med virkning fra 2008. I den nye ordning oprettes en miljøfond, der har til formål at investere i miljøteknologi til reduktion af udslip. Tiltrædelse af ordningen indebærer, at afgiften indbetales til fonden og, at



afgiften reduceres fra NOK 15 pr. kilo NOx til NOK 4 pr. kilo.

Ny norsk tonnageskatteordning: Norge indførte ultimo 2007 en ny tonnageskatteordning til beskatning af norske rederiselskaber med virkning fra og med 2007. Den nye ordning indebærer fremadrettet flere fordele for beskatningen af DFDS' norske rederiaktiviteter, herunder et generelt lavere beskatningsniveau og mulighed for at inkludere yderligere aktiviteter relateret til rederidrift i ordningen.

Overgangsreglerne til den nye ordning indebærer imidlertid beskatning af ej beskattet egenkapital oparbejdet under den eksisterende rederiskatteordning. For DFDS medførte dette en skatteomkostning i 2007 på DKK 81 mio. (tilbageiskonteret), hvoraf en tredjedel afsættes til en miljøfond. Sidstnævnte beløb skal anvendes til investering i miljøforbedringer senest i 2016, alternativt forfalder beløbet til betaling.

Den afsatte skatteomkostning fratrukket bidraget til miljøfonden betales ligeligt over de kommende 10 år. Den årlige likviditetseffekt forventes imidlertid at blive lavere, idet den nye ordning forventes at reducere DFDS' norske betalbare skat.

Markeds- og konkurrenceforhold

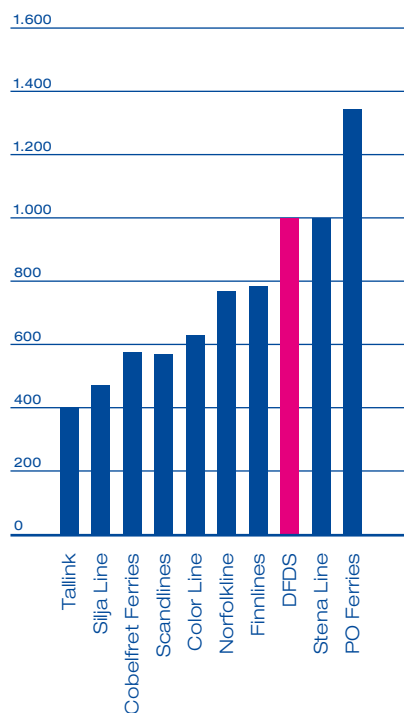
Det nordeuropæiske marked for fragt- og passagerskibs fart er karakteriseret ved en regional markedsstruktur. De fleste rederiers aktiviteter er koncentreret om en til to regioner, mens en håndfuld større rederier, heriblandt DFDS, driver aktiviteter i op til fem regioner i Nordeuropa.

Mængdevæksten i det nordeuropæiske, søbaserede fragtmarked var omkring 9% i 2006 på baggrund af på den ene side økonomisk vækst i Nord- og Østeuropa og på den anden side strukturelle faktorer i markedet, der styrkede søtransportens konkurrencedygtighed. Sidstnævnte omfatter vejskatter, strammere køre-/hvilletsbestemmelser, mangel på chauffører, miljøforhold og flaskehalse i et overbelastet vejnet. I dele af EU er jernbanenettet ligeledes overbelastet.

I 2007 var mængdevæksten i fragtmarkedet skønmæssigt en del lavere end i 2006 som følge af en mindre gunstig konjunkturudvikling. Efter alt at dømme vil markedsvæksten i de næste par år blive begrænset, selv om markedet for søtransport fortsat forventes at blive positivt påvirket af strukturelle faktorer i markedet.

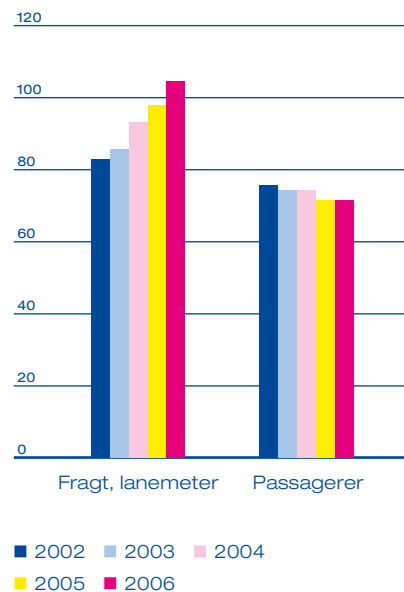
Passagermarkedet for søtransport blev stabiliseret i 2006, hvor antallet af passagerer var på niveau med året før. Stabili-

De ti største nordeuropæiske passager- og fragtrederier, omsætning 2006 (EUR mio.)



Kilde: Årsrapporter, Tallink 2006/2007

Mængdeudvikling, nordeuropæisk ro/ro-marked (Mio.)



Note: Grafen viser antallet af trailere, omregnet til lanemeter, og passagerer på alle nordeuropæiske ro/ro-ruter. Trafikstrømme fra broer og tunneler er ikke indregnet. Opgørelsen er ikke fuldstændig, idet information om enkelte ruter/rederier ikke er tilgængelig.

Kilde: ShipPax Statistics & Outlook 07, egne tal.

3 vigtige trends inden for fragtskibsfart:

- Større, hurtigere tonnager for at modsvare markedets behov for kortere transitid
- Fortsat vækst i fragtmarkedet understøttet af strukturelle faktorer
- Mere fokus på miljøforhold og bæredygtig transportvirksomhed

3 vigtige trends inden for passagerskibsfart med en overnatning:

- Overkapacitet i markedet forventes gradvis at blive reduceret
- Internettets betydning som informationskanal og platform for billetbestilling vokser fortsat
- Oplevelsen om bord får stigende betydning

seringen fortsatte i 2007 og afspejler, at passagerskibsfartens tilpasningsproces til de ændrede markedsvilkår skabt af de senere års stigende udbud af lavprisflyrejser og harmonisering af punktafgifter er ved at være afsluttet. Tilpasningen har indebåret rutelukninger, indsættelse af tonnager med mindre passagerkapacitet og mere fragtkapacitet samt opgradering af ombordkoncepter.

Som helhed forventes fortsat begrænset vækst i passagermarkedet i de kommende år, dog forventes nogle markedsområder, primært i Østersø-området at udvise positive vækstrater. Derudover skønnes efter-

spørgslen efter cruise-orienterede oplevelser og mere luksuriøse passagerkoncepter at stige på grund af stigende velstand. Der skete ingen væsentlig konsolidering blandt de nordeuropæiske færgerederier i 2007 om end ejerstrukturen for flere selskaber blev grundlæggende ændret. Scandlines blev privatiseret gennem et salg af selskabet i juni 2007 til et konsortium af kapitalfonde. Rederiet Eckerö overtog aktiemajoriteten i Birka Line i løbet af 2007 og i 2008 ansøgte Birka Line om afnotering. Herudover var Irish Continental Group i 2007 genstand for overtagelsesforsøg, som ikke førte til en afnotering af selskabet.

RO-RO SHIPPING

14

Ro-Ro Shipping driver rutenetværk baseret på ro-ro- og ro-pax-tonnage i Nordsøen og Østersøen. De vigtigste kundegrupper er vognmands- og speditjonsvirksomheder samt producenter af tungt industrigods





-
- Forretningsområdeansvarlig:
 - Peder Gellert Pedersen

Andel af Koncernens omsætning

41

%

- Produktkoncepter:
 - Trailersystem
 - Løfteenhedssystem
 - Industriel logistik
 - Kassettesystem
 - Automobilsystem
 - Special- og projektlast
 - Brands:
 - DFDS Tor Line
 - DFDS LISCO
 - DFDS Shipping Logistics
 - DFDS AutoLogistics
 - Kundegrupper:
 - Vognmands- og speditjonsvirksomheder
 - Producenter af tungt industrigods som stål, skovprodukter, kemikalier, person- og lastbiler
 - Passagerer, primært i egen bil
 - Sammenlignelige virksomheder:
 - Cobelfret
 - Finnlines
 - Norfolkline
 - P&O Ferries
 - Stena Line
 - Transfennica
 - Væsentlige begivenheder i 2007/2008
 - To-skibsdrift genoptaget på HansaBridge, maj
 - Kapacitet og frekvens udvidet på ScanBridge, november
 - Anløb i Baltisk overført til RailBridge, november
 - Kontrakt med Volvo forlænget til udløb af 2009 med option på forlængelse til 2011
 - Køb af ro-pax-skib til levering i maj 2009
-

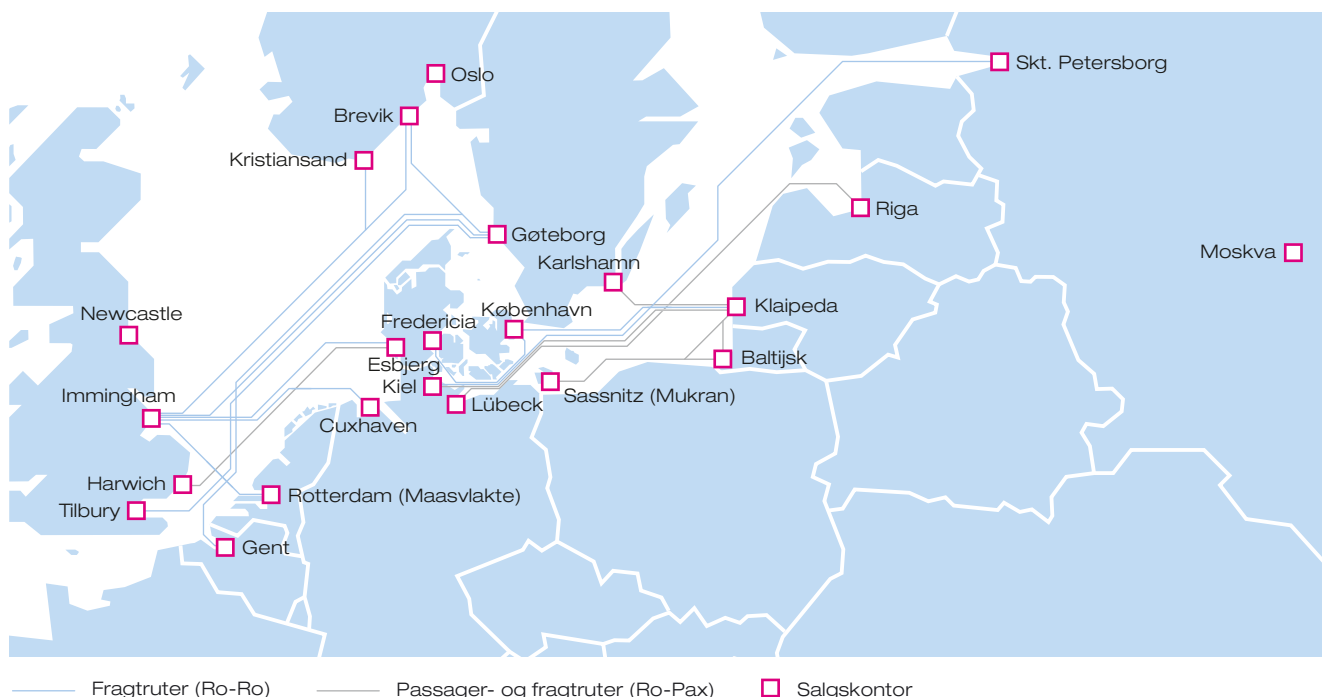
Ro-Ro Shipping

2006

2007

DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	751	833	892	995	3.471	875	904	951	950	3.680
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	159	206	236	193	794	211	243	244	198	896
Salg af aktiver	21	0	11	-3	29	-2	0	0	0	-2
Afskrivninger	-58	-61	-61	-66	-246	-63	-63	-65	-65	-256
Driftsresultat (EBIT)	122	145	186	124	577	146	180	179	133	638
Driftsmarginal (EBIT), %	16,2	17,4	20,9	12,5	16,6	16,7	19,9	18,8	14,0	17,3
Investeret kapital, gennemsnit	4.199	4.499	4.711	4.587	4.543	4.532	4.474	4.443	4.407	4.463
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	11,6	12,1	15,2	9,9	11,6	12,8	14,2	15,3	11,2	13,3
Lanemeter, '000	2.536	2.689	2.701	2.741	10.667	2.666	2.690	2.624	2.638	10.618
Passagerer (Østersøen), '000	34	52	71	44	201	39	57	76	48	220

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.



16

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Ro-Ro Shippings aktiviteter omfatter drift af rutenetværk på Nordsøen og den sydlige halvdel af Østersøen. På Nordsøen serviceres primært varestrome mellem Skandinavien og Storbritannien/Kontinentet samt mellem Kontinentet og Storbritannien. I Østersøen serviceres hovedsageligt varestrome mellem på den ene side Skandinavien og Kontinentet og på den anden side Baltikum, Rusland og de øvrige SNG-lande.

Rutenetværket omfatter ro-ro- og ro-pax-ruter. Sidstnævnte drives primært i Østersø-området, hvor uledsagede trafikker er mindre udbredte.

Internationale vognmands- og speditjonsvirksomheder udgør omkring 55% af mængderne, mens mængder fra producenter af tungt industrigods udgør de

resterende mængder. Mængdeandelen fra industriel logistik steg med et par procentpoint i 2007. Markedsvæksten for trailere er i højere grad end industrigods afhængig af den generelle konjunkturudvikling, idet en høj andel af forbrugsvarer transporteres i trailere.

Inden for industriområdet er de vigtigste kundemålgrupper producenter af tungt industrigods, hvortil målrettede logistiksystemer udvikles. Dette forudsætter i mange tilfælde investering i specialiseret transportudstyr, IT-løsninger, dedikerede pakhuse samt i nogle tilfælde indsættelse af større tonnager. Sådanne samarbejder indgås derfor på grundlag af længerevarende kontrakter, hvor DFDS fungerer som en del af kundens logistik kæde.

Konkurrencesituationen var overordnet set forholdsvis stabil i 2007.

Markedsudvikling

I første halvår var mængdevæksten positiv, men lavere end i 2006. I andet halvår, og særligt i 4. kvartal, var aktivitetsniveauet i flere regioner lavere end i samme periode sidste år.

Opbremningen i mængdevæksten gennem året var i Nordsøområdet relateret til en stigende generel usikkerhed om konjunkturudviklingen afledt af kreditkrisen med udspring i USA, svækkelsen af USD og stigende oliepriser. I Østersøområdet var opbremningen afledt af en vis tøven i markedet relateret til valg i Rusland og tilpasning af især den russiske økonomi til svækkelsen af USD, idet USD er Ruslands primære handelsvaluta. Dertil kom en vis opbremning i de baltiske lande som følge af overophedning i disse landes økonomier.



Svækkelsen af mængdeudviklingen blev kompensert af et højere rateniveau understøttet af fortsat mangel på chauffører, strammere køre-/hviletidsbestemmelser, vejskatter og flaskehalsproblemer i vejtrafikken.

I 2008 forventes begrænset mængdevækst i markedet. Det vurderes, at aktivitetsniveauet, og dermed varestrømme, vil være stabilt i Skandinavien og Kontinentet samt i Rusland og de øvrige SNG-lande. Aktivitetsniveauet i Storbritannien forventes at være aftagende i 2008 som følge af udsigt til et faldende privatforbrug.

Ro-Ro succeskriterier

De vigtigste succeskriterier for Ro-Ro Shippings kundeservice er pålidelighed og frekvens, herunder en sejlplan tilpasset kundernes behov. Dertil kommer udvidelse af kapaciteten i takt med markedets udvikling og reduktion af kundens samlede transporttid. Dette indebærer en løbende reduktion af transittiden, hvilket blandt andet stiller krav til tonnagens fart og varigheden af havneophold.

Mere kapacitet, bedre kundeservice

I 2008 udvides det samlede rutenetværks kapacitet med omkring 6% som følge af blandt andet tilgangen af to indchartrede ro-ro-nybygninger. Kapacitetsforøgelsen er koncentreret om to ruter: På Nordsøen udvides kapacitet og frekvens på ruten mellem Sverige og Kontinentet og i Østersøen udvides kapaciteten på ruten mellem Danmark og Litauen. Dertil kommer en helårseffekt fra kapacitetsudvidelsen af ruten mellem Tyskland og Letland i 2006.

Tilgangen af ny tonnage giver mulighed for tilbagelevering af et ældre indchartret skib. Foruden øget kapacitet forventes ændringerne tillige at styrke rutenetværkets konkurrencedygtighed og kundeservice.

Tonnagemarkedet

Nybygningsaktiviteten for ro-ro- og ro-pax-tonnage er forholdsvis lav og præget af nybygninger dedikeret til rederiers egne aktiviteter. Udbudet af tonnage med en fragtkapacitet, der overstiger 2.000 lanemeter, er således meget begrænset, og rateniveauet var også i 2007 stigende. Det forudses, at markedet for ro-ro- og ro-pax-tonnage vil forblive stramt i de kommende år.

Aktivitetsudvikling

På Nordsøen var antallet af transporterede lanemeter på niveau med 2006 efter justering for lukningen af BelgoBridge i 2006. Mængdeudviklingen var imidlertid ujævnt fordelt i rutenetværket med god mængdevækst på ruterne mellem Belgien og Sverige samt mellem Tyskland og Storbritannien. Begge ruter var positivt påvirket af øgede mængder fra auto- og industrilogistik.

For de øvrige ruter var mængdevæksten i forhold til 2006 positiv frem til halvåret, hvorefter væksten aftog i løbet af andet halvår i takt med at en stigende usikkerhed om konjunkturudviklingen påvirkede efterspørgslen i Storbritannien negativt, hvilket svækkelsen af det engelske pund også bidrog til.

På Østersøen blev kapaciteten i 4. kvartal 2007 udvidet på ruten mellem Sverige og Litauen (ScanBridge) for at imødekomme stigende efterspørgsel i markedet. Samtidig blev anløbet af Baltijsk i den russiske enklave Kaliningrad overført til ruten mellem Tyskland og Litauen (RailBridge). Omlægningen gennemførtes som følge af samarbejdet med de tyske jernbaner.

Ruten mellem Tyskland og Letland (HansaBridge) blev i hovedparten af første halvår 2007 betjent af ét skib i modsætning til to skibe i samme periode 2006, hvilket reducerede de transporterede

mængder i 2007. Ruten overgik igen til to-skibsdrift i maj 2007.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 6% til DKK 3.680 mio. på baggrund af øgede mængder på flere ruter i både Nordsøen og Østersøen samt en bredt funderet forøgelse af søfragten pr. enhed. Justeret for aktivitetsændringer var mængderne i 2007 på niveau med 2006, fordelt med et højere aktivitetsniveau i 1. halvår og et aftagende aktivitetsniveau i andet halvår og særligt i 4. kvartal.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBIT-DA) blev DKK 896 mio., hvilket var en fremgang på 13%. På Nordsøen opnåede de større ruter resultatfremgang på baggrund af en øget indtjening pr. transporteret enhed samt væsentlig mængdefremgang på enkelte ruter. Tekniske problemer med tonnage øgede omkostningsniveauet på en enkelt rute i 2007.

På Østersøen opnåede ruterne, med en enkelt undtagelse, resultatfremgang på grundlag af øget indtjening pr. transporteret enhed og væsentlig fremgang i indtjeningen fra passageraktiviteterne. Resultatet for en enkelt rute blev forværret i 2007 som følge af udvidelse af kapaciteten og intensivering af konkurrencesituationen.

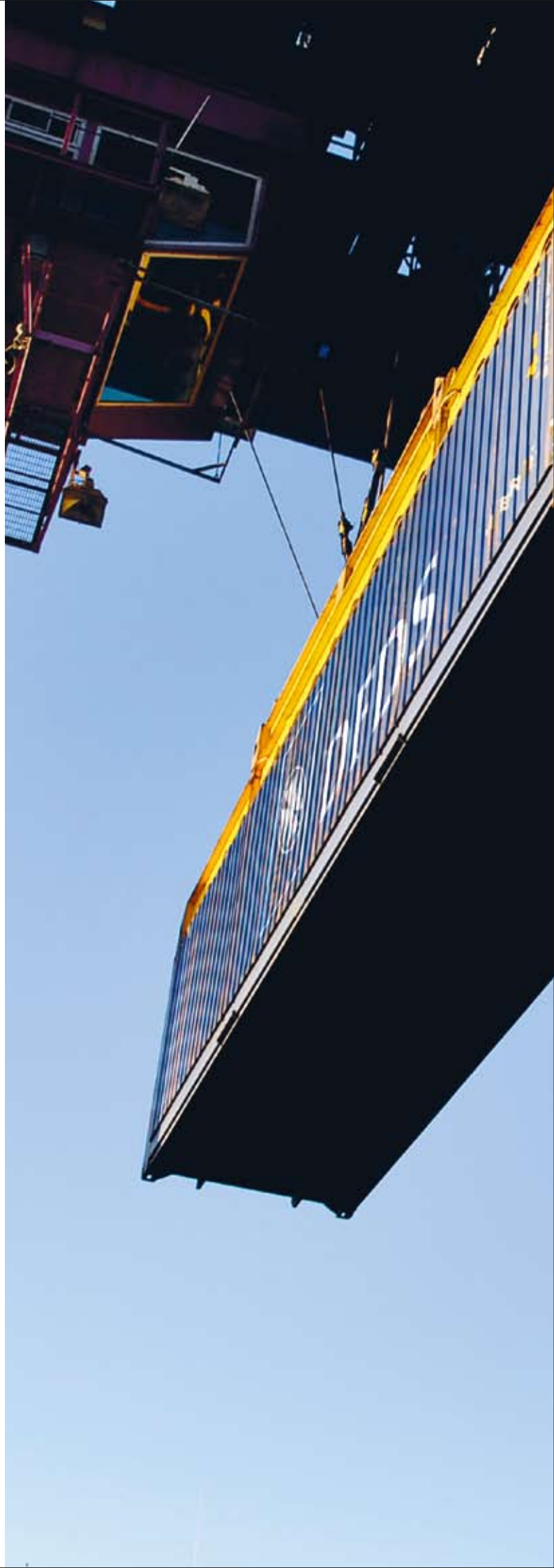
Afskrivningerne steg med 6% til DKK 258 mio., hvilket reflekterer helårseffekten af tilgangen af den sjette ro-ro-nybygning og købet af et ro-pax-skib i 2006, hvor også tre mindre fragtskibe blev afhændet. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 638 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 4.463 mio. i 2007, hvilket var 2% mindre end i 2006. Forrentningen af den investerede kapital steg til 13% fra 12% i 2006.

CONTAINER SHIPPING

18

Container Shipping omfatter rutenetværk baseret på lo-lo-tonnage i Nordsøen, Det Irske Hav og det nordlige Spanien. De vigtigste kundegrupper er im- og eksportører samt producenter af tungt industrigods





-
- Forretningsområdeansvarlig:
 - Ole Sehested

Andel af Koncernens omsætning



- **Produktkoncepter:**
 - Dør/dør-containerløsninger (tørlast, køl/frys)
 - Intermodale dør/dør-containerløsninger
 - Shipping Logistics for industrielt masse gods
 - **Brands:**
 - DFDS Lys Line
 - DFDS Container Line
 - DFDS Suardiaz Line
 - **Kundegrupper:**
 - Importører og eksportører
 - Producenter af tungt industrigods som skovprodukter, stål, kemikalier og plast
 - Bulk- og tank-containeroperatører
 - Internationale speditivirksomheder
 - **Sammenlignelige virksomheder:**
 - Eimskip/Containerships
 - MacAndrews
 - Samskip
 - **Væsentlige begivenheder i 2007/2008**
 - Kontrakt med Norske Skog udvidet og forlænget til udgangen af 2013, i alt ca. 800.000 tons p.a.
 - Yderligere kontrakter indgået for 2008/2009 omfattende 400.000 tons
 - Reduktion af omkostningsniveau gennem produktionssamarbejde med Samskip
 - Sammenlægning af DFDS Container Lines og DFDS Lys Lines hollandske organisationer
 - Fornyelse af bulk tonnage ultimo 2007
 - Implementering af DFDS' IT-forretningssystemer i DFDS Container Line
 - Tilgang af 600 nye containerenheder heraf 300 45' containere
-

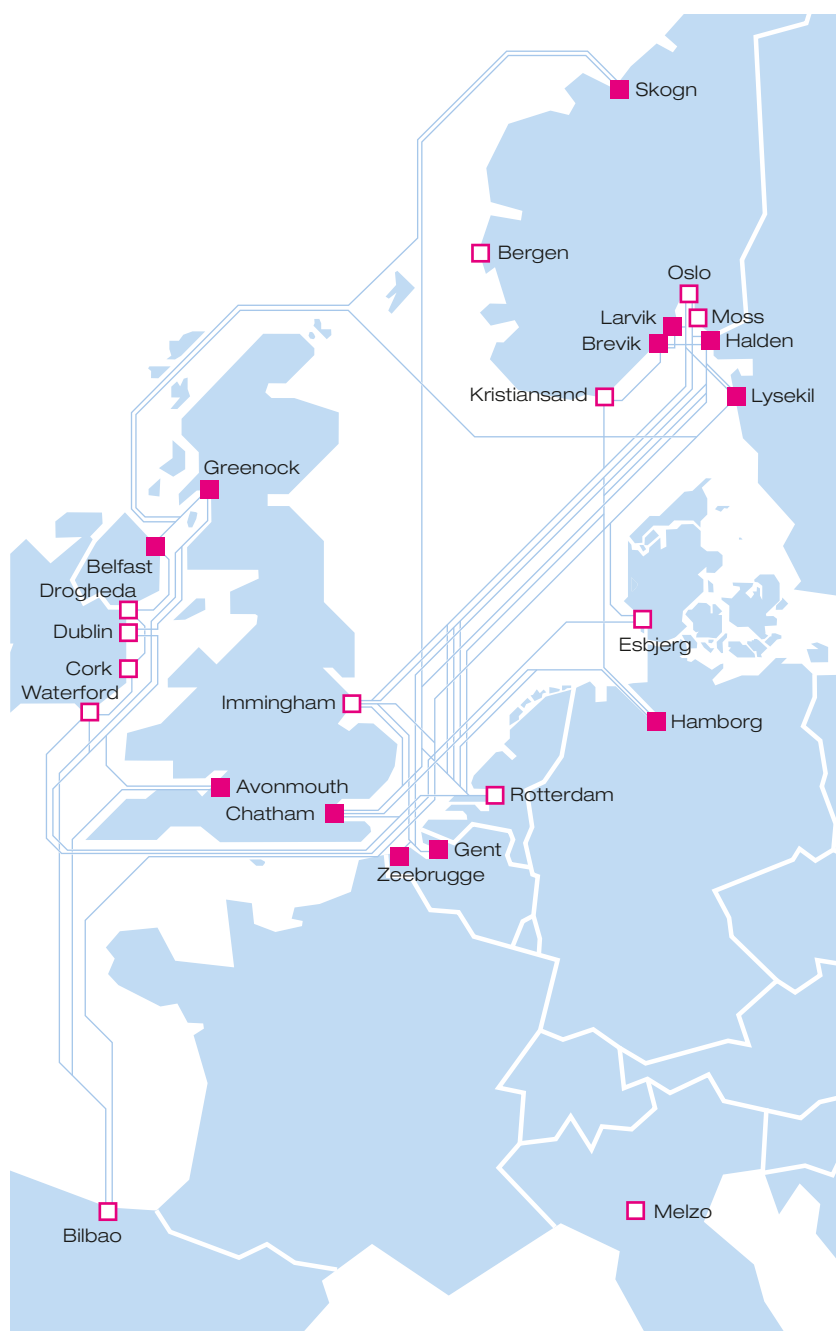
Container Shipping

2006

2007

DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	277	271	269	476	1.293	412	394	420	416	1.642
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	26	32	26	44	128	38	40	40	33	151
Salg af aktiver	-5	0	0	0	-5	0	0	0	0	0
Afskrivninger	-11	-13	-12	-25	-61	-20	-21	-18	-22	-81
Driftsresultat (EBIT)	10	19	14	19	62	18	19	22	11	70
Driftsmarginal (EBIT), %	3,6	7,0	5,2	4,0	4,8	4,4	4,8	5,2	2,6	4,3
Investeret kapital, gennemsnit	708	702	676	808	755	958	954	969	976	964
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	5,3	10,7	7,6	8,9	7,6	7,6	6,9	8,7	4,1	6,7
Tons, '000	489	492	502	485	1.968	543	517	527	513	2.100
Containere, '000	16	16	16	32	80	29	31	29	28	117

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.



□ Salgskontor

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Container Shippings aktiviteter omfatter dør/dør-containertransporter mellem Norden, Kontinentet, Storbritannien, Irland og Spanien. Hertil kommer en betydelig transport af papir- og metalprodukter fra Norge og Sverige til Nord- og Sydeuropa baseret på faste langtidskontrakter. Søtransporten varetages af lo-lo-skibe og kombinerede sideports-/container-skibe. For industrisegmentet er mere end 50% af volumerne dækket af langtidskontrakter.

De væsentligste industrielle kunde-grupper er producenter og eksportører af papir-, metal- og plastprodukter. Dertil kommer im- og eksportører af færdigvarer.

Konkurrencesituationen var som helhed stabil i 2007.

Markedsudvikling

Mængdevæksten inden for de fleste markedsområder var i 2007 aftagende sammenlignet med 2006. Papirmarkedet var generelt præget af faldende efterspørgsel, hvilket medførte nedskæring af produktionen hos flere producenter i løbet af 2007.

Efter en årrække med høj vækst på det irske marked stagnerede importen i andet halvår med faldende kapacitetsudnyttelse til følge, hvilket skærpede priskonkurrencen mellem Kontinentet og Irland. Svækkelsen af det engelske pund forbedrede desuden konkurrencevilkårene for eksportører i Storbritannien.

Aktivitetsniveauet i de øvrige markedsområder var i 2007 på niveau 2006. I 2008 forventes som helhed begrænset mængdevækst i de fleste markedsområder

Container succeskriterier

De vigtigste succeskriterier for Container Shippings kundeservice er frekvens, transit-



tid, fleksibel tonnage- og kørselskapacitet samt et konkurrencedygtigt omkostningsniveau.

Udvidet samarbejde med Norske Skog

DFDS' logistikksamarbejde med Norske Skog blev udvidet i 2007 og desuden blev kontraktperioden forlænget fra 2009 til 2013. Samarbejdet omfatter søtransport samt oplagring og distribution af papirprodukter fra alle Norske Skogs papirfabrikker i Norge til Storbritannien, Kontinentet, Irland og Spanien. Aktiviteterne blev udvidet med en ny rute fra Skogn i Norge til Irland og Skotland.

Kontrakten serviceres af DFDS Lys Line med otte kombinerede sideports- og containerskibe, der alle er udviklet til papirlogistik.

Tonnagemarkedet

Lo-lo-tonnage som anvendes af Container Shipping varierer fra skibe med en kapacitet fra 400 TEU til 850 TEU. Markedet for sådan tonnage er såvel pris- som udbudsmæssigt forholdsvist stabilt.

Aktivitetudvikling

Aktivitets- og resultatudviklingen var som helhed tilfredsstillende for DFDS Lys Line i 2007. Aktivitetsniveauet for industrilogistik (Shipping Logistics) var lidt lavere end i 2006 som følge af en nedgang i papireksporten særligt til Irland, mens mængderne til Spanien var stigende igennem året.

Containeraktiviteterne på Nordsøen blev omstruktureret gennem indgåelse af en produktionssamarbejdsaftale med Samskip, der trådte i kraft primo 2007. Aftalen medførte en reduktion af DFDS' tonnageindsats med ét skib, hvilket reducerede omkostningsniveauet og medvirkede til en væsentlig resultatfremgang på trods af et lavere aktivitetsniveau.

Aktivitets- og resultatniveauet for trampaktiviteterne, som beskæftiger bulkskibe, var tilfredsstillende i 2007, hvilket et positivt marked i andet halvår især bidrog til. Flåden blev fornyet og udvidet gennem indchartring af to nybygninger og to nyere skibe, hvoraf de to første blev leveret i henholdsvis september og december 2007. Yderligere et skib blev leveret i januar 2008 og det sidste skib leveres i tredje kvartal 2008.

Som et led i Container Shippings integrationsproces blev der gennemført en sammenlægning af DFDS Lys Lines og DFDS Container Lines hollandske kontorer. Dette har styrket den kontinentale salgsorganisation og medvirket til en optimering af kørsel og udnyttelsen af lastbærende udstyr.

I maj 2007 overgik DFDS Container Line i Holland og Irland til DFDS' IT-forretningssystemer, hvilket i flere måneder forårsagede en del driftsforstyrrelser og kvalitetssvigt over for såvel kunder som leverandører. I løbet af 4. kvartal blev situationen stabiliseret og ved udgangen af året var systemerne velfungerende.

Som følge af ovennævnte kvalitetsproblemer samt den generelle markedsudvikling blev de transporterede mængder mellem Irland og Kontinentet lavere end forventet i 2007.

Resultatforventningerne til container-ruten mellem Spanien, Storbritannien og Irland blev ikke indfriet i 2007 som følge af et vigende marked og øget konkurrence.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 27% til DKK 1.642 mio. på grund af helårseffekten af tilgangen af DFDS Container Line i 4. kvartal 2006. Som følge af samarbejdet med Samskip blev tonnageindsatsen reduceret med et skib, hvilket påvirkede omsætningen negativt i 2007.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 151 mio., hvilket var en fremgang på 18%. Omkring halvdelen af Container Shippings resultatfremgang skyldes helårseffekten af tilgangen af DFDS Container Line, hvis resultat dog blev en del lavere end forventet som følge af blandt andet driftsforstyrrelser relateret til implementering af nye forretningssystemer. Den øvrige fremgang var primært relateret til containerfarten på Nordsøen, hvor omkostningsstrukturen blev forbedret væsentligt gennem et samarbejde med Samskip.

Afskrivningerne steg med 33% til DKK 81 mio., hvilket reflekterer helårseffekten af tilgangen af DFDS Container Line, herunder afskrivninger vedrørende købet af selskabet. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 70 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 964 mio. i 2007, hvilket var 28% mere end i 2006 relateret til købet af DFDS Container Line. Som følge af stigningen i den investerede kapital blev forrentningen af den investerede kapital reduceret til 7% fra 8% i 2006.

PASSENGER SHIPPING

22

Passenger Shipping driver et netværk af passagerruter baseret på cruise ferry tonnage i Nordsøen og Kattegat/Skagerrak. De vigtigste kundegrupper er passagerer i egen bil, Mini Cruise-passagerer, konferencearrangører og turoperatører. Dertil kommer drift af kanalrundfarten DFDS Canal Tours





-
- **Forretningsområdeansvarlig:**
 - Niels Smedegaard (midlertidig), pr. 1. januar 2008

Andel af Koncernens omsætning



- **Produktkoncepter:**
 - Transport med egen bil
 - Pakkerejser
 - Mini Cruise
 - Konferencer
 - Fragt
 - **Brands:**
 - DFDS Seaways
 - DFDS Canal Tours
 - **Kundegrupper:**
 - Familier
 - Vennegrupper
 - Forretningsrejsende
 - Virksomheder, organisationer og kursusarrangører
 - Turoperatører, agenter og rejsearrangører
 - **Sammenlignelige virksomheder**
 - Color Line
 - Fjord Line
 - P&O Ferries
 - Stena Line
 - Tallink Silja
 - Viking Line
 - **Væsentlige begivenheder i 2007/2008**
 - Helårseffekt af åbning af Bergen-Newcastle-ruten og lukning af Göteborg-Kristiansand-Newcastle-ruten i 4. kvartal 2006
 - Rokering af tonnage mellem Amsterdam-Newcastle og Bergen-Newcastle, maj 2007
 - Online-salg oversteg 50% ultimo 2007
 - Oprettelse af salgskontor i Stavanger, Norge, november
 - Indkøbs- og logistiksamarbejde for ombordsalg indgået med Gebr. Heinemann, ikrafttræden 2008
 - Salg af passagerskibet PONT L'ABBÉ (tidl. DUKE OF SCANDINAVIA), december 2007
-

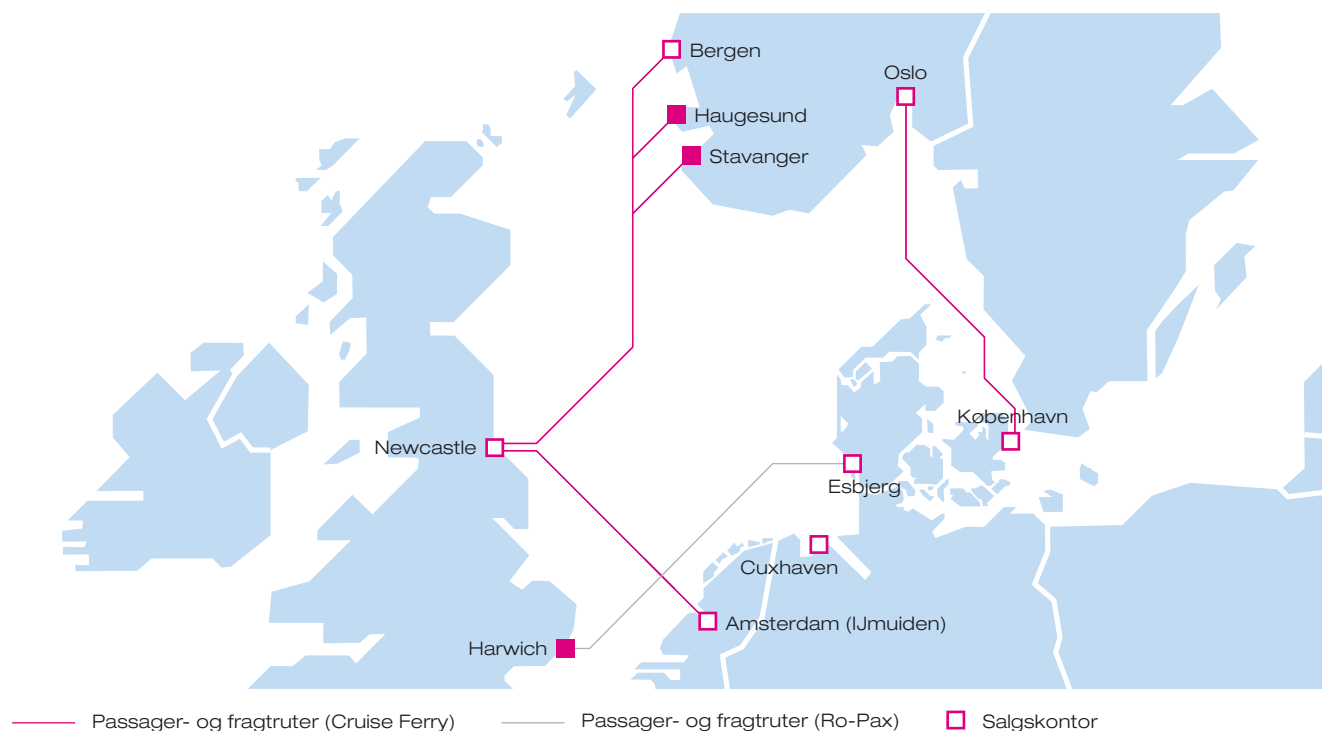
Passenger Shipping

2006

2007

DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	308	494	617	419	1.838	333	517	650	432	1.932
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	-47	93	178	18	242	-49	99	191	8	249
Salg af aktiver	0	0	0	7	7	0	0	0	35	35
Afskrivninger	-41	-48	-49	-49	-187	-53	-42	-50	-38	-183
Driftsresultat (EBIT)	-88	45	129	-24	62	-102	57	141	5	101
Driftsmarginal (EBIT), %	-28,6	9,1	20,9	-5,7	3,4	-30,6	11,0	21,7	1,2	5,2
Investeret kapital, gennemsnit	1.731	1.858	1.861	1.977	1.854	2.038	1.967	1.958	1.921	1.973
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-20,3	9,0	26,8	-4,5	3,0	-20,1	10,2	27,6	0,9	4,7
Passagerer, '000	255	405	500	321	1.481	271	402	494	332	1.499

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.



24

Markedsområde, aktiviteter og kunder

DFDS Seaways driver passagerskibsfart med én overnatning på tre ruter i Nordsøen og Kattegat/Skagerrak. De vigtigste kundegrupper er Mini Cruise-passagerer, ferierejsende med egen bil, grupperejser samt transport- og konferencepassagerer. For alle rejsende er ombordoplevelsen væsentlig. Alle ruter medtager desuden fragt.

Hertil kommer driften af passagerdelen på ro/pax-ruten mellem Danmark og England.

Billetsalg og relaterede ydelser udgør omkring 40% af omsætningen, mens ombordsalg udgør omkring 50%. Omsætning fra fragt udgør de resterende 10% af omsætningen.

Markedsudvikling

Passagermarkedet for søtransport blev stabiliseret i 2007, hvor antallet af passa-

gerer i Nordeuropa som helhed var på niveau med året før i modsætning til de senere års faldende passagerantal. Stabiliseringen afspejler, at passagerskibsfartens tilpasningsproces til ændrede markedsvilkår skabt af et stigende udbud af lavprisflyrejser og harmonisering af punkt-afgifter er ved at være afsluttet.

I Passenger Shippings markedsområder stabiliseredes billetpriser og volumener yderligere i forhold til 2006, om end der fortsat er et højt konkurrencepres i markederne. I Skagerrak-området blev konkurrencen intensiveret af en konkurrents indsættelse af ny, større tonnage.

Priskonkurrencen i rejsemarkedet blev generelt skærpet af behovet for at kompensere omkostningsstigninger afledt af stigninger i olieprisen, lønninger og råvarepriser.

Den indirekte konkurrence fra flyselskaber er fortsat intens, om end der er en tendens

til, at tabsgivende ruter indstilles hurtigere end tidligere. Dette forventes at påvirke konkurrencesituationen positivt i 2008.

Som helhed forventes fortsat begrænset mængdevækst i passagermarkedet i 2008 med undtagelse af nogle markedsområder i primært Østersø-området. Det vurderes, at efterspørgslen efter cruiseorienterede oplevelser og mere luksuriøse passagerkoncepter vil fortsætte med at stige på grund af stigende velstand.

Passenger Shippings succeskriterier

Ombordoplevelsens betydning øges i takt med lavprisflyselskabernes erobring af væsentlige markedsandele i de transportorienterede segmenter i rejsemarkedet. En positiv oplevelse er betinget af et attraktivt miljø ombord med et varieret og nutidigt udbud af mad-, drikke-, indkøbs-

og underholdningsoplevelser. Dertil kommer en løbende udvikling og introduktion af nye koncepter som eksempelvis gourmet-cruises og rock-cruises i 2007. Kvaliteten af kabiner og rengøring har tillige stor betydning for passagerens velbefindende. Herudover er sejlsplanens udformning og punktlighed samt sikkerhed vigtige elementer i kundetilfredshed.

Aktivitetsudvikling

Antallet af passagerer på Oslo-ruten var 1% lavere end i 2006, hvilket fortrinsvis kan henføres til 2% færre afgangse som følge af dokninger i 2007. På trods af en intensiveret konkurrencesituation i andet halvår indfrieede passagertilgangen, det gennemsnitlige billetprisniveau pr. passager og ombordsalget forventningerne til året. Imidlertid var omkostningsudviklingen inden for hotelområdet ikke tilfredsstillende som følge af flere ansatte, dyrere overenskomster og omkostninger til introduktion af nye ombordkoncepter. Dette medførte en væsentlig forøgelse af enhedsomkostningen pr. passager. Kapitalomkostningen for rutens tonnage blev dog reduceret væsentligt i 2007, hvilket bevirkede, at ruten opnåede resultatfremgang.

For at optimere sammenhængen mellem kundebehov og tonnagekonfiguration blev tonnage rokeret mellem Amsterdam- og Bergen-ruterne ultimo maj 2007. QUEEN OF SCANDINAVIA blev flyttet til Bergen-ruten, idet skibets konfiguration i højere grad modsvarer særligt det norske markeds efterspørgsel efter flere Commodore-kahytter, møde- og conferencefaciliteter samt en højere sejl fart. Samtidig blev PRINCESS OF NORWAY, hvis fragtkapacitet er 43% højere, indsat på Amsterdam-ruten, hvor fragtbetøvet er større. Derudover er PRINCESS OF NORWAY søsterskib til KING OF SCANDINAVIA, der i forvejen sejler på Amsterdam-ruten, hvilket er en fordel i forhold til planlægning og optimering på ruten.

Den øgede kapacitet på Amsterdam-ruten understøttede en fremgang i antallet af passagerer på 10% i 2007. Det gennemsnitlige billetprisniveau var lidt lavere end i 2006, mens der blev opnået nogen fremgang i ombordsalget. Efter indsættelsen af PRINCESS OF NORWAY i maj 2007 opstod der særligt i 3. kvartal flere tekniske problemer, der medførte driftsforstyrrelser herunder fire aflyste afgangse i højsæsonen og et øget omkostningsniveau. Skibets tekniske problemer blev udbedret i forbindelse med dokning af skibet i januar 2008. Rutens resultat blev forringet væsentligt i forhold til 2006, idet det forøgede omkostningsniveau oversteg indtjeningsfremgan-

gen afledt af det højere aktivitetsniveau. Rutens resultat forventes at blive forbedret i 2008 på grundlag af bedre driftssikkerhed og dermed et lavere omkostningsniveau. Derudover forventes en forbedring af serviceniveauet at understøtte en øget passager- og fragttilgang.

Bergen-rutens resultat blev markant dårligere end forventet, selv om rutens fragttjening indfrieede forventningerne. Rutens passagerantal var væsentligt lavere end forudsat og blev især i første halvår negativt påvirket af forsinkelser forårsaget af tekniske problemer, usædvanligt hårdt vejr og en sejlsplan, der ikke i tilstrækkelig grad var tilpasset markedets behov. Rutens serviceniveau og kundetilfredsheden blev forbedret i andet halvår gennem indsættelse af anden tonnage og ændring af sejlsplanen i oktober. Ved udgangen af året nåede kundetilfredsheden et acceptabelt niveau. Den irregulære drift påvirkede desuden rutens omkostningsniveau negativt.

I 2008 forventes en markant resultatforbedring opnået gennem:

- En ændret sejlsplan tilpasset markedets ønsker og forventninger
- Opgraderet tonnage med kapacitet til at overholde sejlsplanen
- En styrkelse af salgsarbejdet gennem etablering af eget salgskontor i Stavanger i november 2007
- Lukning af en konkurrerende rute ud af Bergen i 2007
- Et lavere omkostningsniveau fra helårseffekt af besætningsændringer gennemført medio 2007
- En øget passagertilgang

Resultatet for passagerdelen af ro-pax-ruten Esbjerg-Harwich var meget tilfredsstillende i 2007 på baggrund af en god passagertilgang og et højt gennemsnitligt billetprisniveau.

DFDS Canal Tours

DFDS Canal Tours driver kanalrundfart i Københavns Havn med 16 turbåde, herunder to restaurantbåde. Antallet af gæster var lige under 700.000 i 2007, hvilket var lidt lavere end i 2006. Herudover drives udlejning af både til chartersejlsads. Årets resultatet var tilfredsstillende, men lidt lavere end i 2006 på grund af den regnfulde sommer. I 2008 leveres en nybygget overdækket turistbåd.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 5% til DKK 1.932 mio. på baggrund af øget passager- og

fragtaktivitet på Amsterdam-ruten og et højere ombordsalg på Oslo-ruten. Her til kom en positiv netto-effekt fra henholdsvis åbningen af Bergen-ruten og lukningen af Gøteborg-ruten i 4. kvartal 2006.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 249 mio., hvilket var en tilbagegang på 6% efter justering af resultatet i 2006 for ikke-sammenlignelige poster på DKK 24 mio. vedrørende omkostninger til omstrukturering.

Resultatforventningen for 2007 på EBITDA-niveau var en resultatfremgang på ca. 20% beregnet med udgangspunkt i det justerede resultat for 2006. Hovedparten af resultatnedgangen kan henføres til et lavere end forventet aktivitetsniveau på Bergen-ruten og et øget omkostningsniveau afledt af blandt andet forsinkelser. Derudover medførte udbedringen af en række tekniske problemer på to passagerskibe købt i 2006 et øget omkostningsniveau. Dertil kom en effekt fra dyrere overenskomster samt stigende olie- og råvarepriser.

Avancen fra salget af passagerskibet PONT L'ABBÉ (tidl. DUKE OF SCANDINAVIA) udgjorde DKK 35 mio. Afskrivningerne faldt med 2% til DKK 183 mio., hvilket var mindre end forventet, idet helårseffekten fra tilgang af tonnage i 2006 blev balanceret af tilpasning af to passagerskibes afskrivninger herunder det afhændede skib. Tilpasningen blev udløst af skibenes højere markedsværdi og dermed højere scrapværdi.

Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 101 mio. Justeret for avancer var driftsresultatet (EBIT) i 2007 DKK 66 mio., hvilket kan sammenholdes med et driftsresultat (EBIT) på DKK 79 mio. i 2006 ligeledes justeret for avancer og ovennævnte omstrukturingsomkostninger.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 1.973 mio. i 2007, en stigning på 6% afledt af helårseffekten af tilgangen af tonnage i 4. kvartal 2006. Forrentningen af den investerede kapital steg til 5% fra 3% i 2006.

TERMINAL SERVICES

26

Terminal Services driver havneterminaler i Danmark, England, Holland og Norge, hvor enhedslast som trailere, containere og automobiler samt industrielt gods håndteres. Hertil kommer passagerhåndtering i enkelte terminaler

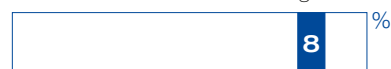




- **Forretningsområdeansvarlig:**

- Peder Gellert Pedersen

Andel af Koncernens omsætning



- **Antal terminaler:**

- 10

- **Produktkoncepter:**

- Lastning/losning af ro-ro-, sideport- og lo-lo-tonnage
- Drift af pakhuse samt vej- og jernbanebaserede distributionsløsninger
- Projektløsninger for særlig last

- **Brands:**

- DFDS Shipping Logistics
- DFDS AutoLogistics
- DFDS Scandic Terminal
- DFDS Terminalen
- DFDS Tor Terminal
- DFDS Nordic Terminal
- Northsea Terminal
- KST Terminal
- OCT
- Moss Container Terminal

- **Kundegrupper:**

- Fragt- og passagerrederier (short sea), primært interne
- Producenter af tungt industrigods
- Oversøiske automobilrederier (deep sea)

- **Sammenlignelige virksomheder:**

- Privat og offentligt ejede havne-terminaler i geografisk nærhed

- **Lokationer:**

- Esbjerg
- København
- Rotterdam (Maasvlakte)
- Immingham
- Newcastle
- Brevik
- Kristiansand,
- Skogn (samarbejdspartner, ingen ejerandel)
- Oslo (33%)
- Moss (50%)

- **Væsentlige begivenheder i 2007/2008**

- Første resultater opnået af forbedrings- og effektiviseringsprogram i Rotterdam, Maasvlakte
 - Helårseffekt af udvidelsen af DFDS Nordic Terminal, Immingham
 - Opstart af Moss Container Terminal primo 2007, 50% ejerandel
 - Tilgang af tredjepartskunder kompensere for bortfald af DFDS Seaways' anløb i Kristiansand
-

Terminal Services

2006

2007

DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	170	173	194	169	706	191	160	173	179	703
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	6	2	2	2	12	2	3	2	8	15
Salg af aktiver	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Afskrivninger	-5	-5	-7	-7	-24	-7	-7	-6	-7	-27
Driftsresultat (EBIT)	3	-3	-5	-5	-10	-5	-4	-4	1	-12
Driftsmarginal (EBIT), %	1,8	-1,7	-2,6	-3,0	-1,4	-2,6	-2,5	-2,3	0,6	-1,7
Investeret kapital, gennemsnit	403	426	459	466	446	463	490	483	437	463
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	3,2	-2,7	-4,1	-4,1	-2,0	-4,4	-2,7	-3,2	1,0	-2,4
Tons, '000	263	309	304	299	1.175	283	310	347	354	1.294

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.



■ Egen havneterminal

28

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Terminal Services' drift af ti havneterminaler i Nordeuropa understøtter DFDS' rutenetværk gennem strategiske lokationer. Herudover betjenes tredjepartskunder.

Terminalernes primære aktivitet er håndtering af enhedsgods, herunder trailere og containere. Dertil kommer projektlast og i mindre men stigende omfang fast masse-gods (break-bulk).

Foruden sikring af rutenetværkets terminalkapacitet samt servicering af egne ruter og tonnage serviceres større logistikaftaler for producenter af stål, skovprodukter, automobiler, kemikalier og projektlast. Disse kundesegmenter er det primære udgangspunkt for salgs- og markedsføringsaktiviteter relateret til at øge andelen af tredjepartskunder. Optimering af termi-

nalernes drift og produktivitet er tillige rettet mod håndtering af disse godstyper.

Terminalers betydning i transportkæden er generelt stigende som følge af en løbende forøgelse af det enkelte skibs kapacitet, hvilket stiller større krav til effektive processer for lastning og losning samt opbevaring af gods i terminalerne og efterfølgende distribution. Herudover efterspørger fragtkunder i stigende grad lavere transittid og en kortere samlet transporttid (lead time).

Væsentlige succeskriterier for terminalernes drift er:

- effektiv og sikker håndtering af gods
- industriforståelse og kundeservice
- betjening af flere transportformer
- bidrage til reduktion af transittid og samlet transporttid (lead time)

Markedsudvikling

Som følge af den høje andel af intern omsætning er markedsudviklingen tæt knyttet til udviklingen i DFDS' tre shipping-forretningsområder og især til Ro-Ro Shipping, hvor aktivitetsniveauet i 2007 generelt var højt, dog med aftagende volumenvækst i anden halvdel af året.

Etableringen af tre ramper uden for slusen i DFDS Nordic Terminal i Immingham har styrket konkurrenceevnen i forhold til tiltrækning af tredjepartskunder. Tilgangen af tredjepartskunder har generelt været stigende igennem de seneste år, hvilket forventes at fortsætte i 2008. Herudover forventes øgede mængder fra industrielle kunder.

Der forventes i 2008 en vis afmatning i væksten for mængder fra Ro-Ro Shipping, særligt på det engelske marked, hvor det



private forbrug forventes at reducere mængdevæksten.

På længere sigt forventes udviklingen at favorisere større terminaler, idet anløb koncentrerer sig om terminaler med høj effektivitet og stor gennemstrømning, hvilket gradvis vil reducere antallet af mindre havne. Hertil kommer stigende mængder fra færre redere, der anløber med større skibe, hvilket skaber et pres for løbende produktivetsforbedringer på terminaler.

Integration af forretningsenheder

I forlængelse af dannelsen af forretningsområdet Terminal Services blev der ultimo 2007 iværksat en integration af områdets aktiviteter. Integrationen sker med udgangspunkt i en fælles forretningsmodel for terminaldrift, der beskriver arbejdsprocesser og opstiller produktivetsmål. På dette grundlag er der implementeret et fælles sæt af driftsorienterede nøgletal, som er grundlaget for indbyrdes måling af produktivitet samt udveksling af viden og færdigheder mellem de enkelte terminaler. Hermed er der også skabt et fælles sprog og terminologi mellem terminalerne.

Dertil kommer et øget fokus på salg af logistikløsninger til tredjeparts kunder, som også tilfører mængder til Ro-Ro Shipping og Container Shipping. Dette omfatter tillige udvikling af fælles løsninger og koncepter, hvor også den tværgående salgsenhed Freight Sales Solutions inddrages. Terminal Services indgår desuden som et vigtigt element i arbejdsgrupperne rettet mod shipping-logistikområder som biler, skovprodukter, stål, kemikalier, trailere og containere, idet håndtering og opbevaring i terminaler samt efterfølgende distribution indgår som centrale elementer i industrielle logistikløsninger.

Forbedrings- og effektiviseringsprogram

Som led i Koncernens overordnede forbedrings- og effektiviseringsprogram, Go Forward Plan, blev der i 2007 iværksat en række tiltag for at forbedre indtjeningen i DFDS Tor Terminal i Maasvlakte. Terminalens produktivitet blev således forbedret væsentligt inden for flere områder

i løbet af året, og flere forbedringsmuligheder er identificeret og implementeres i løbet af 2008.

Helårseffekten af udvidelsen af havneterminalen i Immingham har påvirket indtjeningen negativt i 2007, og i 2008 gennemføres et program til at genoprette indtjenningsniveauet. Dette omfatter produktivetsforbedringer på grundlag af sammenligning med interne og eksterne produktivetsmål samt fokus på at forøge antallet af tredjeparts kunder, hvilket terminalens udvidede og forbedrede faciliteter understøtter.

Udviklingsprojekter

Det vurderes løbende, om der med fordel kan etableres egen terminalvirksomhed i flere havne i DFDS' rutenetværk for at understøtte de øvrige forretningsområder. Det er først og fremmest havne i Østersøområdet, der indgår i disse overvejelser.

Resultatudvikling

Omsætningen for 2007 blev DKK 703 mio., hvilket var på niveau med 2006. Omkring 59% af omsætningen blev genereret af interne aktiviteter, hvilket var på niveau på 2006.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBIT-DA) steg med 24% til DKK 15 mio. Resultatet indeholder en negativ helårseffekt fra udvidelsen medio 2006 af havneterminalen i Immingham, idet udnyttelsen af den udvidede kapacitet og terminalens produktivitet endnu ikke har nået et tilfredsstillende niveau. De øvrige terminaler og især terminalen i Rotterdam opnåede god resultatfremgang i 2007 på grundlag af effektivisering af driften og tilgang af tredjeparts kunder.

Afskrivningerne steg med 13%, hovedsageligt på grund af udvidelsen af terminalen i Immingham. Det negative driftsresultat (EBIT) for forretningsområdet på DKK 12 mio. er udelukkende relateret til denne terminal.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 463 mio. i 2007, en stigning på 4% afledt af helårseffekten af udvidelsen af terminalen i Immingham. Forrentningen af den investerede kapital var negativ med 2% i 2007, hvilket var på niveau med 2006.

TRAILER SERVICES

30

Trailer Services driver trailerselskaber i Norge, Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Belgien, Holland, England og Irland, som primært servicerer markedet med transportløsninger ved brug af DFDS' rutenetværk





-
- Forretningsområdeansvarlig:
 - Ole Sehested

Andel af Koncernens omsætning



- **Produktkoncepter:**
 - Europæiske dør/dør-trailertransporter
 - Dedikerede logistikløsninger (Just In Time) til automobilindustrien
 - **Brands:**
 - SpeedCargo
 - Halléns
 - LHT
 - **Kundegrupper:**
 - Importører og eksportører af forbrugsgoder
 - Producenter af tungt industrigods som skovprodukter, stål, kemikalier og plast
 - Automobilindustrien og underleverandører hertil
 - **Sammenlignelige virksomheder:**
 - Cobelfret
 - Norfolkline
 - PO Ferrymasters
 - **Salgskontorer:**
 - Gent
 - København
 - Hamina
 - Rotterdam
 - Dublin
 - Oslo, Brevik, Kristiansand
 - Middlesbrough, Immingham
 - Göteborg
 - Cuxhaven
 - **Væsentlige begivenheder i 2007/2008**
 - Integration af SpeedCargos og LHTs engelske aktiviteter
 - Åbning af kontor i Dublin
 - Omstrukturering af SpeedCargos svenske aktiviteter
 - Trailerflåde fornyet i 2007
-

Trailer Services
2006
2007

DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	228	231	221	238	918	250	250	242	244	986
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	9	3	5	-2	15	14	18	11	14	57
Afskrivninger	-9	-9	-11	-16	-45	-9	-8	-9	-8	-34
Driftsresultat (EBIT)	0	-6	-6	-18	-30	5	10	2	6	23
Driftsmarginal (EBIT), %	0,0	-2,6	-2,7	-7,6	-3,3	2,0	4,0	0,8	2,5	2,3
Investeret kapital, gennemsnit	198	193	197	209	201	202	195	205	225	211
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	0,5	-11,3	-13,3	-29,9	-13,4	11,1	16,3	5,1	10,0	10,3
Sendinger, '000	19	20	19	20	78	22	22	21	21	86

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.


■ Salgskontor

32

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Trailer Services udbyder dør/dør-transportløsninger, som hovedsageligt anvender DFDS' rutenetværk med henblik på at understøtte netværkets kapacitetsudnyttelse. Nordeuropa er det primære markedsområde. Ved udgangen af 2007 omfattede trailerflåden 1.800 enheder, hvoraf omkring halvdelen var ejede.

De vigtigste kundemålgrupper er im- og eksportører af forbrugsgoder samt producenter af tungt industrigods, herunder især automobilindustrien, hvis transportbehov omfatter et væsentligt element af søtransport.

Markedet for dør/dør-transporter er generelt præget af et højt konkurrence-niveau.

Markedsudvikling

Markedsudviklingen for dør/dør-segmentet var analog med markedsudviklingen for Ro-Ro Shipping, hvor mængdevæksten i første halvår var positiv men lavere end i 2006. I andet halvår, og særligt i 4. kvartal, aftog aktivitetsniveauet i flere regioner. Svækkelsen af mængdeudviklingen blev i nogen grad kompenseret af et højere rateniveau.

I 2008 forventes begrænset mængdevækst i markedet. Det vurderes, at aktivitetsniveauet, og dermed varestrømmene, vil være stabilt i Skandinavien og på Kontinentet. Aktivitetsniveauet i Storbritannien forventes at være aftagende i 2008 som følge af udsigt til et faldende privatforbrug. Herudover forventes ubalancen i trafikstrømmene mellem Storbritannien og Kontinentet at fortsætte i 2008.

Trailer succeskriterier

De vigtigste succeskriterier for Trailer Services er kapacitets- og leveringssikkerhed baseret på et konkurrencedygtigt omkostningsniveau. Hertil kommer, at trailerløsninger i kombination med bane og skib udgør et miljømæssigt godt alternativ til landevejstransport.

Integration af forretningsområdet

For at udvinde operationelle synergier blev der i 2007 iværksat en integration af forretningsområdets selskaber. Processen omfatter blandt andet koordination af salgsressourcer, integration af IT-systemer, kørselsoptimering samt etablering af fælles leverandoraftaler og en fælles trailer pool.

Et mål for integrationsprocessen er tillige at styrke grundlaget for at tilbyde net-



værksløsninger, hvor flere dele af DFDS' rutenetværk indgår i transportløsningen.

Aktivitetsudvikling

Der var et højt aktivitetsniveau igennem hele året på trafikken mellem Sverige og Kontinentet, hvor især mængder relateret til industrilogistik var stigende. Hertil kom en vis positiv effekt fra den tyske vejskat.

Aktivitetsniveauet blev også forøget mellem Kontinentet og Storbritannien, hvilket genererede større mængder til rutenetværket, mens trafikken mellem Sverige og Storbritannien som helhed var på niveau med 2006.

Markedet var generelt præget af et stigende omkostningsniveau til brændstof og kørsel; sidstnævnte på grund af begrænset kapacitetsvækst i vognmands-sektoren. Mellem Kontinentet og UK var det vanskeligt at opnå fuld dækning for de stigende brændstofpriser.

I løbet af 2007 blev Trailer Services' trailerflåde øget med ca. 10% til 1.800 trailers.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 7% til DKK 986 mio. på baggrund af et øget aktivitetsni-

veau for trafikkerne mellem Sverige og Kontinentet samt Kontinentet og Storbritannien. I begge trafikker indgår Ro-Ro Shippings ruter i transportkæden. Sammenlignet med 2006 blev årets omsætning reduceret som følge af afviklingen af sø- og luftfragtaktiviteterne i Sverige ultimo 2006.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 57 mio. svarende til næsten en firedobling af resultatet sammenlignet med 2006. Hovedparten af fremgangen blev opnået gennem rationalisering af driften, sanering af trafikker samt optimering og bedre balance i produktionen. Herudover bidrog et højere rate- og aktivitetsniveau til fremgangen.

Afskrivningerne faldt til DKK 34 mio. fra DKK 45 mio. i 2006, hvilket skyldes nedskrivninger foretaget i 2006. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 23 mio., en fremgang på DKK 53 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 211 mio. i 2007, hvilket var 5% mere end i 2006. Som følge af resultatfremgangen steg forrentningen af den investerede kapital til 10% mod en negativ forrentning i 2006.

For at gøre vores fragtkunder mere tilfredse og skabe bedre resultater intensiveres DFDS' kundefokus og salgsarbejde.

Store nordeuropæiske fragtkunder, såvel industri- som transportvirksomheder, efterspørger i stigende grad mere komplekse transportløsninger, der kan udføres af én leverandør. I de kommende år forventes andelen af store fragtkunder, der anvender flere af DFDS' serviceydelser, således forøget.

For at imødekomme denne efterspørgsel og samtidig optimere udnyttelsen af DFDS' samlede kompetencer og ressourcer etableredes i slutningen af 2007 en tværgående salgsenhed – Freight Sales Solutions - rettet mod de største og mest komplekse fragtkunder. Etableringen skete som en del af DFDS' overordnede forbedrings- og effektiviseringsprogram (Go Forward Plan) igangsat i 2007.

Den nye salgsenhed afspejler tillige DFDS' netværksstrategi, hvor fokus på den enkelte rute suppleres med et fokus på løsninger, der inddrager flere ruter, herunder kombinationer af forskellige fragttyper.

På denne baggrund er den nye salgsenheds formål, at:

- udvikle og sælge netværksbaserede transportløsninger, herunder løsninger, der går på tværs af forretningsområder
- deling af færdigheder og viden i salgsgenerationen
- afspejle DFDS' fulde potentiale over for den enkelte kunde gennem integration af produkter og services
- øge indsigten i rentabiliteten pr. kunde

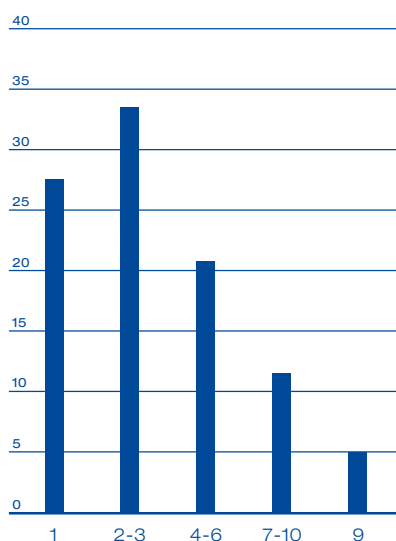
Den nye enhed fungerer som en overbygning til de lokale salgsgenerationer, som fortsat udgør ryggraden i salgsarbejdet. I 2008 koncentrerer aktiviteterne i første omgang om op til ti strategiske kunder med henblik på indkøring af det nye koncept.

For at understøtte salgsgenerationen etableres desuden i 2008 arbejdsgrupper rettet mod shipping-logistikområder som biler, skovprodukter, stål, kemikalier, trailere og containere. Arbejdsgrupperne vil være ansvarlige for overordnet markedsanalyse, konceptudvikling og markedsføring samt identifikation af kundeemner.

Det forventes, at de første resultater for Freight Sales Solutions vil opnås i løbet af 2008.

Stigende efterspørgsel efter flere serviceydelser, når forsyningskæder bliver mere komplekse

Antal anvendte DFDS-serviceydelser
(Blandt top 100 fragtkunder)



DFDS har i flere år været en af hovedleverandørerne for svenske StoraEnso, der er verdens største producent af papirvarer og andre skovprodukter. DFDS' ydelser omfatter søtransport udført af DFDS Tor Line og DFDS Lys Line samt ydelser på land i form af oplagring og distribution fra blandt andet DFDS Nordic Terminal i Immingham til StoraEnsos kunder.

Stig Wiklund, administrerende direktør, StoraEnso Logistics AB udtaler:

“DFDS er med sit netværk i Europa en af vores vigtigste leverandører. På et konkurrencepræget marked er DFDS garanten for fleksibilitet og mulighed for kundetilpassede løsninger både til søs og på land, som er meget vigtige for vores fremgang.”

Søtransport påvirker som al anden transport miljøet. Skibe anvender bunkers (brændselsolie) som brændstof, der under forbrændingen frigør CO₂, NOx og svovlpartikler til atmosfæren. Bundmaling kan indeholde skadelige tungmetaller, der kan frigøres til havmiljøet, og spildevand fra skibe kan tilføre næringsstoffer til havmiljøet. Derudover kan skibe medføre støjgener, primært under havneophold. Endelig kan der i skibes ballastvand medfølge fremmede dyre- og plantearter (såkaldte invasive arter), hvis ballastvandet flyttes fra en verdensdel til en anden.

Det er DFDS' overordnede mål for miljøarbejdet at udvikle driften af skibe og øvrige aktiviteter i retning af et lavere energiforbrug og en mindre påvirkning af det omgivende miljø i forhold til transportkapaciteten.

Emissioner

CO₂ er den hyppigst forekommende drivhusgas, og mængden, der frigøres, stiger eller falder proportionalt med forbruget af brændstoffer. Den mest effektive måde at reducere frigørelsen af CO₂ til atmosfæren er derfor at reducere forbruget af bunker pr. transporteret enhed.

Reduktion af bunkerforbruget

I begyndelsen af 2007 blev et projekt igangsat for at reducere bunkerforbruget omfattende en række tekniske og driftsmæssige tiltag samt en tættere registrering af forbruget. De tekniske tiltag består blandt andet af forbedring af motorers forbrænding og energidnyttelse, genanvendelse af overskudsvarme og bedre styring af energiforbruget om bord. De driftsmæssige tiltag omfatter blandt andet tilpasning af skibenes servicefart, herunder regulering af afgang- og ankomsttider med henblik på reduktion af servicefarten, hvilket nedsætter bunkerforbruget. Der er i 2007 opnået reduktioner i størrelsesordenen 2-3% pr. udsejlet sømil i energiforbruget og dermed i emissionerne.

Stordrift giver miljøfordele

DFDS' flåde udvikles på længere sigt i retning af større skibe af kommercielle og miljømæssige hensyn, idet koncentration af godsmængder på større, men færre skibe reducerer energiforbruget og emissionerne pr. transporteret enhed.

Svovlindhold reduceres

Mængden af svovlpartikler, der udledes fra skibsmotorer, afhænger af mængdeforbruget og svovlindholdet. Ny, international lovgivning har reduceret svovlindholdet i bunkers i Østersøen og Nordsøen, hvor DFDS primært opererer, til 1,5% mod tidligere 4,5%. Det forventes, at udviklingen hen imod bunkers med et lavere svovlindhold vil fortsætte i de kommende år.

Bundmaling

Bundmalinger i DFDS' flåde er i gang med at blive udskiftet med en ny type silikonebaseret bundmaling, der dels er miljøvenlig, dels reducerer skibenes friktion i vandet, så energiforbrug og dermed emissioner reduceres. De tidligere anvendte tinholdige bundmalinger, der frigav miljøskadelige tungmetaller til havmiljøet, er ikke længere tilladt.

Udledning af spildevand

DFDS' skibe er forsynet med biologiske rensningsanlæg, der nedbryder spildevandet fra vandforbruget om bord. Herefter opsamles spildevandet i tanke, hvorfra det udledes uden for kystnære og følsomme havområder efter særlige procedurer med henblik på at belaste havmiljøet mindst muligt. Nye procedurer med blandt andet ilandpumpning forventes taget i brug i takt med at hensigtsmæssige modtageanlæg etableres og i takt med, at der udvikles forbedrede rensnings- og opbevaringsfaciliteter på nye skibe.

Ballastvand

Ballastvand fra skibe kan overføre fremmede arter (invasive arter) fra et økosystem til et andet og dermed skabe ubalance i det lokale havmiljø. DFDS' skibe er ikke omfattet af ballastkonventionen som følge af deres mindre størrelse og idet de primært opererer i havområder med beslægtede økosystemer, hvorfor problemet med overførsel af fremmede arter mellem forskellige økosystemer må anses for yderst begrænset.

Færre støjgener

DFDS arbejder målrettet på at reducere støjgener fra skibe under havneanløb og havneophold i områder, hvor der er støjfølsomme miljøer. Der arbejdes især med tekniske forbedringer i form af støjisolering af motorer og ramper, der afgiver støj ved kørsel. Derudover søges støj reduceret gennem ændring af rutiner. Støjgener vil desuden fremover generelt være aftagende, idet støjreduktion indgår som et vigtigt element i konstruktionsfasen for ny tonnage.

Miljøpolitik i fokus

Som led i Koncernens forbedrings- og effektiviseringsprogram (Go Forward Plan) blev der i anden halvdel af 2007 igangsat et projekt for at udvikle en ny og mere proaktiv miljøpolitik. Den nye miljøpolitik vil omfatte alle aktiviteter på tværs af forretningsområder og lande, så der opnås en høj grad af ensartethed i tilgangen til arbejdet med at reducere miljøbelastningen. Målet er gennem miljøcertificering at skabe en dynamisk, transparent miljøpolitik, der på grundlag af målbare, objektive kriterier sikrer udvikling imod en mere miljømæssig bæredygtig transportvirksomhed.

Det har afgørende betydning for DFDS' strategiske udvikling, at virksomheden fungerer og fremstår som en attraktiv og udfordrende arbejdsplads.

På denne baggrund blev der igangsat en opgradering af HR-området som led i DFDS' forbedrings- og effektiviseringsprogram (Go Forward Plan). Den nuværende personalefunktion blev således i 2007 udvidet med en HR-udviklingsfunktion, og der blev desuden rekrutteret en ny personaledirektør. For at forankre personaleområdet i ledelsen og strategien er personaledirektøren tillige medlem af Koncernledelsen.

Mere samarbejde på tværs

Som en konsekvens af DFDS' nye strategi, "Fra ruter til netværk", blev forretningsstrukturen ændret fra to divisioner til fem forretningsområder. Et væsentligt element i strategien er en højere grad af udveksling og overførsel af viden og færdigheder mellem aktiviteterne i det enkelte forretningsområde og mellem forretningsområder. Målet er at styrke det samlede rutenetværks konkurrencedygtighed. Det vil således fremover være en vigtig opgave for personaleområdet at medvirke til at formidle strategiens mål og værdier om

øget interaktion mellem alle dele af organisationen.

Den udvidede HR-organisation omfatter blandt andet fire ledere, som i det daglige arbejde fungerer som samarbejdspartnere for forretningsområdernes arbejde med at realisere strategiens mål og værdier.

Arbejdsglæde og resultater

Foruden at understøtte strategiens mål og værdier er det et hovedmål for HR-området at medvirke til at øge medarbejdernes tilfredshed, engagement og effektivitet. Det sker ud fra perspektivet, at arbejdsglæde skaber gode resultater, og gode resultater skaber arbejdsglæde.

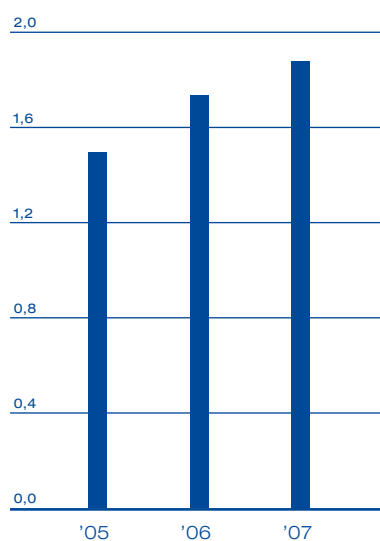
Herudover afspejler opgraderingen af HR-området behovet for tilpasning til generelle udviklingstendenser i omverdenen, herunder større fokus på personalepleje, større socialt ansvar hos virksomheder og mere indflydelse på egne arbejdsvilkår.

Nye initiativer i 2008

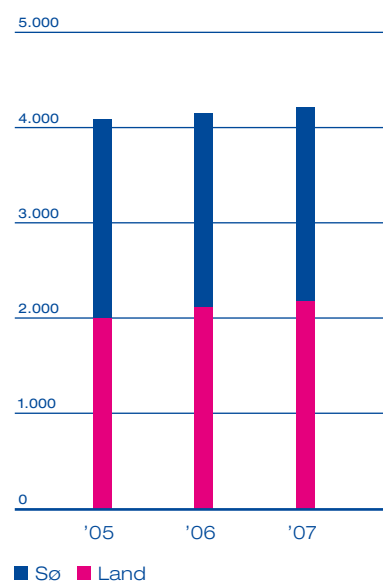
På denne baggrund introduceres i første halvdel af 2008 en række nye programmer:



Omsætning pr. medarbejder (DKK mio.)



Medarbejdere fordelt på land/sø



- Lederudviklingsprogram:** Der etableres et koncernprogram for lederudvikling med fokus på kompetencer, der understøtter strategien. I dagligdagen er det DFDS' ledere, der skaber rammerne for et arbejdsmiljø præget af glæde, effektivitet, dialog og fokus på udvikling af medarbejdernes kompetencer. Det forudsætter veluddannede ledere i relation til personaleledelse og anvendelse af konkrete ledelsesværktøjer.
- Medarbejdertilfredshed:** Dele af organisationen har løbende gennemført analyser af medarbejdertilfredshed efterfulgt af opfølgning og gennemførelse af forbedringer. Dette arbejde bredes i 2008 ud til hele organisationen med henblik på at identificere forbedringsmuligheder i alle dele af virksomheden.
- Forebyggelse af stress:** Det er målet at gennemføre kurser til forebyggelse af stress i alle dele af organisationen inden udgangen af 2008. Formålet er at give den enkelte medarbejder og leder samt afdelinger værktøjer til at forebygge og håndtere stress. Kurserne er påbegyndt blandt andet på hovedkontoret og udbredes herefter til resten af organisationen.
- Rekruttering:** Den demografiske udvikling medfører, at der med stor sandsynlighed fremover vil blive større konkurrence om rekruttering af især elever og yngre medarbejdere i øvrigt. På denne baggrund målrettes DFDS' rekrutteringsarbejde yderligere blandt andet i forhold til uddannelsesinstitutioner, og samtidig forbedres kvaliteten af DFDS' erhvervsuddannelser for shipping, økonomi, service og rejse-service. Herudover deltager DFDS aktivt i Danmarks Rederiforenings projekt "Det blå Danmark", der sigter på at synliggøre muligheder og fordele ved uddannelse og beskæftigelse i søfartserhvervet generelt.
- Kompetenceudvikling for medarbejdere:** DFDS er en servicevirksomhed, og medarbejdernes kundeservice er afgørende for kundens oplevelse af mødet med DFDS. I 2008 introduceres derfor et kompetence-udviklingskoncept for hele Koncernen, der skal sikre en løbende forbedring og udvikling af medarbejdernes kompetencer til gavn og glæde for den enkelte medarbejder og virksomheden.
- Talentpleje:** DFDS' aktiviteter i 16 forskellige lande rummer mange værdifulde talenter hvis udviklingsmuligheder, der nu sættes mere fokus på. Det gælder ledelsestalenter, men i lige så høj grad talenter inden for andre faglige discipliner. Det skal i højere grad udnyttes, at DFDS er en international virksomhed, der kan tilbyde medarbejdere en international karriere. I 2008 iværksættes derfor udvikling og implementering af et program for talentpleje i hele organisationen.

DFDS A/S' aktiekapital var uændret DKK 800 mio. i 2007. Aktiekapitalen består af én aktieklasser fordelt på 8.000.000 aktier à nominelt DKK 100 pr. aktie. DFDS-aktien er noteret på OMX Den Nordiske Børs København.

Kursudvikling

DFDS-aktien steg med 16% til kurs 790 ultimo 2007. Til sammenligning steg et indeks bestående af syv sammenlignelige virksomheder (Peer Group) med 25% i 2007. Aktiekursen for tre af disse selskaber blev positivt påvirket af købstilbud i 2007. Årets stigning for OMX Den Nordiske Børs Københavns totalindeks (OMXC) var 5%.

De sammenlignelige selskaber i indekset omfatter: Attica Enterprises (GR), Birka Line (S), Finnlines (SF), Irish Continental Group (IE), Tallink (ES), Transatlantic (S) og Viking Line (SF).

Markedsværdien af DFDS' aktiekapital var DKK 6,32 mia. ved udgangen af 2007. Kursværdien af omsætningen i DFDS-aktien udgjorde DKK 1,26 mia. i 2007, en stigning på 12% i forhold til året før.

DFDS-aktiens samlede afkast, kursændring plus udbytte, var 18% i 2007.

Aktionærsammensætning

Ved udgangen af 2007 havde DFDS i alt 17.283 aktionærer, hvoraf 90,2% var navnenoterede. Vesterhavet A/S er hovedaktionær med en ejerandel på 56,0% af den samlede aktiekapital. Herudover ejede Clipper Group 7,8% af den samlede aktiekapital. I januar 2008 øgede Clipper Group ejerandelen til 10,0%. Udenlandske aktionærer ejede 9,5% af aktiekapitalen ved udgangen af 2007.

Udbytte

DFDS' udbyttepolitik tager sigte på udlodning af et årligt udbytte på ca. 30% af årets resultat efter minoritetsinteresser. Det årlige udbytte fastsættes dog under hensyntagen til fremtidige investeringsbehov og en tilfredsstillende kapitalstruktur.

DFDS' bestyrelse foreslår, at der udbetales et udbytte på DKK 15 pr. aktie à DKK 100 svarende til 15% af aktiekapitalen og 30% af årets resultat efter minoritetsinteresser.

Investor relations

Christian Merrild, økonomidirektør
Tlf.: +45 33 42 32 01
e-mail: cme@dfds.com

Søren Brøndholt Nielsen, IR Manager
Tlf.: +45 33 42 33 59
e-mail: sbn@dfds.com

Finanskalender

[Ordinær generalforsamling](#)
10. april 2008 kl. 16.00
Radisson SAS Falconer Center
Falkoner Allé 9
2000 Frederiksberg

Udbytte

Udbetaling, ultimo april 2008

Udsendelse af

[regnskabsmeddelelser i 2008](#)

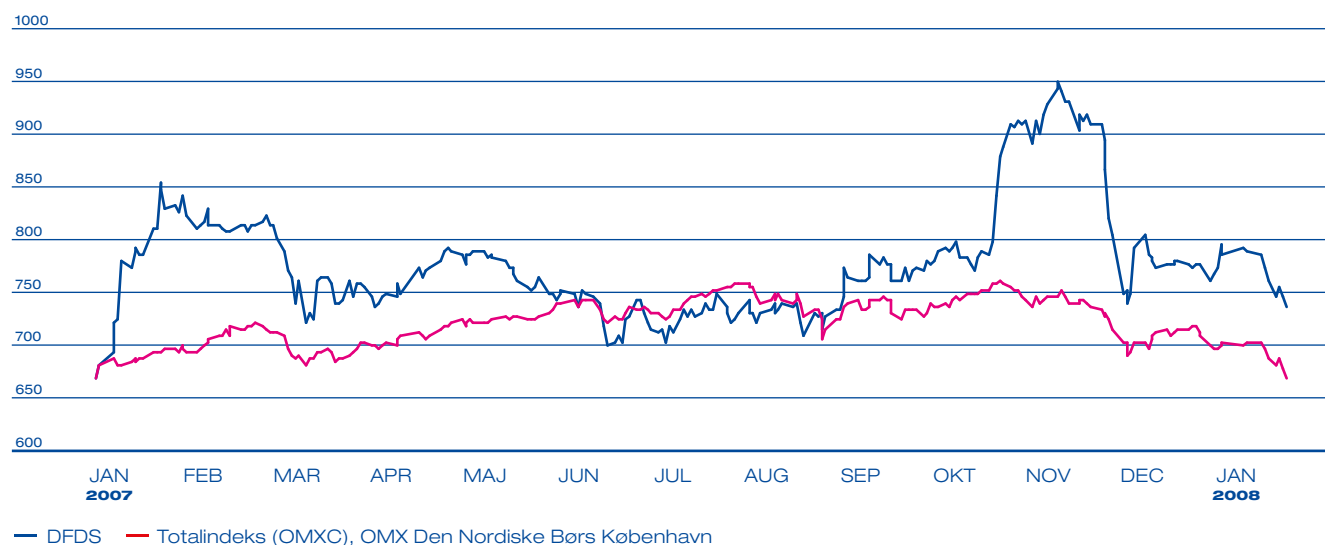
Kvartalsregnskab, 1. kvartal, 20. maj
Halvårsregnskab, 1. halvår, 26. august
Kvartalsregnskab, 3. kvartal, 20. november

Selskabsmeddelelser 2007*

Dato	Meddelelse
02/01	1 Niels Smedegaard tiltrådt som CEO for DFDS A/S
15/01	2 Aktieoptioner
15/01	3 Aktieoptioner (tilføjelse til tidligere meddelelse)
02/03	4 Årsrapport 2006
02/03	5 Indkaldelse til ordinær generalforsamling
21/03	6 Medarbejdervalg til bestyrelsen
26/03	7 Koncernmedarbejdervalg til bestyrelsen
28/03	8 Forløb af ordinær generalforsamling
23/05	9 Regnskabsmeddelelse 1. kvartal 2007
25/06	10 DFDS og Norske Skog forlænger kontrakt om papirtransport til 2012
25/06	11 DFDS strategi 2007
23/08	12 DFDS halvårsmeddelelse 2007
04/09	13 DFDS' koncernstrategi offentliggøres snart
12/09	14 DFDS' koncernstrategi 2007 - Fra ruter til netværk
13/11	15 Ny tonnageskatteordning i Norge
29/11	16 Regnskabsmeddelelse 3. kvartal 2007
13/12	17 DFDS indfører ny ledelsesstruktur
19/12	18 DFDS sælger udlejet passagerskib
20/12	19 Finanskalender 2008

* Meddelelser om indberetningspligtige handler er ikke medtaget i oversigten

Kursudvikling, 2007-2008 (DKK)



Aktierelaterede nøgletal

	2003	2004	2005	2006	2007
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	15	22	24	46	52
Udbytte pr. aktie, DKK	5	7	7,5	11	15
Udbytte payout ratio, %	34	32	32	25	30
Direkte afkast, %	2,7	2,5	2,0	1,6	1,9
P/E ratio, antal gange	13	13	16	15	15
Indre værdi pr. aktie, DKK	316	318	350	394	441
Kurs/Indre værdi (K/I), antal gange	0,58	0,90	1,09	1,73	1,79
Aktiekurs, DKK					
Kurs ultimo året	185	285	382	680	790
Kurs høj	201	285	465	698	950
Kurs lav	143	185	282	360	692
Markedsværdi, DKK mio.	1.476	2.280	3.056	5.440	6.320
Antal aktier ultimo året, mio.	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0

Ejerfordeling, ultimo 2007

	Andel af aktiekapital, %
Vesterhavet A/S	56,0
Clipper Group	7,8
Andre institutionelle og finansielle investorer	11,4
Andre navnenoterede aktionærer	10,8
Egne aktier	4,2
Ikke navnenoterede aktionærer	9,8
I alt	100,0

Analytikere, der følger DFDS-aktien

DANSKE EQUITIES

Johannes Møller
Tlf.: +45 4512 8036
E-mail: joml@danskebank.dk

GUDME RAASCHOU BANK

Stig Nymann
Tlf.: +45 3344 9093
E-mail: sny@gr.dk

HANDELSBANKEN

CAPITAL MARKETS
Dan Togo Jensen
Tlf.: +45 3341 8246
E-mail: dato01@handelsbanken.dk

KAUPTHING BANK

Nikolaj Kamedula
Tlf.: +45 7222 5459
E-mail: nikolaj.kamedula@kaupthing.com

SEB ENSKILDA

Steven Brooker
Tlf.: +45 3697 7000
E-mail: steven.brooker@enskilda.dk

STANDARD & POOR'S

Finn Bjarke Petersen
Tlf.: +45 8896 8606
E-mail: finn_bjarke_petersen@standardandpoors.com

Generelle og særlige driftsmæssige risici

Risikostyring indgår som en integreret del af ledelsen af DFDS gennem en løbende afvejning af risici og muligheder. Herudover udarbejdes til bestyrelsen ultimo hvert halve år en oversigt over væsentlige risici.

Konjunktur- og markedsrisiko

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes af den generelle konjunkturudvikling. På kort sigt skønnes det, at efterspørgselsforholdene i passagermarkedet er mere følsomme over for konjunkturændringer end fragtmarkedet. For blandt andet at imødegå pris- og volumenrisici knyttet til ændringer i konjunkturudviklingen er omkring halvdelen af fragtflåden indchartret, hvilket giver mulighed for at tilbagelevere tonnage med kort varsel. Hertil kommer en vis geografisk diversifikation på tværs af Nordeuropa.

Derudover påvirkes markedet for søtransport af fragt og passagerer af industri-specifikke forhold. Dette omfatter markedsændringer for alternative transportformer som vej- og jernbanetransport samt luftfart. Sidstnævnte har primært betydning for passagerområdet. Hertil kommer ændringer i lokale og regionale

konkurrenceforhold, herunder åbning af konkurrerende ruter og kapacitetsudvidelser på eksisterende ruter.

Inden for fragtområdet kan væsentlige andele af mængderne på enkelte ruter være afhængige af et begrænset antal kunder. Risici knyttet til sådanne kundeforhold afdækkes blandt andet ved indgåelse af længerevarende samarbejdskontrakter.

Risici knyttet til forretningsudvikling og investeringer

Sådanne risici er afledt af DFDS' vækststrategi, som omfatter organisk vækst, herunder køb af tonnage, og vækst gennem virksomheds- og aktivitetskøb. De væsentligste risici knyttet til organisk vækst vedrører kapacitetsudvidelser af det eksisterende rutenetværk ved indsættelse af yderligere eller større tonnage. Virksomheds- og aktivitetskøb indebærer væsentlige risici, som stiger i takt med investeringens størrelse og kompleksiteten af den efterfølgende integrationsproces.

Risici knyttet til alle former for forretningsudvikling styres gennem grundige planlægnings- og beslutningsprocesser med afsæt i interne politikker og retningslinier for investeringer.



Markedet for tonnage

DFDS indchartrer fortrinsvis fragttonnage, hvilket indebærer risici knyttet til prisudviklingen og udbudet af tonnage, der opfylder DFDS' behov. Hertil kommer risici knyttet til prisudviklingen og ordretider for nybygninger.

I forbindelse med udskiftning og fornyelse af flåden kan der ved salg af tonnage opstå regnskabsmæssige avancer og tab, der som udgangspunkt ikke indgår i årets resultatforventning.

Sikkerheds- og miljørisici

I DFDS' aktiviteter anvendes fragt- og passagerskibe, terminaler og andet driftsudstyr, hvilket indebærer sædvanlige driftsmæssige risici forbundet med sådanne driftsmidler. Disse risici styres og minimeres gennem dels overholdelse af sikkerhedskrav og -rutiner samt forebyggende arbejde, dels forsikring af risici.

Miljø- og sikkerhedsarbejdet tager udgangspunkt i DFDS' miljø- og sikkerhedspolitik og påvirkes desuden af krav fra offentlige myndigheder og kunder. En løbende skærpelse af sådanne krav kan medføre et øget omkostningsniveau. I det omfang, det er muligt, forsikres miljørisici. DFDS deltager i forberedende lovarbejder gennem brancheorganisationer.

Politiske og legale risici

Det lovmæssige grundlag for DFDS' aktiviteter kan ændres af politiske beslutninger, hvilket kan have negative konsekvenser. Den største risiko vurderes på længere sigt at være et bortfald af det toldfri salg i Norge, hvilket tidligst skønnes at kunne blive aktuelt i 2010.

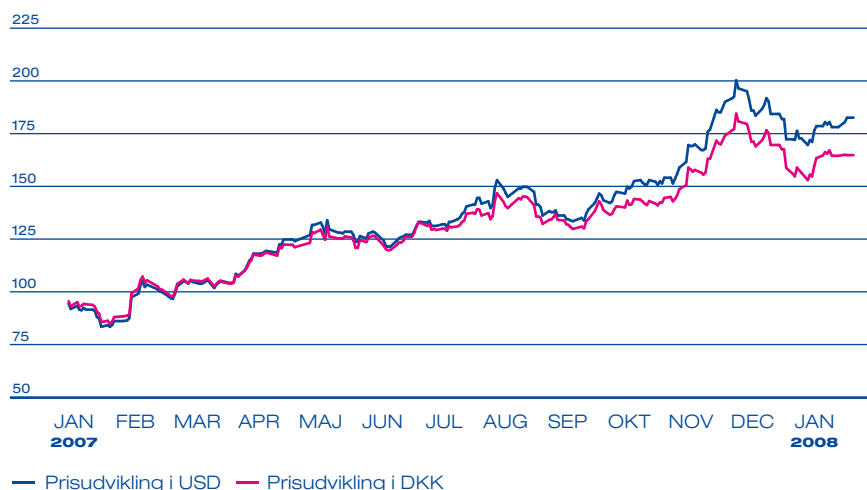
Olierisici

Omkostningen til bunkers udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af dels historisk betydelige udsving i olieprisen, dels en samlet årlig bunkersomkostning på ca. DKK 1 mia. svarende til 12% af Koncernens omsætning i 2007.

Bunkersomkostningen afdækkes i vid udstrækning inden for fragtområdet gennem bunkersklausuler indeholdt i fragttaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkersomkostningen i billetprisen i det omfang, som markedsforholdene muliggør det. Hertil kommer afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært olieswaps.

I 2008 forventes et bunkersforbrug på ca. 500.000 tons, hvilket er på niveau med 2007. Omkring 20% af forbruget er ikke afdækket ved bunkerklausele. Dette indebærer en resultatpåvirkning på ca.

Indekseret olieprisudvikling i USD og DKK, 2007 (Indeks)



DKK 2,2 mio. ved en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet ultimo 2007, som var omkring USD 455 pr. ton.

Finansielle risici

DFDS' væsentligste finansielle risici vedrører valuta- og renterisici. Disse risici styres af den centrale finansafdeling i henhold til politikker godkendt af bestyrelsen.

Valutarisici

Omkring 80% af Koncernens omsætning faktureres i udenlandsk valuta. De væsentligste netto-indtægtsvalutaer er SEK, NOK, EUR og GBP, mens USD er den vigtigste netto-udgiftsvaluta relateret til køb af bunkers.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponeringen ved brug af terminkontrakter, optioner og swaps samt ved matching af valutaer for aktiver og passiver.

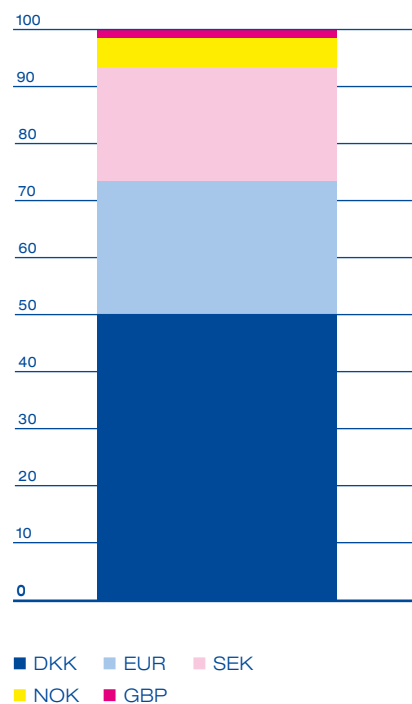
For 2008 er omkring 39% af den forventede valutapengestrøm i NOK afdækket, og derudover er omkring 33% af eksponeringen over for USD afdækket. Pengestrømme i øvrige valutaer er ikke afdækket i 2008. Afdækningerne vurderes og tilpasses løbende.

Renterisici

DFDS' renterisici er primært afledt af rentebærende gæld. Ved udgangen af 2007 udgjorde låneporteføljen DKK 4,4 mia., og den gennemsnitlige løbetid var omkring 5,2 år. Omkring DKK 2,2 mia. af låneporteføljen er optaget i udenlandsk valuta, primært EUR, SEK og NOK.

Udgangspunktet for styringen af renterisici er en låneportefølje med en andel af fast forrentede lån på mindst 50% inklusive anvendelse af renteswaps. Den fast

Låneporteføljens valutafordeling (%)



forrentede andel af porteføljen udgjorde ca. 56% inklusive renteswaps ved udgangen af 2007, og dette niveau forventes opretholdt i 2008.

En rentestigning på 1%-point i forhold til niveauet i februar 2008 vil indebære en merudgift på omkring DKK 20 mio. i 2008.

For yderligere oplysninger om styring af finansielle risici, herunder kredit- og likviditetsrisici, henvises til note 25 på side 78.

44	Regnskabsberetning
47	Resultatopgørelse
48	Balance
50	Egenkapitalopgørelse
53	Pengestrømsopgørelse

Noter – Resultatopgørelsen

54	1 Anvendt regnskabspraksis
59	2 Segmentoplysninger
61	3 Omsætning
61	4 Vareforbrug
61	5 Personaleomkostninger
62	6 Andre omkostninger ved drift, salg og administration
62	7 Finansielle omkostninger, netto
63	8 Skat
64	9 Resultat pr. aktie

Noter – Balancen

64	10 Langfristede immaterielle aktiver
66	11 Langfristede materielle aktiver
68	12 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
69	13 Kapitalandele i associerede virksomheder
70	14 Tilgodehavender
70	15 Værdipapirer
71	16 Varebeholdninger
71	17 Beholdning af egne aktier
71	18 Udskudt skat
72	19 Aktiebaseret vederlæggelse
74	20 Pensions- og jubilæumsforpligtelser
76	21 Andre hensatte forpligtelser

76	22 Rentebærende gældsforpligtelser
77	23 Anden gæld
77	24 Selskabsskat
78	25 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

Noter – Pengestrømsopgørelse

82	26 Ikke-likvide driftsposter
82	27 Ændring i driftskapital
82	28 Nettoinvestering i langfristede aktiver
82	29 Ændring i andre finansielle lån
83	30 Køb af virksomheder og aktiviteter
84	31 Køb af minoritetsinteresser

Noter – Supplerende oplysninger

84	32 Aktiver og forpligtelser bestemt for salg
85	33 Garantier og eventuelforpligtelser m.v.
85	34 Kontraktlige forpligtelser
87	35 Nærtstående parter
88	36 Værdiforringelsestest
89	37 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater
89	38 Begivenheder efter balancedagen
90	Selskabsoversigt
91	Påtegninger
92	Flådeliste

REGNSKAB
2007



Forretningsstruktur

DFDS' aktiviteter er organiseret i fem forretningsområder, hvoraf tre områder – Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Passenger Shipping - er ansvarlige for forskellige aktiviteter i rutenetværket. De to sidste forretningsområder – Terminal Services og Trailer services – understøtter aktiviteterne med havneterminal- og transportydelser.

Omsætningsudvikling

Omsætningen steg med 10% til DKK 8.310 mio. i 2007. Omkring 60% af stigningen skyldes helårseffekten af overtagelsen i 4. kvartal 2006 af DFDS Container Line, der indgår i forretningsområdet Container Shipping. Ro-Ro Shippings omsætningsfremgang skyldes øgede mængder på flere ruter i både Nordsøen og Østersøen samt en bredt funderet stigning i søfragten pr. enhed. Fremgangen for Passenger Shipping var primært relateret til en udvidelse af kapaciteten på to ruter i Nordsøen.

Den flade omsætningsudvikling for Terminal Services afspejler primært lavere mængder på enkelte egne fragtruter, mens omsætningen forøgedes fra tredjepartskunder i flere terminaler. Trailer Services højere omsætning var især relateret til øgede varestrome mellem Sverige og Kontinentet.

Forretningsområdet Tramp forventes afhændet i 2008 og indgår derfor ikke i omsætnings- og resultatforventningerne for 2008.

Udviklingen i omkostninger og EBITDA

Omkostningsstrukturen var som helhed stabil sammenlignet med 2006. I procent af omsætningen udgjorde bunkeromkostningen således 12,5% i både 2007 og 2006, mens der blev opnået mindre reduktioner af omkostningsprocenterne for personale, salg og administration i 2007 afledt af effektivisering og stordrifts-

effekter. På denne baggrund blev EBITDA-margin forbedret med 0,7 procentpoint til 15,8% i 2007.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) steg med 16% til DKK 1.316 mio. på grundlag af fremgang for alle forretningsområder på nær en mindre stigning i omkostningen til ikke-fordelte poster.

Ro-Ro Shipping opnåede en resultatfremgang på 13% på baggrund af en positiv rateudvikling og en højere kapacitetsudnyttelse for flere ruter i både Nordsøen og Østersøen, hvilket tilsammen øgede indtjeningen pr. transporteret enhed. Omkring halvdelen af Container Shippings resultatfremgang skyldes helårseffekten af tilgangen af DFDS Container Line, hvis resultat dog blev en del lavere end forventet som følge af blandt andet driftsforstyrrelser relateret til implementering af nye forretningsystemer.

Resultatfremgangen for Passenger Shipping blev lavere end forventet i 2007 som følge af et lavere aktivitetsniveau på en ny rute og omkostninger til udbedring af en række tekniske problemer på to passagerskibe købt i 2006. Dertil kom en negativ effekt fra dyrere overenskomster samt stigende olie- og råvarepriser.

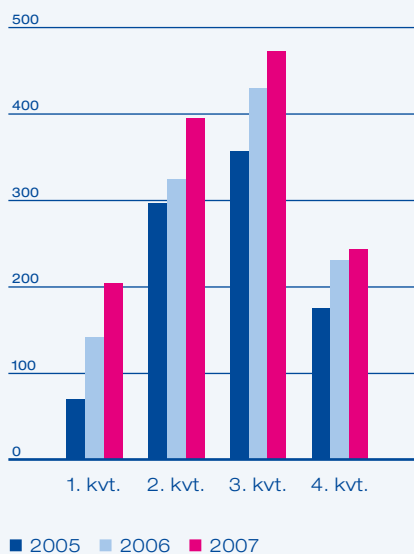
Den procentvis største resultatfremgang blev opnået af Trailer Services på baggrund af omstrukturering og lukning af tabsgivende aktiviteter samt fokus på margins. Resultatudviklingen for Terminal Services var i 2007 præget af en negativ helårseffekt af udvidelsen af havneterminalen i Immingham. Effektiviseringsprogrammer medvirkede til opnåelse af resultatforbedringer for de øvrige terminaler.

Avance/tab ved salg af aktiver

Avancer og tab fra salg af skibe, ejendomme og terminaler udgjorde DKK 33 mio. i 2007, hvoraf avancen fra salget af et ældre passagerskib i december 2007 udgjorde DKK 35 mio.



DFDS Koncernen – EBITDA pr. kvartal (DKK mio.)



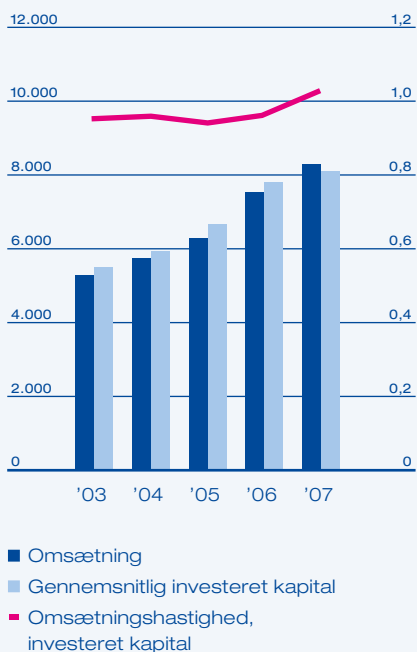
Omsætning pr. forretningsområde

DKK mio.	2006	2007	Ændring, %
Ro-Ro Shipping	3.471	3.680	6
Container Shipping	1.293	1.642	27
Passenger Shipping	1.838	1.932	5
Terminal Services	706	703	0
Trailer Services	918	986	7
Tramp (ikke-fortsættende)	117	106	-10
Elimineringer	-819	-739	n.a.
DFDS Koncernen i alt	7.524	8.310	10

Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) pr. forretningsområde

DKK mio.	2006	2007	Ændring, %
Ro-Ro Shipping	794	896	13
Container Shipping	128	151	18
Passenger Shipping	242	249	3
Terminal Services	12	15	24
Trailer Services	15	57	267
Tramp (ikke-fortsættende)	-4	9	-301
Ikke-fordelte poster	-50	-61	n.a.
DFDS Koncernen i alt	1.137	1.316	16

Omsætning & Investeret kapital (DKK mia.) (Antal gange)



Af- og nedskrivninger

De samlede af- og nedskrivninger steg med 5% eller DKK 31 mio. til DKK 596 mio.

Helårseffekten fra afskrivninger afledt af virksomheds- og aktivitetskøb udgjorde omkring halvdelen af stigningen. Den anden halvdel af stigningen vedrører øgede skibsafrskrivninger som følge af helårseffekter af til- og afgang af tonnager i løbet af 2006. Denne stigning blev imidlertid

reduceret af en tilpasning af to passager-skibes afskrivninger med i alt DKK 32 mio. i 2007. Tilpasningen er udløst af en højere markedsværdi og dermed scrapværdi for skibene.

Udviklingen i EBIT

Driftsresultatet (EBIT) steg herefter med 27% til DKK 754 mio. og EBIT-margin steg til 9,1% fra 7,9% i 2006.

Finansiering

Omkostningen til finansiering, netto blev DKK 226 mio., en stigning på 17% eller DKK 33 mio. i forhold til 2006. Hovedparten af stigningen kan henføres til en reduktion af netto-indtægten fra kursreguleringer på DKK 27 mio. afledt af primært ændringer i valutakurser. Dertil kom en stigning i netto-renteudgiften på DKK 9 mio. som følge af et højere renteniveau. Årets gennemsnitlige netto-rentebærende gæld var på niveau med 2006.

Skat og årets resultat

Resultatet før skat blev herefter DKK 526 mio. svarende til en stigning på 31%.

Aktiviteterne i DFDS Koncernen er omfattet af tonnageskatteordninger i Danmark og Norge. Skatten af årets resultat udgjorde DKK 114 mio. hvoraf DKK 84 mio. vedrører regulering af tidligere års skatter. Sidstnævnte beløb indeholder en skatteomkostning på DKK 81 mio. (tilbage-diskonteret) relateret til overgangen til en ny norsk tonnageskatteordning indført med virkning fra og med 2007.

Overgangsreglerne til den nye ordning indebærer beskatning af ej beskattet egenkapital (resultat) oparbejdet under den eksisterende rederiskatteordning opgjort ultimo 2006. For DFDS medfører den vedtagne lov en skatteomkostning på DKK 81 mio. (tilbage-diskonteret) afsat i årsregnskabet for 2007. En tredjedel af beløbet kan anvendes til miljøforbedrende formål senest i 2016. Uudnyttede beløb skal afregnes som skattebetaling i 2016.

Skatten opgjort eksklusivt beløbet til miljøformål betales ligeligt over de kommende 10 år. Den årlige likviditetseffekt forventes imidlertid at blive lavere, idet den nye ordning forventes at medføre en vis reduktion i DFDS' norske betalbare skat. Det afsatte beløb udgør nutidsværdien af betalingerne.

Der blev i 2007 vedtaget en ny dansk skatteordning vedrørende blandt andet rentefradrag. Den nye ordning havde ingen væsentlig effekt for DFDS' skatteomkostning i 2007.

Justeret for poster vedrørende tidligere år var skatteprocenten 6% i 2007.

Årets resultat blev herefter DKK 412 mio.

Investeringer

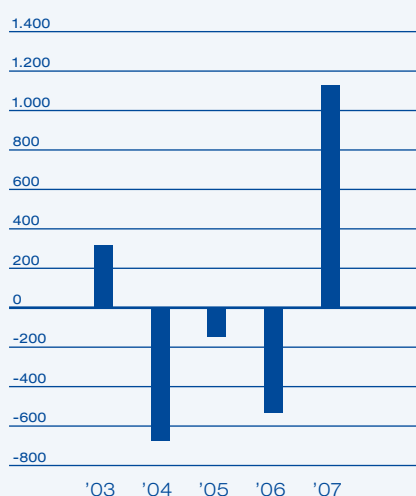
Årets investeringer udgjorde DKK 254 mio. og salg af aktiver udgjorde DKK 103 mio. Årets netto-investeringer udgjorde således DKK 151 mio.

Investering i skibe udgjorde DKK 147 mio. relateret primært til dokning af skibe. Herudover investeredes DKK 44 mio. i lastbærende materiel og enheder samt

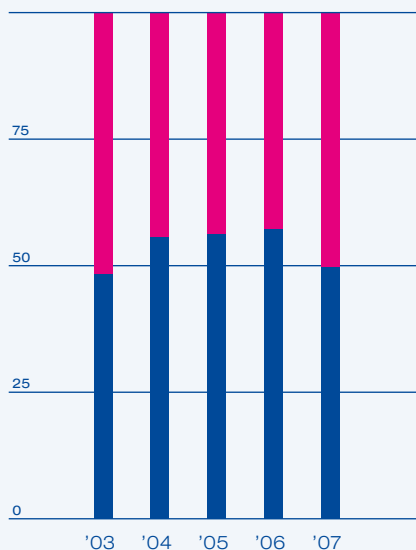
DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	1.591	1.859	2.020	2.054	7.524	1.880	2.104	2.263	2.063	8.310
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	144	327	433	233	1.137	204	396	472	244	1.316
Salg af aktiver	18	0	11	4	33	-2	0	0	35	33
Afskrivninger	-127	-140	-143	-165	-575	-156	-145	-151	-143	-595
Driftsresultat (EBIT)	35	187	301	72	595	46	251	321	136	754
Driftsmarginal (EBIT), %	2,2	10,1	14,9	3,5	7,9	2,4	11,9	14,2	6,6	9,1
Resultat før skat	-13	145	247	23	402	-13	194	266	79	526
Investeret kapital, gennemsnit	7.349	7.786	7.995	8.094	7.796	8.223	8.133	8.101	7.989	8.107
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	1,9	9,1	14,5	2,1	7,0	2,3	10,8	15,1	6,3	8,6

Kvartalstal i 2006 og 2007 er ikke revideret.

Fri pengestrøm (DKK mio.)



Kapitalstruktur (%-andel af kapital)



■ Netto-rentebærende gæld
■ Egenkapital og udskudt skat

DKK 15 mio. i ejendomme og terminaler blandt andet til udbygning af pakhuse i havneterminaler.

Salget af et passagerskib indbragte et provenu på DKK 103 mio.

Aktiver og investeret kapital

De samlede aktiver faldt med 4% til DKK 9,6 mia. Reduktionen af de samlede aktiver skyldes, at afskrivninger af skibe oversteg netto-investeringen i skibe med mere end DKK 400 mio.

Den gennemsnitlige investerede kapital steg med 4% til DKK 8,1 mia. Omsætningshastigheden for den gennemsnitlige investerede kapital steg til 1,03 i forhold til 0,97 i 2006. Forbedringen af omsætningshastigheden afspejler blandt andet en højere indtjening pr. transporteret enhed og en helårseffekt fra tilgangen af DFDS Container Line. Sidstnævnte selskabs omsætningshastighed er højere end Koncernens, idet selskabet kun anvender indchartret tonnager.

Den investerede kapital blev forrentet med 8,6%, en fremgang på 1,6 procentpoint sammenlignet med 2006.

Finansiering og kapitalstruktur

De rentebærende gældsforpligtelser blev reduceret med 13% til DKK 4,4 mia. ved udgangen af 2007. Det var først og fremmest gældsforpligtelser med pant i skibe, som blev reduceret. Ultimo 2007 var andelen af fastforrentet gæld 56% efter anvendelse af renteswaps.

Den netto-rentebærende gæld blev reduceret med 18% til DKK 3,8 mia. ultimo 2007. Målt som et gennemsnit var den netto-rentebærende gæld DKK 4,2 mia. i 2007, hvilket var på niveau med 2006.

Pengestrømme

Pengestrømmen fra driftsaktivitet, brutto steg med 8% til DKK 1,28 mia. Stigningen i pengestrømmen skyldes vækst i EBITDA, mens der var en stigning i pengebindingen i driftskapital.

Den frie pengestrøm fra driften, opgjort før renter og efter investeringer, blev som følge af det lave investeringsniveau positivt med DKK 1,13 mia.

Den frie pengestrøm blev blandt andet anvendt til betaling af renteudgifter på DKK 227 mio., nedbringelse af gæld med DKK 662 mio. og betaling af udbytte med DKK 85 mio.

Værdiansættelse af skibe

Der foretages årligt nedskrivningstest af Koncernens skibe på grundlag af de forventede fremtidige netto-pengestrømme og mægler vurderinger. Testene for 2007 medfører ingen nedskrivninger. Foretagne nedskrivningstest er nærmere beskrevet i note 36.

Efterspørgslen efter især ro-ro-fragtskibe og ro-pax-skibe var i lighed med 2006 høj, og markedsværdien af DFDS' flåde, blandt andet baseret på mægler vurderinger, var ultimo 2007 en del højere end den regnskabsmæssige værdi, der udgjorde DKK 6,4 mia.

Egenkapitalens udvikling

Egenkapitalen steg med 12% til DKK 3.653 mio.

Den samlede egenkapitalbevægelse udgjorde DKK 388 mio. i 2007, hvoraf overførelse af årets resultat udgjorde DKK 412 mio. Hertil kom blandt andet en positiv kursregulering af primært sikringstransaktioner på DKK 43 mio. og modregning af udbetalt udbytte for 2007 på DKK 85 mio. opgjort eksklusive udbytte til egne aktier.

Egenkapitalandelen var ultimo året 38%, en stigning på fem procentpoint i forhold til 2006.

Moderselskabets resultatudvikling

Årets resultat for moderselskabet, DFDS A/S, blev DKK 299 mio. De samlede aktiver udgjorde ultimo året DKK 7.868 mio. og egenkapitalen DKK 3.605 mio.

RESULTATOPGØRELSE

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note	Resultatopgørelse	2006	2007
4.859.366	5.214.122	2,3	Nettoomsætning	7.523.840	8.310.249
			<i>Omkostninger</i>		
-2.442.681	-2.642.114	4	Driftsomkostninger	-4.006.575	-4.434.730
-648.395	-681.161		Charterhyre	-533.138	-593.167
-599.601	-674.790	5	Personaleomkostninger	-1.397.665	-1.529.088
-491.443	-492.193	6	Andre omkostninger ved drift, salg og administration	-449.119	-437.681
-4.182.120	-4.490.258		<i>Omkostninger i alt</i>	-6.386.497	-6.994.666
677.246	723.864		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	1.137.343	1.315.583
63.567	35.045		Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	33.339	32.537
		10,11	<i>Af- og nedskrivninger</i>		
-262.466	-274.212		Afskrivning af skibe	-442.565	-451.853
-38.149	-42.757		Afskrivning af øvrige langfristede aktiver	-114.508	-143.942
0	0		Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-8.177	0
0	0		Værdiregulering goodwill/negativ goodwill	-9.682	1.973
-300.615	-316.969		<i>Af- og nedskrivninger i alt</i>	-574.932	-593.822
440.198	441.940		Driftsresultat (EBIT)	595.750	754.298
-	-	13	Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	-517	-2.226
100.442	74.702	7	Finansielle indtægter	43.139	26.807
-195.967	-217.544	7	Finansielle omkostninger	-235.952	-253.085
344.673	299.098		Resultat før skat	402.420	525.794
2.213	0	8	Skat af årets resultat	-38.892	-114.097
346.886	299.098		Årets resultat	363.528	411.697
			Årets resultat fordeles således		
346.886	299.098		Aktionærerne i DFDS A/S	352.189	400.393
-	-		Minoritetsinteresserne	11.339	11.304
346.886	299.098			363.528	411.697
		9	Resultat pr. aktie		
			Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100	46,33	52,39
			Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100	46,05	52,01
			Forslag til resultatdisponering		
88.000	120.000		Foreslået udbytte DKK 15,00 pr. aktie (2006: DKK 11,00 pr. aktie)		
258.886	179.098		Overført resultat		
346.886	299.098				

BALANCE – AKTIVER

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note	Balance pr. 31. december	2006	2007
275.188	272.687		Goodwill	298.595	327.397
38.187	26.264		Andre langfristede immaterielle aktiver	151.804	111.448
41.756	36.084		Software	41.756	36.084
1.117	9.575		Igangværende udviklingsprojekter	1.117	9.575
356.248	344.610	10	Langfristede immaterielle aktiver	493.272	484.504
10.638	10.221		Ejendomme	71.428	76.520
30.274	28.169		Terminaler	380.156	348.138
4.083.146	3.845.730		Skibe	6.967.599	6.404.565
69.008	69.792		Driftsmidler m.v.	325.111	299.438
5.208	24.170		Igangværende anlægsarbejder og forudbetalinger	11.705	27.399
4.198.274	3.978.082	11	Langfristede materielle aktiver	7.755.999	7.156.060
1.613.603	1.646.439	12	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
7.333	7.333	13	Kapitalandele i associerede virksomheder	10.227	11.391
616.442	556.513	14	Tilgodehavender	2.981	3.029
25.023	24.488	15	Værdipapirer	25.138	25.808
0	0	18	Udskudt skatteaktiv	84.425	75.174
2.262.401	2.234.773		Andre langfristede aktiver	122.771	115.402
6.816.923	6.557.465		Langfristede aktiver i alt	8.372.042	7.755.966
64.993	79.581	16	Varebeholdninger	79.394	96.188
1.039.275	1.062.788	14	Tilgodehavender	1.018.343	1.023.698
69.493	27.533		Periodeafgrænsningsposter	150.096	98.146
30.583	140.952		Likvide beholdninger	371.367	494.279
1.204.344	1.310.854			1.619.200	1.712.311
0	0	11,32	Aktiver bestemt for salg	0	141.796
1.204.344	1.310.854		Kortfristede aktiver i alt	1.619.200	1.854.107
8.021.267	7.868.319		Aktiver i alt	9.991.242	9.610.073

BALANCE – PASSIVER

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note	Balance pr. 31. december	2006	2007
800.000	800.000	17	Aktiekapital	800.000	800.000
-114.832	-50.149		Reserver	-101.881	-53.483
2.540.232	2.740.294		Overført resultat	2.372.012	2.676.252
83.698	114.917		Foreslået udbytte	83.698	114.917
3.309.098	3.605.062		<i>Aktionærerne i DFDS A/S' andel af egenkapitalen</i>	3.153.829	3.537.686
-	-		Minoritetsinteresser	111.422	115.660
3.309.098	3.605.062		Egenkapital i alt	3.265.251	3.653.346
3.209.543	2.755.749	22	Rentebærende gældsforpligtelser	4.287.855	3.644.775
0	0	18	Udskudt skat	212.088	222.428
16.040	14.669	20	Pensions- og jubilæumsforpligtelser	239.359	226.723
0	0	21	Andre hensatte forpligtelser	0	1.125
3.225.583	2.770.418		<i>Langfristede forpligtelser i alt</i>	4.739.302	4.095.051
912.040	959.951	22	Rentebærende gældsforpligtelser	716.872	707.650
126.745	160.947		Leverandører af varer og tjenesteydelser	408.464	411.484
2.610	2.610	21	Andre hensatte forpligtelser	11.247	25.168
0	0	24	Selskabsskat	23.215	22.516
386.333	339.894	23	Anden gæld	646.576	567.172
58.858	29.437		Periodeafgrænsningsposter	180.315	120.296
1.486.586	1.492.839			1.986.689	1.854.286
0	0	32	Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	0	7.390
1.486.586	1.492.839		<i>Kortfristede forpligtelser i alt</i>	1.986.689	1.861.676
4.712.169	4.263.257		Forpligtelser i alt	6.725.991	5.956.727
8.021.267	7.868.319		Passiver i alt	9.991.242	9.610.073

Pantsætning m.v., note 11 og 22
 Aktiebaseret vederlæggelse, note 19
 Garantier og eventualforpligtelser m.v., note 33
 Kontraktlige forpligtelser m.v., note 25 og 34
 Nærtstående parter, note 35
 Værdiforringelsestest, note 36
 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater, note 37
 Begivenheder efter balancedagen, note 38

EGENKAPITALOPGØRELSE – KONCERN

DKK 1.000	Reserver									
	Aktie- kapital	Valuta- kursregu- leringer	Sikrings- trans- aktioner	Opskriv- ning værdi- papirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	Aktio- nærerne i DFDS A/S i alt	Minori- tets- inter- esser	I alt
Egenkapital pr. 1/1 2006	800.000	7.043	-129.397	14.222	-41.489	2.094.964	56.888	2.802.231	101.455	2.903.686
Egenkapitalbevægelser 2006										
Valutakursregulering af primoegenkapital i udenlandske selskaber og goodwill		10.774						10.774	-98	10.676
Resultateffekt af forskel mellem ultimo- og gennemsnitskurs		-1.751						-1.751	-28	-1.779
Værdiregulering af sikringsinstrumenter			-18.627					-18.627	479	-18.148
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning			-1.173					-1.173		-1.173
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger			10.769					10.769		10.769
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger			49.444					49.444		49.444
Skat af egenkapitalbevægelser			-2.353					-2.353		-2.353
Værdiregulering af værdipapirer				-363				-363		-363
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg				-1.357				-1.357		-1.357
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	9.023	38.060	1.720	0	0	0	45.363	353	45.716
Årets resultat						264.189	88.000	352.189	11.339	363.528
Totalindkomst	0	9.023	38.060	-1.720	0	264.189	88.000	397.552	11.692	409.244
Udloddet udbytte							-57.035	-57.035	0	-57.035
Regulering udbytte 2005						-147	147	0		0
Udbytte, egne aktier						4.302	-4.302	0		0
Tilgang minoritetsinteresser								0	80	80
Afgang minoritetsinteresser								0	-1.802	-1.802
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						2.852		2.852		2.852
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					2.377	1.485		3.862		3.862
Udnyttelse af kontantbaserede aktieoptioner						6.620		6.620		6.620
Øvrige reguleringer						-2.253		-2.253	-3	-2.256
Egenkapitalbevægelser i 2006	0	9.023	38.060	-1.720	2.377	277.048	26.810	351.598	9.967	361.565
Egenkapital pr. 31/12 2006	800.000	16.066	-91.337	12.502	-39.112	2.372.012	83.698	3.153.829	111.422	3.265.251

EGENKAPITALOPGØRELSE – KONCERN

DKK 1.000	Reserver									
	Aktiekapital	Valutakursreguleringer	Sikringstransaktioner	Opskrivning værdipapirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	Aktionærerne i DFDS A/S i alt	Minoritetsinteresser	I alt
Egenkapital pr. 1/1 2007	800.000	16.066	-91.337	12.502	-39.112	2.372.012	83.698	3.153.829	111.422	3.265.251
Egenkapitalbevægelser 2007										
Valutakursregulering af primoeigenkapital i udenlandske selskaber og goodwill		-20.911						-20.911	80	-20.831
Resultateffekt af forskel mellem ultimo- og gennemsnitskurs		749						749	12	761
Værdiregulering af sikringsinstrumenter			-3.151					-3.151	135	-3.016
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning			-2.649					-2.649		-2.649
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger			54.376					54.376		54.376
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger			15.453					15.453		15.453
Skat af egenkapitalbevægelser			24					24		24
Værdiregulering af værdipapirer				-712				-712		-712
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg				-4				-4		-4
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	-20.162	64.053	-716	0	0	0	43.175	227	43.402
Årets resultat						280.393	120.000	400.393	11.304	411.697
Totalindkomst	0	-20.162	64.053	-716	0	280.393	120.000	443.568	11.531	455.099
Udloddet udbytte							-84.055	-84.055	-954	-85.009
Regulering udbytte 2006						-357	357	0		0
Udbytte, egne aktier						5.083	-5.083	0		0
Afgang minoritetsinteresser								0	-6.338	-6.338
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						10.525		10.525		10.525
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					5.223	8.390		13.613		13.613
Udnyttelse af kontantbaserede aktieoptioner						1.031		1.031		1.031
Øvrige reguleringer						-825		-825	-1	-826
Egenkapitalbevægelser i 2007	0	-20.162	64.053	-716	5.223	304.240	31.219	383.857	4.238	388.095
Egenkapital pr. 31/12 2007	800.000	-4.096	-27.284	11.786	-33.889	2.676.252	114.917	3.537.686	115.660	3.653.346

EGENKAPITALOPGØRELSE – MODERSELSKAB

DKK 1.000	Reserver						
	Aktiekapital	Sikrings- transaktioner	Opskrivning værdipapirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	I alt
Egenkapital pr. 1/1 2006	800.000	-112.166	14.278	-41.489	2.262.924	56.888	2.980.435
Egenkapitalbevægelser 2006							
Valutakursregulering af goodwill					3.410		3.410
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning		-2.846					-2.846
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger		12.964					12.964
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger		39.449					39.449
Værdiregulering af sikringsinstrumenter		-24.648					-24.648
Skat af egenkapitalbevægelser		-1.031					-1.031
Værdiregulering af værdipapirer			-363				-363
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg			-1.357				-1.357
Øvrige reguleringer					-100		-100
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	23.888	-1.720	0	3.310	0	25.478
Årets resultat					258.886	88.000	346.886
Totalindkomst	0	23.888	-1.720	0	262.196	88.000	372.364
Udloddet udbytte						-57.035	-57.035
Regulering udbytte 2005					-147	147	0
Udbytte, egne aktier					4.302	-4.302	0
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					2.852		2.852
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				2.377	1.485		3.862
Udnyttelse af kontantbaserede aktieoptioner					6.620		6.620
Egenkapitalbevægelser i 2006	0	23.888	-1.720	2.377	277.308	26.810	328.663
Egenkapital pr. 31/12 2006	800.000	-88.278	12.558	-39.112	2.540.232	83.698	3.309.098
Egenkapitalbevægelser 2007							
Valutakursregulering af goodwill					-3.703		-3.703
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning		-2.552					-2.552
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger		54.376					54.376
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger		14.145					14.145
Værdiregulering af sikringsinstrumenter		-5.793					-5.793
Skat af egenkapitalbevægelser		0					0
Værdiregulering af værdipapirer			-712				-712
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg			-4				-4
Øvrige reguleringer					-5		-5
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	60.176	-716	0	-3.708	0	55.752
Årets resultat					179.098	120.000	299.098
Totalindkomst	0	60.176	-716	0	175.390	120.000	354.850
Udloddet udbytte						-84.055	-84.055
Regulering udbytte 2006					-357	357	0
Udbytte, egne aktier					5.083	-5.083	0
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					10.525		10.525
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				5.223	8.390		13.613
Udnyttelse af kontantbaserede aktieoptioner					1.031		1.031
Egenkapitalbevægelser i 2007	0	60.176	-716	5.223	200.062	31.219	295.964
Egenkapital pr. 31/12 2007	800.000	-28.102	11.842	-33.889	2.740.294	114.917	3.605.062

PENGESTRØMSOPGØRELSE

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note	Balance pr. 31. december	2006	2007
677.246	723.864		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	1.137.343	1.315.583
1.415	16.082	26	Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v.	-3.905	26.351
149.945	61.437	27	Ændring i driftskapital	70.234	-47.699
-3.626	-1.519		Betaling af pensionsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser	-10.589	-10.409
824.980	799.864		Pengestrøm fra driftsaktivitet, brutto	1.193.083	1.283.826
79.969	96.329		Modtagne renter	48.731	50.919
-181.908	-252.987		Betalte renter	-231.388	-274.350
3.487	0		Betalte skatter	-26.306	-19.575
726.528	643.206		Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto	984.120	1.040.820
-1.045.177	-119.909		Køb af skibe	-1.445.409	-146.882
655.092	101.504		Salg af skibe og skibskontrakter	224.022	102.912
601	-2.032	28	Ejendomme og terminaler	-100.556	-14.955
-11.441	-18.486	28	Driftsmateriel m.v.	-56.688	-44.377
-13.327	-14.552		Køb af langfristede immaterielle aktiver	-13.945	-14.451
-306.251	-22.587	30	Køb af tilknyttede virksomheder og aktiviteter	-298.104	-22.587
-91.783	-23.093		Kapitalforhøjelser i tilknyttede virksomheder	-	-
-645	-1.626	31	Køb af minoritetsinteresser	-1.020	-12.643
3.993	2.500	7	Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
1.250	1.194	7	Udbytte fra associerede virksomheder	1.567	2.503
-7.333	0	13	Investering i associerede virksomheder	-8.028	-313
-815.021	-97.087		Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt	-1.698.161	-150.793
823.206	0		Optagelse af lån med pant i skibe	1.220.753	0
-302.403	-388.255		Afdrag og indfrielse af lån med pant i skibe	-424.646	-543.885
-462.235	12.103		Ændring i andre langfristede finansielle aktiver	30.035	4.658
283.320	-70.570	29	Ændring i andre finansielle lån, netto	250.953	-79.609
-2.942	-7.873		Betalt leasingydelse vedrørende finansielt leasede aktiver	-41.301	-39.344
-171.663	89.975		Forskydning i driftskreditter	-141.247	-38.530
-554	12.925		Udnyttelse af aktieoptioner	-554	12.925
-57.035	-84.055		Betalt udbytte	-57.035	-85.009
109.694	-435.750		Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt	836.958	-768.794
21.201	110.369		Årets pengestrøm	122.917	121.233
9.382	30.583		Likvide beholdninger primo året	249.569	371.367
0	0		Kursreguleringer af likvide beholdninger	-1.119	1.679
30.583	140.952		Likvide beholdninger ultimo året	371.367	494.279

Ovennævnte kan ikke udledes direkte af resultatopgørelse og balance.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter er fastlagt i IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven samt Københavns Fondsbørs.

Grundlag for udarbejdelse

Årsrapporten præsenteres i DKK afrundet til nærmeste 1.000 DKK.

Årsrapporten er udarbejdet efter det historiske kostprisprincip, bortset fra at derivater og finansielle instrumenter klassificeret som disponible for salg måles til dagsværdi.

Langfristede aktiver og afhændelsesgrupper bestemt for salg måles til den laveste værdi af regnskabsmæssig værdi før den ændrede klassifikation eller dagsværdi fratrukket salgsomkostninger.

Den anvendte regnskabspraksis, som er beskrevet nedenfor, er anvendt konsistent i regnskabsåret og for sammenligningstillæggene.

Ændring i anvendt regnskabspraksis og præsentation

Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis og præsentation som årsrapporten for 2006 bortset fra følgende:

Ændring af IAS 1 'Præsentation af årsregnskaber – oplysninger om kapitalforhold'
Implementeringen af ændring af IAS 1 har medført at årsrapporten nu også omfatter oplysninger om målsætninger, strategier og procedurer for kapitalstyring. Implementeringen har ingen effekt på indregning og måling.

IFRS 7 'Finansielle instrumenter: Oplysninger'
Implementeringen af IFRS 7 har medført udvidet omfang af de oplysninger, der gives om finansielle instrumenter. Implementeringen har ingen effekt på indregning og måling.

IFRS 8 'Driftssegmenter'

Koncernen har valgt at førtidsimplementere IFRS 8 (krav fra regnskabsår 2009). Implementeringen har ingen effekt på indregning og måling.

Øvrige ændringer

Kalkulerede renter vedrørende ydelsesbaserede pensionsforpligtelser og forventet afkast på de ydelsesbaserede ordningers aktiver er reklassificeret fra personaleomkostninger til finansielle omkostninger.

Reklassificeringen er foretaget pr. 1. januar 2007 og sammenligningstillæggene er tilpasset. For Koncernen er personaleomkostninger for 2006 reduceret med t.DKK 8.394 og finansielle omkostninger er øget tilsvarende. Resultat før skat, EPS, EPS-D, egenkapital og balancesum er alle uændrede for 2006. For moderselskabet har reklassificeringen ingen effekt for 2006.

Følgende fortolkningsbidrag (International Financial Reporting Interpretation Committee)

er trådt i kraft fra og med regnskabsåret 2007, men er ikke relevante for Koncernen:

- IFRIC 7 'Anvendelse af omregningsmetoden i IAS 29 Regnskabsaflæggelse i hyperinflationssøkonomier' (1. marts 2006)
- IFRIC 8 'Anvendelsesområde for IFRS 2 'Aktiebaseret vederlæggelse'' (1. maj 2006)
- IFRIC 9 'Revurdering af indbyggede afledte finansielle instrumenter' (1. juni 2006)
- IFRIC 10 'Aflæggelse af delårsrapporter og værdiforringelser' (1. november 2006)

Effekten af ny regnskabsregulering

Ved udgangen af 2007 er følgende standarder og fortolkningsbidrag udstedt med ikrafttrædelse for regnskabsår der starter 1. januar 2008 eller senere, som endnu ikke er taget i anvendelse (ikrafttrædelse):

- Ændring af IAS 1 'Præsentation af årsregnskaber' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 23 'Låneomkostninger' (1. januar 2009)
- Ændring af IFRS 2 'Aktiebaseret vederlæggelse' (1. januar 2009)
- Ændring af IFRS 3 'Virksomheds-sammenslutninger' (1. juli 2009)
- Ændring af IAS 27 'Konsolidering' (1. juli 2009)
- IFRIC 11 'IFRS 2: Vederlæggelse med et koncernselskabs aktier og egne aktier' (1. marts 2007)
- IFRIC 12 'Koncessionsaftaler' (1. januar 2008)
- IFRIC 13 'Kundeloyalitetsprogrammer' (1. juli 2008)
- IFRIC 14 'IAS 19 – Aktivloft for ydelsesbaserede pensionsordninger, hvor der er minimumskrav til funderingen' (1. januar 2008)

Disse standarder og fortolkningsbidrag implementeres i takt med at de træder i kraft, og ventes ikke at ville påvirke DFDS' regnskab væsentligt. Kun IFRIC 11 er p.t. godkendt af EU.

Kritisk regnskabspraksis

DFDS' ledelse vurderer, at anvendt regnskabspraksis for koncernregnskab, langfristede immaterielle aktiver, skibe, operationel kontra finansiell leasing og afledte finansielle instrumenter er de vigtigste for Koncernen. Nedenfor er de enkelte områder beskrevet sammen med den øvrige anvendte regnskabspraksis.

Væsentlige skøn og vurderinger i forbindelse med anvendelsen af Koncernens regnskabspraksis er omtalt i note 37.

Beskrivelse af anvendt regnskabspraksis

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter DFDS A/S (moderselskabet) og de virksomheder, hvor DFDS A/S direkte eller indirekte besidder mere end 50% af stemmeretten eller på anden måde har bestemmende indflydelse (tilknyttet virksomhed). DFDS A/S og tilknyttede virksomheder benævnes samlet Koncernen.

Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men hvor Koncernen ejer mellem 20% og 50% af stemmeretten eller på anden måde har væsentlig indflydelse på den operationelle og finansielle ledelse, behandles som associerede virksomheder, jf. også koncernoversigten.

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for moderselskabet og de tilknyttede virksomheder ved sammenlægning af regnskabsposter med ensartet indhold og med efterfølgende eliminering af interne transaktioner, interne aktiebesiddelser og mellemværender samt urealiserede koncerninterne fortjenester og tab. Koncernregnskabet er baseret på regnskaber udarbejdet i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis for Koncernen.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder udliges med den forholdsmæssige andel af de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på anskaffelsestidspunktet.

Koncernens investeringer i associerede virksomheder indregnes til den forholdsmæssige andel af indre værdi. Urealiserede koncerninterne fortjenester og tab fra transaktioner med associerede virksomheder eller fælles ledede virksomheder elimineres med Koncernens ejerandel i virksomhederne.

Minoritetsinteresser

I koncernregnskabet indregnes de tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100%. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af de tilknyttede virksomheders resultat og egenkapital reguleres årligt og opføres som særskilte poster i disponering af årets resultat samt egenkapitalopgørelsen.

Virksomhedssammenslutninger

Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra overtagelsestidspunktet. Afhændede eller afviklede virksomheder medtages indtil overdragelsestidspunktet. Sammenligningstillæggene korrigeres ikke for virksomheder tilgået ved køb eller fusion eller for solgte virksomheder.

Erhvervelse af nye virksomheder, hvor moderselskabet er i stand til at udøve kontrol, behandles regnskabsmæssigt efter overtagelsesmetoden. Kostprisen måles til dagsværdien af de overtagne aktiver og de afholdte og pådragede forpligtelser på overtagelsestidspunktet med tillæg af omkostninger, der er direkte forbundet med overtagelsen. Såfremt dele af vederlaget er betinget af fremtidige begivenheder, indregnes disse dele af vederlaget i kostprisen, i det omfang begivenhederne er sandsynlige og vederlaget kan opgøres pålideligt. Identificerbare overtagne aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser i forbindelse med virksomhedssammenslutning måles ved første indregning til dagsværdien på overtagelsestidspunktet. Positive forskelle mellem kostprisen og dagsværdien af Koncernens andel af de overtagne identificerbare nettoaktiver indregnes som goodwill. Negativ goodwill (badwill) indregnes som indtægt i resultatopgørelsen på tidspunktet for overtagelsen.

Positive og negative forskelsbeløb fra erhvervede virksomheder kan reguleres indtil

12 måneder efter anskaffelsen, såfremt den oprindelige indregning var foreløbig, eller der var fejl i indregningen. Alle andre reguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Goodwill allokteres på overtagelsestidspunktet til den laveste pengestrømsfrembringende enhed, som goodwillen med rimelighed kan henføres til. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 10 og 36.

Ved stepvis opkøb indtil kontrol er opnået, måles goodwill og negativ goodwill ved hvert delopkøb efter samme metode som ovenfor beskrevet. Resultatandele indregnes efter den opnåede ejerandel fra tidspunktet for hvert delopkøb. Ved stepvis opkøb, efter kontrol er opnået, måles goodwill og negativ goodwill som forskellen mellem den yderligere kostpris og regnskabsmæssige værdi af overtagne nettoaktiver.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive resterende goodwill, akkumulerede valutakursgevinster og tab tidligere indregnet på egenkapitalen samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Omregning af fremmed valuta

Funktionel valuta og præsentationsvaluta
Regnskabsposter for hver af Koncernens enheder måles ved anvendelse af den valuta, som benyttes i det primære økonomiske miljø, hvori enheden driver virksomhed. Koncernregnskabet præsenteres i danske kroner (DKK), som er moderselskabets funktionelle valuta og præsentationsvaluta.

Omregning af transaktioner og beløb

Transaktioner i fremmed valuta omregnes til den funktionelle valuta efter transaktionsdagens valutakurser. Valutakursgevinster og -tab ved afvikling af disse transaktioner samt ved omregning af monetære aktiver og forpligtelser i fremmed valuta til balancedagens valutakurser indregnes i resultatopgørelsen, undtagen når de udskydes over egenkapitalen, idet de opfylder betingelserne for sikring af pengestrømme.

Kursdifferencer opstået ved omregningen af ikke-monetære poster indregnes som en del af dagsværdigevinsten eller -tabet.

Langfristede aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til kursen på anskaffelsestidspunktet. Avance på sikringstransaktioner relateret til anskaffelsen af langfristede aktiver indregnes som en del af de langfristede aktivers værdi.

Omregning af tilknyttede virksomheder

Regnskaber for udenlandske tilknyttede virksomheder omregnes til danske kroner ved anvendelse af balancedagens valutakurser for balanceposter og gennemsnitlige valutakurser for resultatopgørelsens poster.

Alle kursreguleringer er indregnet i resultatopgørelsen bortset fra kursdifferencer, der opstår ved:

- Omregning af tilknyttede virksomheders nettoaktiver ved regnskabsårets begyndelse til balancedagens valutakurser.
- Goodwill ved køb af udenlandske tilknyttede virksomheder betragtes som et aktiv tilhørende de udenlandske tilknyttede virksomheder og omregnes til danske kroner ved anvendelse af balancedagens valutakurser.

- Indregning af tilknyttede virksomheders resultatopgørelse fra gennemsnitlige valutakurser til ultimokurser.
- Omregning af langfristede koncernmellemværender, der betragtes som et tillæg til nettoinvesteringer i de tilknyttede virksomheder.
- Omregning af kapitalandele i associerede virksomheder.

Ovenstående kursdifferencer indregnes i en særskilt reserve (valutakursreguleringer) under egenkapitalen. Ved hel eller delvis realisation af nettoinvesteringen indregnes valutakursreguleringerne i resultatopgørelsen.

Afledte finansielle instrumenter

Koncernen anvender valutaterminskontrakter og -optioner til sikring af forventede transaktioner i fremmed valuta. Herudover anvender Koncernen renteswaps til sikring af forventede rentetransaktioner.

DFDS anvender regnskabsmæssig sikring i henhold til reglerne i IAS 39 for valutaterminskontrakter og -optioner samt renteswaps. Ved kontraktens indgåelse klassificerer Koncernen hvert enkelt afledt finansielt instrument, der opfylder definitionen på et sikringsinstrument, som sikring af en specifik sikret post, enten i) et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse (sikring af dagsværdi) eller ii) en forventet finansiel transaktion eller fast aftale (sikring af pengestrømme).

Alle kontrakter måles ved første indregning til kostpris og derefter til dagsværdi på balancedagen. Værdireguleringer på valutaterminskontrakter, valutaoptioner og renteswaps, som er klassificeret som sikring af forventede transaktioner, indregnes direkte i en særskilt reserve (sikringstransaktioner) under egenkapitalen, såfremt sikringen er effektiv. De akkumulerede værdireguleringer af disse kontrakter fjernes fra egenkapitalen og indregnes i resultatopgørelsen i de poster, hvor det sikrede er indregnet.

Valutaterminskontrakter og valutawaps til sikring af tilgodehavender og gæld i fremmed valuta måles til dagsværdien på balancedagen. Værdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter eller finansielle omkostninger, sammen med værdiregulering af det sikrede aktiv eller passiv. Værdiregulering af afledte finansielle instrumenter, der ikke opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring, indregnes i balancen til dagsværdi og værdiregulering indregnes løbende i resultatopgørelsen under finansielle poster.

Alle dagsværdier er opgjort på baggrund af noterede kurser eller markedskonforme værdiansættelsesmodeller.

Den akkumulerede nettodagsværdi af afledte finansielle instrumenter indregnes som andre tilgodehavender, hvis positiv, eller andre forpligtelser, hvis negativ.

Offentlige tilskud

Offentlige tilskud til investeringer modregnes i anskaffelsessummen for det pågældende langfristede materielle aktiv og reducerer derved afskrivningerne på de aktiver, der ydes tilskud til.

Leje- og leasingforhold

Når aftaler om leje og leasing af skibe, bygninger og driftsmidler er af operationel karakter, indregnes leje- og leasingydelse i resultatopgørelsen i den periode, de vedrører.

Den resterende leje- og leasingforpligtelse vedrørende sådanne aftaler anføres i noterne.

Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen og afskrives som Koncernens øvrige langfristede aktiver.

Aktiebaseret vederlæggelse

Koncernen har etableret egenkapitalafregnede og kontantafregnede aktiebaserede vederlæggelsesordninger. En del af beholdningen af egne aktier anvendes til Koncernens aktieoptionsprogram.

Værdien af serviceydelse, som DFDS modtager som modydelse for incitamentsordninger, måles til dagsværdien af de tildelte optioner.

Dagsværdien fastsættes på tildelingstidspunktet for egenkapitalafregnede ordninger. Dagsværdien fastsættes på hver balancedag og på udnyttelsestidspunktet for kontantafregnede ordninger. Dagsværdien indregnes som en personaleomkostning over optjeningsperioden med en modsvarende stigning i egenkapitalen (egenkapitalafregnede ordninger) og anden gæld (kontantafregnede ordninger).

I forbindelse med første indregning af aktieoptionerne skønnes over antallet af optioner medarbejderne forventes at erhverve ret til, jf. servicebetingelserne beskrevet i note 19. Efterfølgende justeres for ændringer i skønnet over antallet af retserhvervede optioner, således at den samlede indregning er baseret på det faktiske antal retserhvervede optioner.

Dagsværdien af tildelte optioner for egenkapitalafregnede ordninger og kontantafregnede ordninger estimeres ved anvendelse af Black-Scholes-optionsprismodel. Ved beregningen tages hensyn til de betingelser og vilkår, der knytter sig til de enkelte tildelinger.

Nøgletal

Nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger og Nøgletal 2005". Nøgletallene i Koncernens hovedtaloversigt er defineret på siden "Definitioner og ordliste".

Resultatopgørelse

Nettoomsætning

Nettoomsætning ved passagersejlad, søtransport, landtransport m.v. indregnes på tidspunktet for levering til kunden, hvilket er tidspunktet for risikoens overgang.

Nettoomsætning opgøres eksklusiv moms, afgifter og rabatter afgivet i forbindelse med salget.

Omkostninger

På tidspunktet for indtægtsførelse af passagersejlad, søtransport og landtransport m.v. omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

Skibenes driftsomkostninger

Skibenes driftsomkostninger omfatter vareforbrug vedrørende catering, skibenes brændstofforbrug inklusive afdækning heraf samt omkostninger til vedligeholdelse af skibene, der ikke aktiveres under langfristede materielle aktiver.

Charterhyre

Charterhyre omfatter omkostninger til bareboat- og timecharteraftaler.

Personaleomkostninger

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt fravær og sygefravær, bonusser og ikke-monetære ydelser indregnes i det regnskabsår, hvor Koncernens ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Omkostninger vedrørende Koncernens langfristede personaleydelse periodiseres, så de følger arbejdsydelse udført af de pågældende ansatte.

Andre omkostninger ved drift, salg og administration

Andre omkostninger ved drift, salg og administration indeholder driftsomkostninger ved landbaserede aktiviteter, herunder leasing, leje og vedligeholdelse af driftsmidler. Endvidere indgår omkostninger ved salg, markedsføring og administration.

Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler

Avance ved afhændelse af skibe, ejendomme og terminaler opgøres som forskellen mellem salgs- eller afviklingssummen og regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive opsigelsesomkostninger til besætning på skibet samt øvrige afviklingsomkostninger så som forpligtelser til havneafgifter og leje af terminalområde m.v.

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder

I Koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders resultat efter skat og minoritetsinteresser efter eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/køb.

Finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renteindtægter og -omkostninger, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende gæld og transaktioner i fremmed valuta, realiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser, herunder finansielle leasingforpligtelser, samt tillæg og godtgørelser under acontoskatteordningen m.v. Herudover indeholder posten realiserede og urealiserede gevinster og tab på afledte finansielle instrumenter, der ikke klassificeres som sikringsaftaler.

Skat

Årets skat, der består af indkomstskat, årets sambeskatningsbidrag for danske tilknyttede virksomheder, tonnageskat og forskydning i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. Endvidere indgår korrektioner vedrørende tidligere år.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til disses 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.

Årets beregnede indkomst- og tonnageskat indregnes i balancen som skyldig eller tilgodehavende aktuel skat eller sambeskatningsbidrag for danske selskaber under hen-

syntagen til acontobetaling. Efter de danske sambeskatningsregler afvikles tilknyttede virksomheders hæftelse overfor de danske skattemyndigheder for egne selskabsskatter i takt med betaling af sambeskatningsbidrag til administrationselskabet.

Udskudt skat opgøres af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende ikke-skattemæssigt afskrivningsberettiget goodwill, der er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtigt indkomst.

For tonnageskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, der forventes at opstå udskudt skat herpå.

Udskudte skatteaktiver indregnes med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne eliminerings af urealiserede koncerninterne avancer og tab.

Udskudt skat opgøres på baggrund af den forventede anvendelse og afvikling af de enkelte aktiver og forpligtelser samt på grundlag af de skatteregler og med den skattesats, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændring i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Aktiver

Kortfristede aktiver defineres som:

- Aktiver, der forventes realiseret eller besiddes med salg eller forbrug for øje i løbet af DFDS' normale driftscyklus, eller
- Aktiver, der primært besiddes med handel for øje eller forventes realiseret inden for et år efter balancedagen eller
- Likvider, som ikke er begrænset i anvendelse.

Alle andre aktiver klassificeres som langfristede aktiver.

Langfristede immaterielle og materielle aktiver

Generelt gælder nedenstående, med mindre andet specifikt fremgår:

- Langfristede immaterielle og materielle aktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger samt amortiseringer.
- I kostpris for langfristede immaterielle og materielle aktiver indgår omkostninger til underleverandører, materialer og komponenter (kun langfristede materielle aktiver) samt direkte lønninger.
- Renter afholdt fra tidspunktet for betaling og indtil ibrugtagning af det enkelte aktiv indgår i kostprisen. I kostprisen indgår endvidere tab og gevinst ved sikringstransaktioner, der er indgået for at sikre værdien af et langfristet materielt aktiv.
- Amortiserings-/afskrivningsgrundlaget opgøres som kostpris reduceret med forventede scrapværdier.
- Langfristede immaterielle og materielle aktiver amortiseres/afskrives lineært til forventede scrapværdier over den forventede brugstid hos DFDS.
- Forventede brugstider hos DFDS samt scrapværdier vurderes mindst en gang årligt. Ved estimering af den forventede

økonomiske levetid for skibe tages højde for, at DFDS kontinuerligt anvender betydelige midler til løbende vedligeholdelse.

- Ved ændring i afskrivningsperioden eller scrapværdien indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssigt skøn.

Goodwill

Goodwill indregnes ved første indregning i balancen til kostpris som beskrevet under "Virksomhedssammenslutninger". Efterfølgende måles goodwill til kostpris med fradrag af akkumulerede nedskrivninger. Der foretages ikke amortisering af goodwill.

Goodwill testes årligt for værdiforringelse i forbindelse med godkendelsen af budgettet for det kommende år.

Den regnskabsmæssige værdi af goodwill allokteres til koncernens pengestrømsfrembringende enheder på overtagelsestidspunktet. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 10 og 36.

Udviklingsprojekter

Udviklingsprojekter, der hovedsageligt vedrører udviklingen af IT-software, indregnes som langfristede immaterielle aktiver, såfremt følgende betingelser er opfyldt:

- Projekterne er klart definerede og identificerbare
- Projekterne forventes anvendt i Koncernen
- Den fremtidige indtjening forventes at dække udviklings- og administrationsomkostningerne
- Kostprisen kan opgøres pålideligt

Afskrivning af aktiverede udviklingsomkostninger påbegyndes efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet. Der afskrives lineært over den forventede brugstid, som sædvanligvis er 3-5 år, dog i særlige tilfælde op til 10 år.

Øvrige langfristede immaterielle aktiver

Øvrige langfristede immaterielle aktiver består af værdien af kunderelationer eller lignende identificeret som en del af foretagne virksomhedsovertagelser. Øvrige langfristede immaterielle aktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der afskrives lineært over den forventede brugstid, som sædvanligvis er 3-5 år, dog i særlige tilfælde op til 10 år.

Skibe

Ombygning af skibe aktiveres, såfremt ombygningen kan henføres til enten:

- Sikkerhedsmæssige foranstaltninger
- Levetidsforlængende foranstaltninger af skibet
- Indtjeningsforbedrende foranstaltninger
- Dokning

Omkostninger til vedligeholdelse af skibene omkostningsføres ved afholdelsen, herunder de almindelige vedligeholdelsesarbejder, for så vidt at arbejdet kan henføres til almindelig vedligeholdelse (dag til dag arbejde). Grundlæggende aktiveres alle andre omkostninger.

Dokningsomkostninger aktiveres og afskrives lineært over perioden mellem to dokninger. I de fleste tilfælde, er dokningsintervallet to år for passagerskibe og 2 ½ år for fragtskibe og ro-pax skibe.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af skibe opgøres som forskellen mellem salgsprisen

med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste og tab ved afhændelse af skibe indregnes i resultatopgørelsen i linjen 'Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler'.

Passager- og ro-pax skibe

Som følge af det varierende slid på bestanddelene i passager- og ro-pax skibene opdeles kostprisen for disse skibe i bestanddele med lille værdiforringelse, eksempelvis skrog og motorer, og bestanddele med stor værdiforringelse, eksempelvis dele af hotel- og cateringområdet.

Fragtskibe

Der foretages ingen opdeling af kostprisen for fragtskibe, da værdiforringelsen af bestanddelene på disse skibe forløber jævnt over skibenes brugstid.

Afskrivninger, forventet brugstid og scrapværdi

For skibe er scrapværdien for bestanddele med stor værdiforringelse fastsat til DKK 0.

For passager- og ro-pax skibe afskrives bestanddele med stor værdiforringelse over 10-15 år. Den gennemsnitlige afskrivningsperiode for bestanddele med lille værdiforringelse er 30 år (passagerskibe) og 25 år (ro-pax skibe) regnet fra skibets byggeår, og varierer fra 30-31 år. Afskrivningsperioden for fragtskibe er 25 år regnet fra skibets byggeår.

Øvrige langfristede materielle aktiver

Øvrige langfristede materielle aktiver består af ejendomme, terminaler samt driftsmidler, inventar og indretning af lejede bygninger.

De forventede brugstider er:

Ejendomme	25-50 år
Terminaler m.v.	10-40 år
Driftsmidler m.v.	4-10 år
Indretning af lejede lokaler	maks. over lejemålets løbetid

Avance ved afhændelse af driftsmidler, inventar og indretning af lejede lokaler opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsudgifter og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Avance ved afhændelse af lastudstyr samt driftsmidler og inventar m.v. indregnes i resultatopgørelsen under skibenes driftsomkostninger eller omkostninger ved drift, salg og administration.

Avance og tab ved afhændelse af ejendomme og terminaler indregnes i resultatopgørelsen under 'Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler'.

Finansielt leasede aktiver

Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen til laveste værdi af dagsværdi eller nutidsværdi af de tilbagediskonterede minimumsleasingydelse. Den kapitaliserede minimumsleasingydelse indregnes som en gældsforpligtelse i balancen og leasingydelsens rentedel omkostningsføres i resultatopgørelsen under "finansielle omkostninger" over leasingperioden. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme regnskabspraksis som egne

langfristede materielle aktiver, dog maksimalt over leasingkontraktens løbetid.

Avance ved salg og tilbageleasing periodiseres og indregnes over leasingperioden for finansiell leasing. For operationel leasing indregnes eventuel avance straks såfremt salgsprisen er i overensstemmelse med aktivets markedsværdi. I modsat fald periodiseres avancen og indregnes over lejeperioden.

Kapitalandele i associerede virksomheder (Koncernen)

Kapitalandele i associerede virksomheder måles i koncernregnskabet efter den indre værdis metode, hvorved kapitalandelene i balancen måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter Koncernens regnskabspraksis med tillæg af regnskabsmæssige værdi af goodwill og med fradrag eller tillæg af forholdsmæssig andel af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi indregnes til DKK 0. Såfremt Koncernen har en retslig eller faktisk forpligtelse til at dække den associerede virksomheds underbalance, indregnes denne under forpligtelser.

Eventuelle tilgodehavender hos associerede virksomheder nedskrives såfremt tilgodehavendet vurderes til at være uerholdeligt.

Andre aktiver

Andre langfristede aktiver samt kortfristede aktiver måles ved første indregning til kostpris. Efterfølgende måles disse aktiver som en af følgende kategorier:

- Handelsbeholdning: Aktivets måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes via resultatopgørelsen.
- Disponibelt for salg: Aktivets måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes via egenkapitalen.
- Udlån og tilgodehavender: Aktivets måles til amortiseret kostpris og værdireguleringen indregnes via resultatopgørelsen.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder (moderselskabet)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes til kostpris i balancen.

Udbytte fra tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes i moderselskabets resultatopgørelse i det år, hvor udbyttet er deklareret. Kostprisen nedskrives i det omfang, udloppet udbytte overstiger den akkumulerede indtjening efter overtagelsestidspunktet.

Nedskrivning

Den regnskabsmæssige værdi af langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver vurderes løbende, mindst en gang årligt, for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse. Når en sådan indikation er til stede, vurderes aktivets genindvindingsværdi. Genindvindingsværdien er den højeste værdi af aktivets nettosalgpris eller nytteværdi. Nyttneværdien beregnes som en tilbagediskontering af de forventede fremtidige nettopengestrømme aktivet forventes at generere – enten fra sig selv eller fra den laveste pengestrømsfrembringende enhed aktivet er tilknyttet.

Der foretages minimum en årlig nedskrivningstest (nyttneværdi) af goodwill. Nedskriv-

ningstest af Koncernens aktiver foretages fast en gang årligt, typisk i december måned. Såfremt der i perioden mellem de årlige tests er indikatorer på værdiforringelse, tester DFDS for eventuelt nedskrivningsbehov. Der henvises til note 36 for beskrivelse af metode.

Varebeholdninger

Varebeholdninger, der omfatter cateringvarer, indregnes til kostpris opgjort på baggrund af gennemsnitspriser eller nettorealisationstværdien hvor denne er lavere. Varebeholdninger, der omfatter bunkers, indregnes til kostpris opgjort på grundlag af FIFO-princippet for bunkers og gennemsnitspriser for de resterende varebeholdninger. Hvis netto-realisationstværdien er lavere end fornævnte indregnes til denne.

Tilgodehavender og andre tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til amortiseret kostpris med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab hvor der vurderes at være indtruffet en værdiforringelse. Nedskrivning foretages på individuelt niveau. Andre tilgodehavender omfatter beregnede tilgodehavender på sikringstransaktioner, forsikringstilgodehavender fra havarier, mellemværender for charrede skibe, beregnede tilgodehavende renter m.v.

Periodeafgrænsningsposter

Posten indeholder omkostninger, der er afholdt senest på balancedagen, men som vedrører de efterfølgende år, så som forudbetalt charterhyre, husleje m.v.

Værdipapirer

Værdipapirer der indgår i en handelsbeholdning klassificeres som "disponible for salg", og måles til dagsværdi, hvilket for børsnoterede værdipapirer svarer til kursværdien på balancedagen. Værdipapirer, der ikke er børsnoterede, indregnes til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger, når det ikke er muligt pålideligt at estimere en skønnet dagsværdi. Urealiserede værdireguleringer af værdipapirer indregnes direkte på egenkapitalen i en særskilt reserve (opskrivning værdipapirer) bortset fra nedskrivninger som følge af værdiforringelse samt valutakursreguleringer som indregnes i resultatopgørelsen under finansielle poster. Når værdipapirer realiseres overføres den akkumulerede værdiregulering indregnet direkte på egenkapitalen til finansielle indtægter eller omkostninger i resultatopgørelsen.

Aktiver bestemt for salg

Aktiver bestemt for salg omfatter aktiver og afhændelsesgrupper, som er bestemt for salg. Afhændelsesgrupper er en gruppe af aktiver, som skal afhændes samlet ved salg eller lignende i en enkelt transaktion. Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg er forpligtelser direkte tilknyttet disse aktiver, som vil blive overført ved transaktionen. Aktiver klassificeres som "bestemt for salg", når deres regnskabsmæssige værdi primært vil blive genindvundet gennem et salg indenfor 12 måneder i henhold til en formel plan frem for gennem fortsat anvendelse.

Aktiver eller afhændelsesgrupper, der er bestemt for salg, måles til den laveste værdi af den regnskabsmæssige værdi på tidspunktet for klassifikationen som "bestemt for salg" eller dagsværdien med fradrag af salgsomkost-

ninger. Der afskrives og amortiseres ikke på aktiver fra det tidspunkt, hvor de klassificeres som "bestemt for salg".

Tab ved værdiforringelse, som opstår ved den første klassifikation som "bestemt for salg", og gevinster eller tab ved efterfølgende måling til laveste værdi af den regnskabsmæssige værdi eller dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen under de poster, de vedrører. Gevinster og tab oplyses i noterne.

Aktiver og dertil tilknyttede forpligtelser udskilles i særskilte linjer i balancen, og hovedposterne specificeres i noterne.

Egenkapital

Udbytte

Foreslået udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen (deklareringstidspunktet). Udbytte, som forventes udbetalt for året, vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Egne aktier

Anskaffelses- og afståelsessumme samt udbytte for egne aktier indregnes direkte i overført resultat i egenkapitalen. Avance ved salg af egne aktier indregnes således ikke i resultatopgørelsen, ligesom egne aktier ikke indgår med værdi i balancen. Nominal værdi af egne aktier (kurs 100) indregnes direkte på egenkapitalen i en særskilt reserve (egne aktier).

Reserve for valutakursregulering

Reserve for valutakursregulering omfatter kursdifferencer, opstået ved omregning af regnskaber for enheder med en anden funktionel valuta end danske kroner samt kursreguleringer vedrørende aktiver og forpligtelser, der udgør en del af koncernens nettoinvestering i sådanne enheder.

Forpligtelser

Kortfristede forpligtelser defineres som:

- forpligtelser, der forventes indfriet i løbet af DFDS' normale driftscyklus, eller
- skal indfries inden for et år efter balance-dagen.

Alle andre forpligtelser klassificeres som langfristede forpligtelser.

Pensionsforpligtelser og lignende langfristede forpligtelser

Indbetalinger til bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i den periode de vedrører, og eventuelle skyldige indbetalinger indregnes i balancen under anden gæld.

For ydelsesbaserede ordninger foretages en årlig aktuarmæssig beregning af kapitalværdien af de fremtidige ydelser, som skal udbetales i henhold til ordningen. Kapitalværdien beregnes på grundlag af forudsætninger om den fremtidige udvikling i bl.a. lønniveau, rente, inflation og dødelighed. Kapitalværdien beregnes alene for de ydelser, som de ansatte har optjent ret til gennem deres hidtidige ansættelse i Koncernen. Den aktuarmæssigt beregnede kapitalværdi med fradrag af

markedsværdien af eventuelle aktiver knyttet til ordningen indregnes i balancen under pensionsforpligtelser, jf. dog nedenfor.

Forskelle mellem den forventede udvikling i pensionsaktiver og -forpligtelser og de realiserede værdier betegnes aktuarmæssige gevinster eller tab. Såfremt de akkumulerede aktuarmæssige gevinster eller tab primo året overstiger den største numeriske værdi af 10% af pensionsforpligtelserne eller 10% af markedsværdien af pensionsaktiverne, indregnes det overskydende beløb i resultatopgørelsen over de omfattede medarbejders forventede resterende arbejdstid i virksomheden indtil pensionsbetalinger påbegyndes. Aktuarmæssige gevinster/tab, der ikke overstiger ovennævnte grænser, indregnes ikke i resultatopgørelsen.

Hvis der ved en ændring i ydelser, der vedrører de ansattes hidtidige ansættelse i virksomheden, fremkommer en ændring i den aktuarmæssige beregnede kapitalværdi, betegnes denne som en historisk omkostning. Historiske omkostninger indregnes i resultatopgørelsen i året, hvis de ansatte allerede har opnået ret til den ændrede ydelse. I modsat fald bliver de historiske omkostninger indregnet i resultatopgørelsen over det tidsrum, hvor de ansatte opnår ret til den ændrede ydelse.

Såfremt en pensionsordning netto er et aktiv, indregnes aktivet alene i det omfang, det modsvarer fremtidige tilbagebetalinger fra ordningen, eller det vil føre til reducerede fremtidige indbetalinger til ordningen.

Andre langfristede personaleforpligtelser omfatter blandt andet jubilæumsgratiale og lignende.

Andre hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes, når Koncernen som følge af tidligere begivenheder har en retslig eller faktisk forpligtelse, som vil medføre et sandsynligt træk på Koncernens økonomiske ressourcer, hvis størrelsen kan skønnes pålideligt. Der tages højde for den tidsmæssige værdi af penge.

Finansielle gældsforpligtelser

Gæld til realkreditinstitutter, kreditinstitutter m.v., der forventes holdt til udløb, indregnes ved låneoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger.

I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen under "finansielle omkostninger" over låneperioden.

I finansielle forpligtelser indregnes tillige den kapitaliserede restleasingforpligtelse på finansielle leasingkontrakter. Øvrige gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Anden gæld

Anden gæld omfatter gæld til personale, herunder skyldig løn og feriepenge, og til det offentlige såsom ikke-afregnet kildeskat, merværdiafgift, punktafgifter, ejendomsskatter og lignende samt skyldige omkostninger i forbindelse med køb/salg af skibe, bygninger og terminaler, beregnede skyldige rentekomkostninger, dagsværdier af sikringstransaktioner, skyldige havariomkostninger samt beregnede

omkostninger for rederidriften m.v. Anden gæld omfatter ligeledes eventuelle skyldige omkostninger ved bidragsbaserede pensionsordninger.

Periodeafgrænsningsposter

Posten indeholder betalinger, der er indgået senest på balancedagen, og som vedrører indtægter i de efterfølgende perioder.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen, der er udarbejdet efter den indirekte metode, viser Koncernens pengestrømme fra drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt Koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Likviditetsvirkningen af køb og salg af virksomheder vises separat under pengestrømme fra investeringsaktivitet.

I pengestrømsopgørelsen indregnes pengestrømme vedrørende købte virksomheder fra anskaffelsestidspunktet, og pengestrømme vedrørende solgte virksomheder indregnes frem til salgstidspunktet.

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres med udgangspunkt i resultat før afskrivninger og finansiering reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapitalen, betalte finansielle poster samt betalt selskabsskat. Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af virksomheder og aktiviteter samt køb og salg af langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver. Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter betalinger afledt af ændringer i størrelse eller sammensætning af Koncernens aktiekapital, betalt udbytte samt optagelse af og afdrag på prioritetsgæld, anden langfristet gæld og kortfristet bankgæld. Likvider omfatter likvide beholdninger.

Væsentlige regnskabsmæssige estimater og skøn

Udarbejdelse af årsrapporten i overensstemmelse med IFRS medfører, at ledelsen foretager skøn og opstiller forudsætninger om fremtidige begivenheder, der påvirker de rapporterede aktiver og forpligtelser, eventuale aktiver og -forpligtelser samt indtægter og omkostninger. Ledelsen baserer sine skøn på historisk erfaring samt en række andre forudsætninger, der menes at være rimelige under de givne omstændigheder. Resultatet heraf danner grundlag for at vurdere de rapporterede regnskabsmæssige værdier af aktiver og forpligtelser samt de rapporterede indtægter og omkostninger, som ikke umiddelbart fremgår af andet materiale. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Endvidere er virksomheden underlagt risici og usikkerheder, som kan føre til, at de faktiske udfald afviger fra disse skøn.

Skøn og estimater vurderes løbende. Ændringer i regnskabsmæssige skøn indregnes i den periode, hvor skønnet ændres og fremadrettet.

Skøn og estimater foretaget af ledelsen, der har en væsentlig påvirkning på årsrapporten, samt skøn med væsentlig risiko for at faktiske beløb kan afvige fra de beløb, der er anslået af ledelsen, er oplyst i note 37.

Note 2 Segmentoplysninger

Oplysninger om produkter og services

Segmenterne samt allokering af driftsresultat, aktiver og forpligtelser m.v. er identisk med den interne rapporteringsstruktur i Koncernen. Omkostningerne i segmenterne er de direkte registrerede omkostninger med tillæg af få systematiske fordelte indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment er i overensstemmelse med Koncernens anvendte regnskabspraksis. Ikke fordelte omkostninger er derfor udtryk for de fælles funktioner, der ikke med rimelighed kan fordeles til segmenterne og består primært af omkostninger til aktieretlig direktion og bestyrelse samt Corporate funktioner såsom Treasury, Investor relation, Legal, Communication og Financial Control. Herudover indgår eliminering af transaktioner mellem segmenterne.

Segmentaktiverne omfatter aktiver, som er direkte tilknyttet segmentet, herunder langfristede immaterielle, materielle og andre langfristede aktiver, varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, de tilknyttede virksomheders likvide beholdninger samt indestående hos moderselskabet. Segmentforpligtelser omfatter lang- og kortfristede forpligtelser.

Den primære aktivitet for Ro-Ro Shipping er operation af ro-ro og ro-pax tonnage. De vigtigste kundegrupper er transport og speditjonsvirksomheder samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport.

Container Shippings primære aktivitet er operation af lo-lo tonnage. De vigtigste kundegrupper er im- og eksportører samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport.

Passenger Shippings primære aktivitet er operation af cruise ferrytonnage, ligesom også indtægter fra fragt er vigtige. De vigtigste kundegrupper er passagerer i egen bil, Mini Cruise-rejser, konferencer og turoperatorer. Hertil kommer drift af DFDS Canal Tours i Københavns havn.

Terminal Services primære aktivitet omfatter egne havneterminaler i Danmark, England, Holland og Norge, hvor dels enhedslast som trailere, containere og biler, dels industrielt gods håndteres. Hertil kommer passagerer i enkelte terminaler. Det er hovedsageligt egne ruter, som betjenes.

Trailer Services primære aktivitet omfatter trailerselskaber i Norge, Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Belgien, Holland, England og Irland, som primært servicerer markedet med full load transportløsninger ved brug af DFDS' rutenetværk.

Trampaktiviteten omfatter drift af fem multi-purpose skibe. Aktiviteten forventes afhændet i 2008, og præsenteres derfor i balancen som aktiver og forpligtelser bestemt for salg.

	Ro-Ro Shipping	Container Shipping	Passenger Shipping	Terminal Services	Trailer Services	Tramp Shipping	Ikke fordelt	Total
2006								
Nettoomsætning	3.184.042	1.244.213	1.821.972	273.103	878.027	117.107	5.376	7.523.840
Intern omsætning	286.510	48.629	16.231	433.204	40.416	0	125.384	950.374
<i>Bruttoomsætning</i>	<i>3.470.552</i>	<i>1.292.842</i>	<i>1.838.203</i>	<i>706.307</i>	<i>918.443</i>	<i>117.107</i>	<i>130.760</i>	<i>8.474.214</i>
Driftsomkostninger, eksterne	-2.159.322	-1.057.947	-1.510.076	-693.341	-665.713	-121.490	-178.608	-6.386.497
Driftsomkostninger, interne	-517.435	-106.452	-86.082	-979	-237.257	0	-2.169	-950.374
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	793.795	128.443	242.045	11.987	15.473	-4.383	-50.017	1.137.343
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	29.185	-5.077	6.872	1.722	0	0	637	33.339
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-243.755	-55.433	-187.209	-23.679	-35.189	-8.487	-3.321	-557.073
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	0	-5.193	0	0	-2.984	0	0	-8.177
Værdiregulering goodwill/negativ goodwill	-2.619	-224	0	0	-6.839	0	0	-9.682
Driftsresultat (EBIT)	576.606	62.516	61.708	-9.970	-29.539	-12.870	-52.701	595.750
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	639	-1.805	0	649	0	0	0	-517
Finansielle omkostninger, netto	-109.757	-22.320	-48.572	-6.921	-4.877	-3.324	2.958	-192.813
Resultat før skat	467.488	38.391	13.136	-16.242	-34.416	-16.194	-49.743	402.420
Skat af årets resultat							-38.892	-38.892
Årets resultat							-88.635	363.528
Aktiver	5.111.604	1.366.442	2.319.948	579.550	385.108	154.473	74.117	9.991.242
Ikke-likvide driftsposter	-827	543	70	-4.570	-780	0	1.659	-3.905
Årets anlægsinvesteringer	572.667	455.388	765.430	129.069	58.189	0	5.288	1.986.031
Investeringer i associerede virksomheder	1	7.333	0	463	0	0	0	7.797
Forpligtelser	3.456.158	643.011	1.488.720	223.885	169.108	890	744.219	6.725.991

NOTE 2 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

	Ro-Ro Shipping	Container Shipping	Passenger Shipping	Terminal Services	Trailer Services	Tramp Shipping	Ikke fordelt	Total
2007								
Nettoomsætning	3.430.471	1.601.542	1.917.066	286.305	961.478	105.936	7.451	8.310.249
Intern omsætning	249.866	40.147	14.912	416.748	24.276	0	164.552	910.501
<i>Bruttoomsætning</i>	<i>3.680.337</i>	<i>1.641.689</i>	<i>1.931.978</i>	<i>703.053</i>	<i>985.754</i>	<i>105.936</i>	<i>172.003</i>	<i>9.220.750</i>
Driftsomkostninger, eksterne	-2.327.465	-1.381.854	-1.596.105	-677.571	-687.519	-97.077	-227.075	-6.994.666
Driftsomkostninger, interne	-456.543	-108.644	-86.710	-10.560	-241.455	-35	-6.554	-910.501
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	896.329	151.191	249.163	14.922	56.780	8.824	-61.626	1.315.583
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	-1.784	290	34.830	2	0	-67	-734	32.537
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-258.312	-81.841	-183.329	-26.664	-33.342	-8.224	-4.083	-595.795
Værdiregulering goodwill/negativ goodwill	1.973	0	0	0	0	0	0	1.973
Driftsresultat (EBIT)	638.206	69.640	100.664	-11.740	23.438	533	-66.443	754.298
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	85	-4.953	0	1.763	879	0	0	-2.226
Finansielle omkostninger, netto	-125.652	-28.043	-53.845	-12.252	-6.883	-3.925	4.322	-226.278
Resultat før skat	512.639	36.644	46.819	-22.229	17.434	-3.392	-62.121	525.794
Skat af årets resultat								-114.097
Årets resultat								411.697
Aktiver	4.781.384	1.352.688	2.129.394	523.415	435.116	5.923	240.357	9.468.277
Ikke-likvide driftsposter	-92	6.173	9.734	-2.683	-303	7.019	6.503	26.351
Årets anlægsinvesteringer	99.803	41.607	78.696	8.050	18.465	6.611	6.676	259.908
Investeringer i associerede virksomheder	0	313	0	0	0	0	0	313
Aktiver bestemt for salg, se note 32	0	0	0	0	0	141.796	0	141.796
Forpligtelser	2.839.008	649.100	1.433.066	175.185	167.293	17.222	675.853	5.956.727

Oplysninger om geografiske områder m.v.

Koncernens risici og økonomistyring knytter sig til de enkelte forretningsområders aktiviteter. Koncernen har ikke en naturlig opdeling i geografiske områder, da Koncernen har et tæt sammenhængende rutenetværk i Nordeuropa, hvor ruterne understøtter hinanden, ligesom salg og kundekontakt ofte er i et land, mens den indtægtsskabende ydelse leveres i et eller flere andre lande. På baggrund heraf kan DFDS ikke udarbejde en meningsfuld opdeling af omsætning og langfristede aktiver, idet aktiviteten forgår mellem lande. I stedet er det valgt at vise fordelingen på de farvande, som Koncernen har aktiviteter i. En tilpasset opdeling medfører to geografiske områder i form af Nordsøen m.v. og Østersøen. Koncernens forretningsmodel medfører endvidere, at skibsruterne ikke direkte er ejer af skibene, men alene lejer skibene af de såkaldte vessel-pools. Skibene flyttes jævnligt rundt indenfor Koncernens rutenet. Det betyder, at det ikke er muligt at opgøre det eksakte omfang af langfristede aktiver pr. geografisk område. Der er i stedet anvendt en tilpasset allokering af de langfristede aktiver.

60

	Ekstern omsætning	Langfristede aktiver
2006		
Nordsøen m.v.	7.162.152	7.327.629
Østersøen	611.137	1.044.413
Eliminering	-249.449	0
I alt	7.523.840	8.372.042
2007		
Nordsøen m.v.	7.935.350	7.035.096
Østersøen	637.706	852.843
Eliminering	-262.807	0
I alt	8.310.249	7.887.939

Oplysninger om væsentlige kunder

Koncernen såvel som moderselskabet har ikke enkeltstående eller forbundne kunder, der individuelt eller set som gruppe udgør mere end 10% af den totale omsætning.

Moterselskab				Koncern	
DKK 1.000				DKK 1.000	
2006	2007	Note 3	Omsætning	2006	2007
935.252	984.082		Salg af varer ombord på skibe	949.849	1.001.841
3.757.710	4.024.412		Salg af tjenesteydelser	6.286.919	7.024.451
166.404	205.628		Lejeindtægter ved timecharter og bareboat af skibe samt driftsmateriel	287.072	283.957
4.859.366	5.214.122		Omsætning i alt	7.523.840	8.310.249

Moterselskab				Koncern	
DKK 1.000				DKK 1.000	
2006	2007	Note 4	Vareforbrug	2006	2007
1.179.123	1.286.046		Vareforbrug i skibenes driftsomkostninger	1.405.059	1.519.112
1.869	7.444		Nedskrivning af varebeholdninger i året	1.869	7.444
1.180.992	1.293.490		Vareforbrug i alt	1.406.928	1.526.556

Vareforbruget består af bunkers samt vareforbrug knyttet til salg af varer og tjenesteydelser ombord.

Moterselskab				Koncern	
DKK 1.000				DKK 1.000	
2006	2007	Note 5	Personaleomkostninger	2006	2007
493.734	542.059		Gager og lønninger	1.096.673	1.186.598
32.891	37.401		Bidragbaserede pensionsordninger	54.235	64.952
250	-824		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 20	-436	4.811
29.769	31.690		Omkostninger til social sikring m.v.	132.397	136.628
6.582	9.970		Aktiebaseret vederlæggelse, jf. note 19	6.582	9.970
36.375	54.494		Øvrige personaleomkostninger	108.214	126.129
599.601	674.790		Personaleomkostninger i alt	1.397.665	1.529.088
			Heraf udgør personaleomkostninger til direktion¹⁾		
9.075	14.975		Gager	9.075	14.975
1.932	3.048		Bidragbaserede pensionsordninger	1.932	3.048
0	0		Ydelsesbaserede pensionsordninger	0	0
4.546	9.950		Aktiebaseret vederlæggelse	4.546	9.950
445	730		Øvrige personaleomkostninger	445	730
15.998	28.703			15.998	28.703
			Vederlag til moterselskabets bestyrelse		
625	625		Formand	625	625
375	375		Næstformand	375	375
1.674	1.625		Øvrige bestyrelsesmedlemmer	1.674	1.625
2.674	2.625			2.674	2.625
1.720	1.735		Gennemsnitligt antal ansatte	4.346	4.427

Såfremt medlemmer af direktionen fratræder i forbindelse med en overtagelse af Koncernen, betales der en særlig godtgørelse svarende til et års gage. Herudover er der ikke indgået usædvanlige aftaler med direktionen vedrørende pensions- og fratrædelsesvilkår.

1) Personaleomkostninger til direktion i 2007 indeholder aftalt vederlag i forbindelse med direktørs fratrædelse ultimo året.

2006	2007	Note 6	Andre omkostninger ved drift, salg og administration	2006	2007
153.555	145.206		Salgsomkostninger, eksterne	200.049	193.859
218.586	225.553		Salgsomkostninger, interne	-	-
119.302	121.434		Andre omkostninger	249.070	243.822
491.443	492.193		Andre omkostninger ved drift, salg og administration i alt	449.119	437.681
			Heraf udgør honorar til generalforsamlingsvalgt revisor, KPMG		
1.175	1.195		Revision	4.280	4.510
1.436	1.127		Andre ydelser end revision	2.986	2.418
2.611	2.322		Honorar i alt	7.266	6.928

Andre ydelser omfatter bl.a. honorar i forbindelse med skatterådgivning, finansiel due diligence i forbindelse med opkøb m.v.

2006	2007	Note 7	Finansielle omkostninger, netto	2006	2007
2.104	4.801		Renteindtægter, likvide beholdninger og værdipapirer m.v.	10.865	16.958
48.198	63.052		Renteindtægter fra tilknyttede virksomheder	-	-
-162.210	-179.056		Renteomkostninger, kreditinstitutter m.v.	-221.676	-240.452
-13.960	-22.803		Renteomkostninger til tilknyttede virksomheder	-	-
-125.868	-134.006		Renter, netto	-210.811	-223.494
74.290	59.371		Valutakursgevinster	80.170	72.059
-34.113	-74.041		Valutakurstab	-50.912	-64.804
40.177	-14.670		Valutakursgevinster og -tab, netto	29.258	7.255
1.357	4		Realiserede kursgevinster på værdipapirer	1.357	4
-19.797	0		Nedskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	561		Avance ved salg/likvidation af tilknyttede virksomheder	-	-
3.993	2.500		Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
1.250	1.194		Udbytte fra associerede virksomheder	-	-
1.659	2.590		Øvrige udbytter	1.659	2.590
0	0		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 20	-8.394	-8.599
1.704	-1.015		Øvrige finansielle poster	-5.882	-4.034
-9.834	5.834		Øvrige finansielle poster, netto	-11.260	-10.039
-95.525	-142.842		Finansiering, netto	-192.813	-226.278
			Finansiering, netto fordeler sig således		
100.442	74.702		Finansielle indtægter	43.139	26.807
-195.967	-217.544		Finansielle omkostninger	-235.952	-253.085
-95.525	-142.842		Finansiering, netto	-192.813	-226.278

I DFDS A/S er valutakursgevinst og -tab bl.a. indeholdt selskabets bruttoforretninger, idet DFDS A/S indgår valutaterminforretninger m.v. for alle Koncernens selskaber. Forretninger, der indgår for tilknyttede virksomheder, overføres på back-to-back vilkår til de tilknyttede virksomheder.

2006	2007	Note 8	Skat	2006	2007
0	0		Aktuel skat	-32.768	-24.345
0	0		Aktuelt sambeskatningsbidrag	-2.525	-1.784
0	0		Udskudt skat	-9.892	-3.556
1.182	0		Regulering af tidligere års selskabsskat	370	-66.423
0	0		Regulering af tidligere års udskudte skat	3.570	-18.294
0	0		Regulering udskudt skat, 28% til 25%	0	329
1.182	0		Årets skat i alt	-41.245	-114.073
			Årets skat kan forklares således:		
2.213	0		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-38.892	-114.097
-1.031	0		Skat af egenkapitalbevægelser	-2.353	24
1.182	0		Årets skat i alt	-41.245	-114.073
			Skat af årets resultat kan forklares således:		
344.673	299.098		Resultat før skat	402.420	525.794
358.683	311.286		Heraf under tonnageskat	383.063	431.151
-14.010	-12.188		Resultat før skat (til selskabsbeskatning)	19.357	94.643
3.923	3.047		25% (28% i 2006) skat af resultat før skat	-5.420	-23.661
-	-		Regulering af beregnet skat i udenlandske tilknyttede virksomheder i forhold til 25% (28% i 2006)	-12.054	-1.587
			Skatteeffekt af:		
-1.450	-1.550		Ikke skattepligtige poster	-11.126	-976
0	-22		Skatteaktiv, ikke indregnet	-12.647	-2.676
0	0		Udnyttelse af ikke aktiveret skatteaktiv	0	1.104
1.182	0		Regulering af skat vedrørende tidligere år	3.940	-84.388
3.655	1.475		Selskabsskat af almindelig indkomst	-37.307	-112.184
-1.442	-1.475		Tonnageskat	-1.585	-1.913
2.213	0		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-38.892	-114.097
-0,6	0,0		Effektiv skatteprocent	9,7	21,7
-0,3	0,0		Effektiv skatteprocent før regulering af tidligere års skat	10,6	5,7
			Skat af egenkapitalbevægelser kan forklares således:		
0	0		Aktuel skat	-1.322	0
-1.031	0		Regulering til tidligere år	-1.031	24
-1.031	0		Skat af egenkapitalbevægelser i alt	-2.353	24

I moderselskabet er der ikke betalt dansk selskabsskat i 2007, og der vil ikke opstå aktuel dansk skattetilsvare for dette år.

Moderselskabet og dets danske tilknyttede virksomheder er omfattet af de danske regler om obligatorisk sambeskatning med Vesterhavet A/S og Vesterhavets danske tilknyttede virksomheder. DFDS A/S hæfter for skatten af selskabets egen skattepligtige indkomst. Vesterhavet A/S er administrationsselskab for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne. Aktuelt tilgodehavende sambeskatningsbidrag er indregnet i balancen under tilgodehavender og fremgår af note 14.

DFDS A/S, AB DFDS Lisco, DFDS Container Line B.V. (fra og med 1. november 2007) samt DFDS Lys Line Rederi AS indgår i tonnageskatteordninger, hvor den skattepligtige indkomst relateret til transport af passagerer og gods opgøres på baggrund af den i året anvendte tonnage. Indkomst, relateret til øvrige aktiviteter, beskattes efter de almindelige skatteregler.

Regulering af tidligere års skat vedrører primært ny tonnageskattelov i Norge. Se note 24 for yderligere information.

Note 9	Resultat pr. aktie	2006	2007
Årets resultat		363.528	411.697
Minoritetsinteressernes andel af koncernresultatet		-11.339	-11.304
DFDS-koncernens andel af årets resultat		352.189	400.393
Gennemsnitligt vægtet antal aktier		8.000.000	8.000.000
Gennemsnitligt vægtet antal egne aktier		-398.679	-358.068
Gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb		7.601.321	7.641.932
Udestående aktieoptioners gennemsnitlige vægtede udvandingseffekt		46.468	56.218
Udvandet gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb		7.647.789	7.698.150
Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100		46,33	52,39
Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100		46,05	52,01

Note 10 Langfristede immaterielle aktiver

Koncern DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklings- projekter	I alt
Saldo 1/1 2006	157.605	108.623	65.551	4.977	336.756
Valutakursregulering	729	2.216	0	0	2.945
Overført til/fra andre poster	0	0	6.732	-6.732	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	150.505	85.305	0	0	235.810
Årets tilgang	0	0	10.642	2.872	13.514
Kostpris 31/12 2006	308.839	196.144	82.925	1.117	589.025
Saldo 1/1 2006	0	12.733	32.464	0	45.197
Valutakursregulering	100	736	0	0	836
Afskrivninger	0	27.887	8.705	0	36.592
Nedskrivninger	10.144	2.984	0	0	13.128
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	10.244	44.340	41.169	0	95.753
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	298.595	151.804	41.756	1.117	493.272
Saldo 1/1 2007	308.839	196.144	82.925	1.117	589.025
Valutakursregulering	-1.845	-2.670	0	0	-4.515
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	22.587	0	0	0	22.587
Årets tilgang	7.463	0	6.094	8.458	22.015
Årets afgang	0	-13.887	0	0	-13.887
Kostpris 31/12 2007	337.044	179.587	89.019	9.575	615.225
Saldo 1/1 2007	10.244	44.340	41.169	0	95.753
Valutakursregulering	-597	-1.334	0	0	-1.931
Afskrivninger	0	39.020	11.766	0	50.786
Afskrivninger på afgang	0	-13.887	0	0	-13.887
Af- og nedskrivninger 31/12 2007	9.647	68.139	52.935	0	130.721
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2007	327.397	111.448	36.084	9.575	484.504

NOTE 10 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Koncernens regnskabsmæssige værdi af goodwill samt andre langfristede immaterielle aktiver er allokeret til den pengestrømsfrembringende enhed, som aktiverne kan henføres til.

Tilgangen i 2007 for goodwill vedrører regulering af købesummen for DFDS Container Line B.V. (DKK 22,6 mio.), (tidligere Norfolk Line Containers B.V.), samt goodwill ved køb af minoritetsandel i et mindre selskab (DKK 7,5 mio.).

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet goodwill vedrører primært DFDS Container Line B.V. med DKK 156,0 mio. (2006: DKK 133,4 mio.), Halléns N.V. med DKK 33,3 mio (2006: DKK 33,3 mio.), goodwill ved køb af en rute/bro med DKK 55,6 mio. (2006: DKK 58,1 mio.), DFDS Lys Line AS med DKK 41,7 mio. (2006: DKK 40,4 mio.) samt DFDS Canal Tours med DKK 14,1 mio. (2006: DKK 14,1 mio.).

Værdiregulering goodwill/negativ goodwill i resultatopgørelsen består af nedskrivning af goodwill med DKK 0,0 mio. (2006: DKK 10,1 mio.) og indtægtsførsel af negativ goodwill ved køb af aktier i AB DFDS LISCO med DKK 2,0 mio. (2006: DKK 0,4 mio.).

Den regnskabsmæssige værdi af andre langfristede immaterielle aktiver vedrører primært værdi af kundeportefølje/-relationer identificeret ved virksomhedsoptag samt besejlingsretten (konkurrenceklausul) til en rute erhvervet i 2005.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til DFDS Seaways' on-line booking samt økonomi- og logistiksystemer på DFDS Seaways' skibe.

Der er ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning af langfristede immaterielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests i 2007 (2006: goodwill DKK 10,1 mio. og andre langfristede aktiver med DKK 3,0 mio. som er indregnet i linien "Værdiregulering goodwill/negativ goodwill" henholdsvis "Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver" i resultatopgørelsen). Se note 36.

Moderselskab DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklings- projekter	I alt
Saldo 1/1 2006	272.307	52.990	65.550	4.977	395.824
Valutakursregulering	2.121	1.703	0	0	3.824
Overført til/fra andre poster	0	0	6.702	-6.702	0
Årets tilgang	760	0	10.672	2.842	14.274
Kostpris 31/12 2006	275.188	54.693	82.924	1.117	413.922
Saldo 1/1 2006	0	5.376	32.464	0	37.840
Valutakursregulering	0	414	0	0	414
Afskrivninger	0	10.716	8.704	0	19.420
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	0	16.506	41.168	0	57.674
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	275.188	38.187	41.756	1.117	356.248
Saldo 1/1 2007	275.188	54.693	82.924	1.117	413.922
Valutakursregulering	-2.501	-2.008	0	0	-4.509
Årets tilgang	0	0	6.094	8.458	14.552
Kostpris 31/12 2007	272.687	52.685	89.018	9.575	423.965
Saldo 1/1 2007	0	16.506	41.168	0	57.674
Valutakursregulering	0	-806	0	0	-806
Afskrivninger	0	10.721	11.766	0	22.487
Af- og nedskrivninger 31/12 2007	0	26.421	52.934	0	79.355
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2007	272.687	26.264	36.084	9.575	344.610

Moderselskabets regnskabsmæssige værdi af goodwill DKK 272,7 mio. (2006: DKK 275,2 mio.) vedrører køb af DFDS Tor Lines ruter fra den svenske tilknyttede virksomhed i 2001 samt køb af en rute i 2005.

Den regnskabsmæssige værdi af andre langfristede immaterielle aktiver vedrører besejlingsretten til en rute erhvervet i 2005.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til DFDS Seaways' on-line booking samt økonomi- og logistiksystemer på DFDS Seaways' skibe.

Der er ikke fundet grundlag for at nedskrive på langfristede immaterielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests. Se note 36.

Note 11 Langfristede materielle aktiver

Koncern DKK 1.000	Ejendomme	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forud- betalinger	I alt
Saldo 1/1 2006	94.247	396.537	8.621.404	548.014	250.773	9.910.975
Valutakursregulering	1.100	3.262	36.023	6.597	579	47.561
Overført til/fra andre poster	0	27.349	906.062	175	-933.586	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	0	0	0	77.455	0	77.455
Årets tilgang	378	121.248	774.981	75.575	702.231	1.674.413
Årets afgang	-1.915	-20.087	-819.923	-43.805	-8.292	-894.022
Kostpris 31/12 2006	93.810	528.309	9.518.547	664.011	11.705	10.816.382
Saldo 1/1 2006	19.982	131.293	2.708.547	316.231	0	3.176.053
Valutakursregulering	330	1.294	9.548	5.167	0	16.339
Afskrivninger	3.539	17.574	443.371	56.803	0	521.287
Nedskrivninger	0	0	5.193	0	0	5.193
Afskrivninger på afgang	-1.469	-2.008	-615.711	-39.301	0	-658.489
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	22.382	148.153	2.550.948	338.900	0	3.060.383
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	71.428	380.156	6.967.599	325.111	11.705	7.755.999
Heraf finansielt leasede aktiver			83.885	32.833		116.718
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2006			37.787		4.471	42.258
Valutakursregulering			399		0	399
Årets indregnede rente			0		3.756	3.756
Overført til/fra andre poster			8.227		-8.227	0
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2006			46.413		0	46.413
Saldo 1/1 2007	93.810	528.309	9.518.547	664.011	11.705	10.816.382
Valutakursregulering	-2.569	-25.759	-49.302	-15.255	1	-92.884
Overført til/fra andre poster	7.948	0	33.591	0	-41.539	0
Årets tilgang	1.677	8.444	98.912	48.698	57.575	215.306
Årets afgang	0	-25.352	-317.561	-21.709	-343	-364.965
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-173.010	0	0	-173.010
Kostpris 31/12 2007	100.866	485.642	9.111.177	675.745	27.399	10.400.829
Saldo 1/1 2007	22.382	148.153	2.550.948	338.900	0	3.060.383
Valutakursregulering	-1.017	-6.822	-8.805	-11.777	0	-28.421
Afskrivninger	2.981	20.541	456.608	69.634	0	549.764
Afskrivninger på afgang	0	-24.368	-251.102	-20.450	0	-295.920
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-41.037	0	0	-41.037
Af- og nedskrivninger 31/12 2007	24.346	137.504	2.706.612	376.307	0	3.244.769
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2007	76.520	348.138	6.404.565	299.438	27.399	7.156.060
Heraf finansielt leasede aktiver			62.341	22.225		84.566
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2007			46.413			46.413
Valutakursregulering			-835			-835
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2007			45.578			45.578
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver			6.165.764			

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 2.253 mio. (2006: DKK 2.449 mio.), hvoraf DKK 623 mio. (2006: DKK 676 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.630 mio. (2006: DKK 1.773 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Renter indregnet i kostprisen i Koncernen er beregnet ved anvendelse af en rentesats baseret på Koncernens generelle låntagning. Den anvendte rentesats er i niveauet 2,0 - 4,3%. Der er ikke aktiveret renter i 2007. Den gennemsnitlige rentesats for årets aktiverede renter i 2006 var 3,0%.

NOTE 11 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

I resultatopgørelsen indgår afskrivninger på skibe med DKK -452 mio. (2006: DKK -443 mio.). Heri er modregnet amortisering af gevinst/tab ved sale and lease back transaktioner DKK 4,8 mio. (2006: DKK 0,8 mio.).

Pr. 31. december 2006 var ingen aktiver klassificeret som bestemt for salg. I 2006 blev der realiseret en avance på DKK 15,5 mio. ved salg af aktiver, som pr. 31. december 2005 var klassificeret som bestemt for salg.

Der er ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på skibe og øvrige langfristede materielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests (2006: et skib med DKK 5,2 mio.). For yderligere oplysninger henvises til note 36.

Moderselskab DKK 1.000	Ejendomme	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forud- betalinger	I alt
Saldo 1/1 2006	15.453	72.365	5.693.406	124.109	219.981	6.125.314
Overført til/fra andre poster	0	0	0	175	-175	0
Årets tilgang	378	57	1.283.288	21.190	675.675	1.980.588
Årets afgang	-501	0	-1.106.102	-681	-890.273	-1.997.557
Kostpris 31/12 2006	15.330	72.422	5.870.592	144.793	5.208	6.108.345
Saldo 1/1 2006	3.518	40.040	2.038.921	60.889	0	2.143.368
Afskrivninger	1.275	2.108	262.466	15.346	0	281.195
Afskrivninger på afgang	-101	0	-513.941	-450	0	-514.492
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	4.692	42.148	1.787.446	75.785	0	1.910.071
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	10.638	30.274	4.083.146	69.008	5.208	4.198.274
Heraf finansielt leasede aktiver			22.976	7.162		30.138
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2006			21.356		4.471	25.827
Årets indregnede rente			0		3.756	3.756
Overført til/fra andre poster			8.227		-8.227	0
Årets afgang			-2.952		0	-2.952
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2006			26.631		0	26.631
Saldo 1/1 2007	15.330	72.422	5.870.592	144.793	5.208	6.108.345
Overført til/fra andre poster	0	0	24.860	0	-24.860	0
Årets tilgang	906	0	78.397	17.883	44.167	141.353
Årets afgang	0	-492	-318.392	-1.832	-345	-321.061
Kostpris 31/12 2007	16.236	71.930	5.655.457	160.844	24.170	5.928.637
Saldo 1/1 2007	4.692	42.148	1.787.446	75.785	0	1.910.071
Afskrivninger	1.323	2.105	274.212	16.842	0	294.482
Afskrivninger på afgang	0	-492	-251.931	-1.575	0	-253.998
Af- og nedskrivninger 31/12 2007	6.015	43.761	1.809.727	91.052	0	1.950.555
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2007	10.221	28.169	3.845.730	69.792	24.170	3.978.082
Heraf finansielt leasede aktiver			15.146	4.806		19.952
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2007			26.631			26.631
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2007			26.631			26.631
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver			3.580.788			

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 2.228 mio. (2006: DKK 2.423 mio.), hvoraf DKK 623 mio. (2006: DKK 676 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.605 mio. (2006: DKK 1.747 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Renter indregnet i kostprisen i moderselskabet er beregnet ved anvendelse af en rentesats baseret på generel låntagning. Den anvendte rentesats udgør 2,0 - 4,3%. Der er ikke aktiveret renter i 2007. Den gennemsnitlige rentesats for årets aktiverede renter i 2006 var 3,0%.

Der er ikke fundet grundlag for at nedskrive på skibe eller øvrige langfristede materielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests. For yderligere oplysninger henvises til note 36.

Note 12	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	2006	2007
Saldo 1/1		1.279.754	1.677.600
Årets tilgang		397.846	68.003
Årets afgang		0	-42.191
Kostpris 31/12		1.677.600	1.703.412
Akkumulerede nedskrivninger 1/1		-44.200	-63.997
Årets nedskrivninger		-19.797	0
Årets afgang		0	7.024
Akkumulerede nedskrivninger 31/12		-63.997	-56.973
Regnskabsmæssig værdi 31/12		1.613.603	1.646.439

For oversigt over tilknyttede virksomheder, se side 90.

Udover ovenstående kapitalandele i tilknyttede virksomheder, betragter DFDS et mellemværende på DKK 473,5 mio. (2006: DKK 494,8 mio.) som en del af nettoinvesteringen i tilknyttede virksomheder. Valutakursreguleringen heraf, der er indregnet direkte i egenkapitalen i koncernregnskabet, udgør DKK -21,3 mio. (2006: DKK 18,1 mio.). I moderselskabsregnskabet indregnes kursreguleringen i resultatopgørelsen under finansielle poster m.v. I Koncernregnskabet er beløbet indeholdt i reguleringen af primoegenkapital i udenlandske virksomheder i egenkapitalopgørelsen på side 50-51.

Der gennemføres værdiforringelsestest minimum en gang årligt af den regnskabsmæssige værdi af moderselskabets kapitalandele i tilknyttede virksomheder. Der er i 2007 ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på baggrund af gennemførte værdiforringelsestests (2006: tre tilknyttede virksomheder nedskrevet med i alt DKK 19,8 mio.). Se note 36.

Af årets tilgang i 2007 vedrører DKK 20,7 mio. kostpris for kapitalandele i tilknyttede virksomheder, som moderselskabet har modtaget i forbindelse med likvidation af egne tilknyttede virksomheder (2006: DKK 0).

2006	2007	Note 13	Kapitalandele i associerede virksomheder	2006	2007
500	7.333		Saldo 1/1	3.743	10.038
-	-		Valutakursregulering	-97	42
7.333	0		Årets tilgang	7.797	313
-500	0		Årets afgang	-1.405	0
7.333	7.333		Kostpris 31/12	10.038	10.393
-	-		Værdireguleringer 1/1	2.447	189
-	-		Valutakursregulering	26	-28
-	-		Årets afgang	-1.963	0
-	-		Andel af årets resultat efter skat	-517	-2.226
-	-		Regulering vedrørende associeret virksomhed med negativ indre værdi ¹⁾	1.763	5.566
-	-		Udbytte fra associerede virksomheder	-1.567	-2.503
-	-		Værdireguleringer 31/12	189	998
7.333	7.333		Regnskabsmæssig værdi 31/12	10.227	11.391

1) Andel af negativt resultat i associeret virksomhed tilbageføres og der foretages i stedet nedskrivning af tilgodehavende hos virksomheden med et tilsvarende beløb.

							Koncernens andel DKK 1.000	
	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
2006								
Westcoast Off-Shore Base A/S	Esbjerg	0,0% ²⁾	0	802	0	0	0	401
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% ²⁾	0	-12	454	9	223	-6
ICT Holding A/S	Vejle	19,9% ²⁾	177.444	639	23.742	0	7.232	127
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0%	1.881	78	540	151	194	39
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	58.698	1.949	17.921	11.803	2.037	649
Moss Containerterminal AS	Moss	50,0%	0	0	923	0	462	0
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	199.383	-3.611	34.541	38.066	-1.763	-1.805
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	40,0%	2.373	194	1.016	819	79	78
							8.464	-517
Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital							1.763	1.763
							10.227	1.246
2007								
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% ²⁾	0	-16	439	9	215	-8
ICT Holding A/S	Vejle	19,9% ²⁾	210.000	4.417	29.906	9.526	6.916	879
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0%	2.123	183	736	164	286	92
Moss Containerterminal AS	Moss	50,0%	16.807	-285	2.892	2.221	336	-143
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	67.209	5.718	16.874	8.754	2.705	1.905
Seafront Projects AS	Kristiansand	34,0%	74.544	1.584	17.759	15.248	854	539
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	229.726	-10.982	58.568	73.229	-7.329	-5.490
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	40,0%	3.624	0	1.137	940	79	0
							4.062	-2.226
Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital							7.329	5.566
							11.391	3.340

2) Ejers af moderselskabet. Ejerandelen i Westcoast Off-Shore Base A/S var ejet af moderselskabet indtil 31/5 2006.

Moderselskabet har betydelig indflydelse i ICT Holding A/S via repræsentation i bestyrelsen, hvorfor selskabet anses for en associeret virksomhed.

2006	2007	Note 14	Tilgodehavender	2006	2007
616.442	556.513		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Andre langfristede tilgodehavender	2.981	3.029
616.442	556.513		Langfristede tilgodehavender i alt	2.981	3.029
110.872	134.851		Tilgodehavender fra salg	925.427	935.178
895.936	912.632		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	11.632	9.520
0	0		Tilgodehavende selskabsskat og sambeskatningsbidrag	6.630	13.722
2.363	2.843		Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	2.505	2.843
30.104	12.462		Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver	72.149	62.435
1.039.275	1.062.788		Kortfristede tilgodehavender i alt	1.018.343	1.023.698
1.655.717	1.619.301		Tilgodehavender i alt	1.021.324	1.026.727
			Nedskrivninger, der er indeholdt i ovenstående tilgodehavender, har udviklet sig som følger:		
4.539	711		Nedskrivninger 1/1	8.585	8.024
3.241	6.144		Nedskrivninger i året	7.556	11.212
-4.010	-1.212		Realiserede tab i året	-4.283	-1.652
-3.059	-101		Tilbageførte nedskrivninger i året	-3.834	-1.439
711	5.542		Nedskrivninger 31/12	8.024	16.145

Nedskrivninger og realiserede tab indregnes i resultatopgørelsen under driftsomkostninger.

Den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender svarer i al væsentlighed til dagsværdien.

I Koncernens tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2007 indgår tilgodehavender på i alt DKK 11,6 mio. (2006: DKK 6,9 mio.), der efter individuel vurdering er nedskrevet til DKK 0,0 mio. (2006: DKK 0,0 mio.). Nedskrivningerne skyldes kundens konkurs eller forventede konkurs samt usikkerhed om betalingssevne og betalingsvillighed.

Aldersfordeling for overforfaldne men ikke nedskrevne tilgodehavender fra salg

		Forfaldsperiode:		
38.809	56.049	Op til 30 dage	291.895	265.974
1.874	1.419	31-60 dage	96.180	35.360
298	0	61-90 dage	19.905	12.115
15	307	91-120 dage	6.228	4.114
510	1.561	Over 120 dage	12.830	7.221
41.506	59.336		427.038	324.784

2006	2007	Note 15	Værdipapirer	2006	2007
14.982	14.266		Børsnoterede aktier	14.982	14.266
8.818	8.818		Andre aktier og kapitalandele	8.933	10.138
1.223	1.404		Øvrige investeringer	1.223	1.404
25.023	24.488		Værdipapirer i alt	25.138	25.808

Værdipapirer i såvel moderselskab som Koncern er langfristede aktiver, der alle er klassificeret som "disponible for salg".

Andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer består af nogle mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse aktiver værdireguleres ikke til markedsværdi, idet denne ikke pålideligt kan opgøres på et objektivt grundlag. I stedet anvendes kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger.

I 2007 har moderselskabet afstået andre aktier og kapitalandele, der var indregnet med en kostpris på t.DKK 85. Avancen ved salget udgjorde t.DKK -4 og er indregnet i finansielle omkostninger.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 16	Varebeholdninger	2006	2007
24.638	49.305		Bunkers	33.011	60.822
42.224	37.720		Varer til salg og råvarer i restauranter	48.252	42.810
-1.869	-7.444		Nedskrivning af varer til salg og råvarer i restauranter	-1.869	-7.444
64.993	79.581		Varebeholdninger i alt	79.394	96.188

Moderselskab
Antal stk.

Note 17	Beholdning af egne aktier	2006	2007
	Beholdning 1/1	414.895	391.120
	Årets afståelser i forbindelse med udnyttelse af aktiebaseret vederlæggelse	-23.775	-52.225
	Egne aktier i alt 31/12	391.120	338.895
	Kursværdi af egne aktier 31/12, DKK 1.000	265.962	267.727

På generalforsamlingen i april 2007 fik bestyrelsen bemyndigelse til - indtil generalforsamlingen i 2008 - at lade DFDS A/S erhverve egne aktier inden for en samlet pålydende værdi af i alt 10% af DFDS A/S' aktiekapital.

DFDS A/S har ikke erhvervet egne aktier i 2007. DFDS A/S' beholdning af egne aktier pr. 31. december 2007 udgør 338.895 stk. (2006: 391.120 stk.) svarende til 4,24% (2006: 4,89%) af DFDS A/S' aktiekapital. Egne aktier er oprindeligt opkøbt bl.a. til afdækning af optionsordninger for medarbejdere.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 18	Udskudt skat	2006	2007
0	0		Saldo 1/1	98.729	127.663
-	-		Valutakursregulering	4.811	-1.930
0	0		Ændring af selskabsskattesats	0	-329
0	0		Tilgang vedr. virksomhedsopkøb	17.801	0
0	0		Årets udskudte skat indregnet i årets resultat	7.539	3.580
0	0		Årets udskudte skat indregnet i egenkapitalen	2.347	0
0	0		Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	-3.570	18.294
0	0		Regulering vedrørende tidligere år i egenkapitalen	6	-24
0	0		Udskudt skat 31/12, netto	127.663	147.254
			Udskudt skat er indregnet i balancen med:		
0	0		Udskudt skatteaktiv	-84.425	-75.174
0	0		Udskudt skatteforpligtelse	212.088	222.428
0	0		Udskudt skat 31/12, netto	127.663	147.254

Ved indtræden i tonnageskatteordningen har DFDS A/S bundet sig til ordningen frem til 2012. DFDS A/S forventer ikke at udtræde af ordningen, og der er som følge heraf ikke afsat udskudt skat på tonnageskattede aktiver og forpligtelser. Såfremt DFDS A/S udtræder af tonnageskatteordningen, kan der blive udløst en udskudt skat på maksimalt DKK 401 mio. (2006: DKK 423 mio.).

DFDS A/S har et skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 245 mio. (2006: DKK 248 mio.), hvor skatteværdien ikke er indregnet i den udskudte skat. Skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 245 mio. er uden tidsbegrænsning. I 2006 var det skattemæssigt fremførbare underskud på DKK 248 mio. uden tidsbegrænsning.

Skatteværdien af de fremførbare underskud er ikke indregnet, da DFDS A/S på nuværende tidspunkt ikke forventer en positiv skattepligtig indkomst i den nærmeste fremtid.

NOTE 18 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Koncern	Balance 1/1	Valutakurs- regulering	Tilgang ved køb af virk- somheder	Indregnet i årets resultat	Indregnet i egen- kapitalen	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31/12
2006							
Skibe	165.970	5.923	0	1.647	0	0	173.540
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	11.330	-144	2	-229	0	-269	10.690
Hensatte forpligtelser	-55.182	-1.026	-3.341	4.688	0	-3.064	-57.925
Værdi af finansielle instrumenter	-1.965	-66	0	0	2.359	0	328
Fremførbare skattemæssige underskud	-8.747	5	-40	4.052	0	31	-4.699
Andet	-12.677	119	21.180	-2.619	-6	-268	5.729
	98.729	4.811	17.801	7.539	2.353	-3.570	127.663
2007							
Skibe	173.540	-7.334	0	3.052	0	19.648	188.906
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	10.690	759	0	1.400	0	-2.791	10.058
Hensatte forpligtelser	-57.925	4.670	0	-1.687	0	-1.141	-56.083
Værdi af finansielle instrumenter	328	0	0	0	0	0	328
Fremførbare skattemæssige underskud	-4.699	-4	0	569	-24	882	-3.276
Andet	5.729	-21	0	246	0	1.367	7.321
	127.663	-1.930	0	3.580	-24	17.965	147.254

Moderselskab

DFDS A/S har ingen udskudt skat.

Note 19 Aktiebaseret vederlæggelse

Beslutning om tildeling af aktieoptioner foretages af bestyrelsen. Koncernen indførte i 1999 et aktieoptionsprogram for direktionen samt øvrige ledende medarbejdere. Fra og med 2005 er der kun tildelt aktieoptioner til direktionen. Hver aktieoption giver optionsindehaver ret til erhvervelse af én eksisterende aktie á nom. 100 kr. i selskabet. Aktieoptionsordningen svarer til en ret til erhvervelse af 1,2% af aktiekapitalen (2006: 1,7%), såfremt de resterende aktieoptioner udnyttes.

Optioner udstedt til og med 2004 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i 10 bankdage efter offentliggørelsen af årsrapporten tillagt 10%. Optioner udstedt i 2005 og 2006 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i december måned året før tildelingen. Optioner udstedt i 2007 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i december måned året før tildelingen med tillæg af 5%. Der er ikke usædvanlige betingelser for retserhvervelse. Retserhvervelse sker lineært over 3 år fra tildelingstidspunktet for ordningerne tildelt i 2005 og 2006. Optioner tildelt i 2007 er fuldt retserhvervet ved tildelingen. Der gælder særlige bestemmelser vedrørende sygdom og død samt ved ændringer i selskabets kapitalforhold m.v.

Optionerne kan udnyttes, når der er forløbet mindst 3 år og højst 5 år fra de respektive tildelingstidspunkter. Optionerne kan alene udnyttes i en periode på 4 uger efter offentliggørelse af hel- eller delårsrapporter.

For optioner tildelt i perioden 2001 – 2003 kan optionsindehaveren ved udnyttelse vælge mellem afregning i aktier eller kontant differenceafregning. Optioner tildelt i 2004 eller senere kan udelukkende afregnes i aktier. En andel af selskabets beholdning af egne aktier er reserveret til afregning af udestående optioner.

	Direktion stk.	Andre ledende medarbejdere stk.	Fratrådte medarbejdere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelsespris pr. option DKK	Gns. markedsværdi pr. option DKK	Markedsværdi i alt DKK 1.000
2006							
Udestående primo	67.500	82.600	0	150.100	229,57	162,35	24.369
Tildelt i året	30.000	0	0	30.000	380,00	85,74	2.572
Udnyttet i året	-12.125	-27.500	0	-39.625	162,40	278,45	11.034
Bortfaldet i året	0	-5.500	0	-5.500	161,24	369,57	2.033
Udløbet i året	0	-1.600	0	-1.600	144,00	236,47	378
Overførsel	-27.500	0	27.500	0	310,91	387,25	10.649
Udestående ultimo	57.875	48.000	27.500	133.375	287,21	406,58	54.228
Optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	2.875	4.500	0	7.375	158,93	521,69	3.847

2007	Direktion stk.	Andre ledende medarbejdere stk.	Fratrådte medarbejdere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelsespris pr. option DDK	Gns. markedsværdi pr. option DDK	Markedsværdi i alt DKK 1.000
Udestående primo	57.875	48.000	27.500	133.375	287,21	406,58	54.228
Tildelt i året	30.000	0	0	30.000	690,00	263,52	7.906
Udnyttet i året	-17.875	-38.000 ¹⁾	-7.500	-63.375	259,39	498,35	31.583
Udløbet i året	0	-2.000	0	-2.000	149,60	600,42	1.201
Overførsel	-30.000	0	30.000	0	449,00	410,47	12.314
Udestående ultimo	40.000	8.000	50.000	98.000	431,31	423,11	41.465
Optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	0	8.000	0	8.000	232,25	565,31	4.522

1) Heraf er 10.000 stk. differenceafregnet grundet særlige omstændigheder.

Værdi efter fradrag af udnyttelseskursen af udnyttede aktieoptioner til direktionen udgjorde i såvel Koncernen som moderselskabet DKK 2,8 mio. (2006: DKK 3,9 mio.)

Ved udnyttelsen af optioner i 2007 udgjorde den vægtede gennemsnitlige aktiekurs 757 (2006: 441).

Årets omkostning vedrørende aktiebaseret vederlæggelse er indregnet i Koncernens og moderselskabets resultatopgørelse med DKK 10,0 mio. (2006: DKK 6,6 mio.).

Den gennemsnitlige dagsværdi pr. option (børskurs minus gennemsnitlig udnyttelsespris pr. option) pr. 31. december 2007 er opgjort til DKK 358,7 (2006: DKK 392,8).

De teoretisk beregnede dagsværdier ved tildeling og ved efterfølgende opdaterede dagsværdier er baseret på Black-Scholes formel for værdiansættelse af optioner.

For udestående optioner pr. 31. december 2007 udgør den gennemsnitlige restløbetid 3,1 år (2006: 2,9 år).

Aktieoptioner tildelt i perioden 2001 - 2003

Indregnede gældsforpligtelser vedrørende aktieoptioner, hvor optionsindehaveren har mulighed for at vælge mellem afregning i aktier eller kontant differenceafregning, udgør pr. 31. december 2007 DKK 1,6 mio. (2006: DKK 3,8 mio.). Pr. 31. december 2007 kan DKK 1,6 mio. heraf (2006: DKK 3,8 mio.) udnyttes af optionsindehaveren.

Aktieoptioner tildelt i 2003 har en udnyttelseskurs på 162,40 og aktieoptioner tildelt i 2002 har en udnyttelseskurs på 149,60.

Aktieoptioner tildelt i perioden 2004 og senere

Den indregnede regnskabsmæssige værdi af uudnyttede egenkapitalafregnede optioner udgør DKK 13,6 mio. (2006: DKK 5,4 mio.).

Forudsætninger for beregning af dagsværdi på tildelingstidspunktet:

Tildelingsår	Udnyttelseskurs	Gennemsnitlig børskurs på til- delingstidspunkt	Forventet volatilitet	Risikofri rente	Udbytte pr. aktie (DKK)	Forventet løbetid	Dagsværdi pr. option ved tildeling
2004	264	264	22,38%	3,54%	6	5 år	46,91
2005	277	359	21,49%	2,77%	6	5 år	110,29
2006	380	396	21,18%	3,23%	7,5	5 år	85,74
2007	690	800	23,53%	3,90%	7,5	5 år	263,52

Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 40 - 60 måneder. Den risikofrie rente er baseret på 5-årige danske statsobligationer.

Note 20 Pensions- og jubilæumsforpligtelser

Koncernen har såvel bidrags- som ydelsesbaserede pensionsordninger. Størstedelen af pensionsordningerne finansieres gennem årlige præmiebetalinger til uafhængige forsikringsselskaber, som er ansvarlige for pensionsforpligtelserne overfor medarbejderne (bidragsbaserede pensionsordninger). For disse ordninger har Koncernen ingen retslig eller faktisk forpligtelse til at betale yderligere bidrag, uanset finansieringen af disse forsikringsselskaber. Pensionsbidrag i forbindelse med sådanne ordninger omkostningsføres løbende.

I primært England har Koncernen pensionsordninger, der er ydelsesbaserede, og som indregnes i balancen jf. nedenfor. Herudover er der mindre ydelsesbaserede pensionsordninger i Norge, Holland, Danmark og Sverige.

En del af pensionsordningerne i Sverige er pensionsordninger, der omfatter en lang række virksomheder. Der er tale om kollektive ordninger, der afdækkes via indbetalinger til Alecta. Det svenske regnskabsråd (Redovisningsrådet) har udtalt, at ordningen er en ydelsesbaseret ordning med flere virksomheder. Der foreligger ikke tilstrækkelige oplysninger fra Alecta til at opgøre og rapportere pensionsordningerne som ydelsesbaserede pensionsordninger. Pensionsordningerne er derfor behandlet som bidragsbaserede pensionsordninger. Indbetalte bidrag udgør DKK 6,3 mio. i 2007 (2006: DKK 8,9 mio.). Den kollektive konsolideringsgrad udgør pr. december 2007 152,0% (december 2006: 143,1%).

Nedenfor er angivet beregningen af de øvrige ydelsesbaserede ordninger opgjort efter aktuarmæssige metoder.

Morderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2006	2007		2006	2007
0	0	Nutidsværdien af afdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	690.386	542.492
0	0	Dagsværdi af ordningernes aktiver	-448.787	-432.368
0	0	Manglende eksternt afdækning af forpligtelser, netto	241.599	110.124
8.098	6.397	Nutidsværdien af uafdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	25.256	23.909
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer	-35.827	83.963
8.098	6.397	Pensionsforpligtelser indregnet i balancen 31/12	231.028	217.996
7.942	8.272	Jubilæumshensættelser	8.331	8.727
16.040	14.669	Aktuarmæssige forpligtelser i alt 31/12	239.359	226.723
Udvikling i nutidsværdi af afdækkede og uafdækkede forpligtelser				
9.099	8.098	Saldo 1/1	671.734	715.642
-	-	Valutakursregulering	8.793	-40.796
250	-824	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.491	4.850
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	30.081	34.029
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	-166	-128.502
-1.251	-877	Udbetalte pensioner	-12.408	-16.797
0	0	Medarbejderbidrag	0	-486
0	0	Nedskæringer og indfrielse	-12.834	-1.539
-	-	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	24.951	0
8.098	6.397	Forpligtelser 31/12	715.642	566.401
Udvikling i dagsværdi af ordningernes aktiver				
0	0	Saldo 1/1	-401.149	-448.787
-	-	Valutakursregulering	-5.327	31.307
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-21.687	-25.430
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	-9.993	2.776
0	0	Indbetalt af arbejdsgiver og arbejdstagere	-5.707	-6.686
0	0	Udbetalte pensioner	9.901	13.716
0	0	Nedskæringer og indfrielse	6.605	736
-	-	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	-21.430	0
0	0	Aktiver 31/12	-448.787	-432.368

NOTE 20 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007		2006	2007
		Udvikling i ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer		
0	0	Saldo 1/1	-45.700	-35.827
-	-	Valutakursregulering	-588	-6.700
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på forpligtelser	166	128.502
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på aktiver	9.993	-2.776
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, indregnet i resultatopgørelsen	302	764
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer 31/12	-35.827	83.963
		Resultatført som personaleomkostninger		
250	-824	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.491	4.850
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto (korridor)	302	764
250	-824		5.793	5.614
0	0	Gevinst ved nedskæringer og indfrielse	-6.229	-803
250	-824	I alt indregnet i personaleomkostninger for ydelsesbaserede ordninger	-436	4.811
		Resultatført som finansielle omkostninger		
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	30.081	34.029
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-21.687	-25.430
0	0	I alt indregnet i finansielle omkostninger for ydelsesbaserede ordninger	8.394	8.599
250	-824	I alt resultatført for ydelsesbaserede ordninger	7.958	13.410

Det faktiske afkast på aktiverne i Koncernens ordninger udgjorde DKK 22,7 mio. (2006: DKK 31,7 mio.). Der er ingen aktiver i moderselskabets pensionsordninger.

Den forventede afkastprocent på ordningernes aktiver er fastsat som et fast spread overfor anvendt diskonteringsrente i de enkelte ordninger.

Koncernen forventer at indbetale DKK 12,3 mio. (2006: DKK 7,5 mio.) til de ydelsesbaserede pensionsordninger i 2008. Tilsvarende forventer moderselskabet at indbetale DKK 0,4 mio. (2006: DKK 0,5 mio.).

		Ordningernes aktiver sammensætter sig således		
0	0	Børsnoterede aktier (ingen DFDS A/S aktier indgår)	356.803	340.131
0	0	Obligationer	82.575	82.186
0	0	Likvider	722	0
0	0	Ejendomme	5.429	7.086
0	0	Andre aktiver	3.258	2.965
0	0		448.787	432.368
		Ydelsesbaserede ordninger – forudsætninger¹⁾		
2,0%	2,0%	Diskonteringsfaktor	4,9%	5,5%
-	-	Afkast på ordningens aktiver	5,7%	6,4%
0,0%	0,0%	Stigningstakt for sociale udgifter	0,0%	0,1%
0,0%	0,0%	Fremtidige lønstigninger	0,4%	0,9%
1,0%	0,9%	Fremtidige pensionsstigninger	0,3%	0,7%
1,0%	0,9%	Inflation	3,0%	3,4%

1) Alle faktorer er vægtet med den enkelte ordnings forholdsmæssige andel af den aktuarmæssige forpligtelse, dog er forventet afkast på ordningens aktiver vægtet med den enkelte ordnings forholdsmæssige andel af aktiverne.

	2005	2006	2007
Beløb for indeværende år og de foregående 2 år for Koncernens pensionsforpligtelser er som følger			
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-671.734	-715.642	-566.401
Pensionsaktiver	401.149	448.787	432.368
Over- / underdækning	-270.585	-266.855	-134.033
Erfaringsændringer til forpligtelserne	-6.987	-1.359	107.569
Erfaringsændringer til pensionsaktiverne	38.237	21.845	1.757
Beløb for indeværende år og de foregående 2 år for Moderselskabets pensionsforpligtelser er som følger			
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-9.099	-8.098	-6.397
Erfaringsændringer til forpligtelserne	0	0	0

De væsentligste risici for DFDS vedrørende ydelsesbaserede pensionsordninger vedrører såvel aktiver som forpligtelser (passiver) i ordningerne.

DFDS' fremtidige forpligtelser i ydelsesbaserede pensionsordninger kan påvirkes betydeligt af ændringer i diskonteringsfaktoren, markedsværdien af ordningernes aktiver samt det forventede afkast heraf, inflationsraten, stigningstakten for løn og pensioner, demografiske ændringer såsom forventede levetider eller andre ændringer.

Moderselskab				Koncern	
DKK 1.000				DKK 1.000	
2006	2007	Note 21	Andre hensatte forpligtelser	2006	2007
9.061	2.610		Saldo 1/1	9.061	11.247
0	0		Hensat i året	8.637	15.046
-1.835	0		Anvendt i året	-1.835	0
-4.616	0		Ubenyttede hensatte forpligtelser tilbageført	-4.616	0
2.610	2.610		Andre hensatte forpligtelser 31/12	11.247	26.293
			Andre hensatte forpligtelser forventes at forfalde som følger:		
2.610	2.610		0 - 1 år	11.247	25.168
0	0		1 - 5 år	0	1.125
2.610	2.610		Andre hensatte forpligtelser 31/12	11.247	26.293

Af Koncernens hensatte forpligtelser på DKK 26,3 mio. omfatter DKK 14,8 mio. (2006: DKK 8,6 mio.) omkostninger i forbindelse med salg af et skib, DKK 7,0 mio. (2006: DKK 0,0 mio.) vedrører forventede omkostninger vedrørende en forureningssag, DKK 2,6 mio. (2006: DKK 2,6 mio.) vedrører et opsagt lejemål, som ikke længere anvendes og DKK 1,9 mio. (2006: DKK 0,0 mio.) vedrører øvrige hensatte forpligtelser.

Moderselskabets hensatte forpligtelser består af DKK 2,6 mio. (2006: DKK 2,6 mio.) i forbindelse med et opsagt lejemål, som ikke længere anvendes.

Moderselskab				Koncern	
DKK 1.000				DKK 1.000	
2006	2007	Note 22	Rentebærende gældsforpligtelser	2006	2007
2.892.280	2.526.157		Pantegæld i skibe	3.818.715	3.207.236
21.451	12.561		Finansielle leasingforpligtelser	87.652	51.237
238.592	178.958		Bankgæld	303.347	258.052
57.220	38.073		Anden langfristet gæld	78.141	128.250
3.209.543	2.755.749		Langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.287.855	3.644.775
389.342	342.598		Pantegæld i skibe	525.457	565.851
8.637	9.656		Finansielle leasingforpligtelser	37.542	35.294
410.552	527.869		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
88.597	59.653		Bankgæld	134.838	69.675
14.912	20.175		Anden kortfristet gæld	19.035	36.830
912.040	959.951		Kortfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	716.872	707.650
4.121.583	3.715.700		Rentebærende gældsforpligtelser i alt	5.004.727	4.352.425

NOTE 22 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Dagsværdien af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 4.352 mio. (2006: DKK 5.005 mio.). Dagsværdien af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 3.716 mio. (2006: DKK 4.122 mio.). Dagsværdien af de finansielle gældsforpligtelser er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger. Som diskonteringsrente er anvendt koncernens aktuelle lånerente for tilsvarende løbetider.

Af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 1.462 mio. efter fem år (2006: DKK 1.736 mio.). Af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 1.191 mio. efter fem år (2006: DKK 1.427 mio.).

Der er ikke indgået usædvanlige betingelser i forbindelse med låntagning. Alle Koncernens låneaftaler kan indfries til dagsværdi med et mindre tillæg.

Der henvises til note 11 vedrørende pantsatte aktiver samt note 25 vedrørende finansielle risici m.v.

Moderselskab			Koncern	
DKK 1.000			DKK 1.000	
2006	2007	Valutafordeling, nominal hovedstol	2006	2007
2.095.785	1.851.165	DKK	2.445.255	2.171.051
1.323.025	1.269.271	EUR	1.310.355	1.069.014
628.174	550.387	SEK	905.205	736.162
31.656	51.652	NOK	298.297	351.843
34.967	0	GBP	38.422	24.355
7.612	558	USD	7.193	0
364	-7.333	LTL ¹⁾	0	0
4.121.583	3.715.700	Rentebærende gældsforpligtelser i alt	5.004.727	4.352.425

1) Moderselskabet har modregningsret overfor de enkelte tilknyttede virksomheder. Der kan derfor opstå negative gældsforpligtelser for den enkelte valuta.

Moderselskab			Koncern	
DKK 1.000			DKK 1.000	
2006	2007	Note 23 Anden gæld	2006	2007
11.731	9.981	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	Gæld til associerede virksomheder	130	121
41.636	40.585	Periodiserede renter	53.647	53.070
5.097	7.098	Offentlige myndigheder	59.372	57.457
88.905	97.126	Feriepengeforpligtelser m.v.	128.536	132.237
3.847	1.574	Aktiebaseret vederlæggelse, kontantafregnede	3.847	1.574
92.815	28.531	Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	92.815	28.931
142.302	154.999	Øvrige, primært skyldige omkostninger	308.229	293.782
386.333	339.894	Anden gæld i alt	646.576	567.172

Moderselskab			Koncern	
DKK 1.000			DKK 1.000	
2006	2007	Note 24 Selskabsskat	2006	2007
-2.305	0	Saldo 1/1	6.847	16.585
-	-	Valutakursregulering	177	181
-	-	Tilgang i forbindelse med virksomhedskøb	944	0
0	0	Årets aktuelle skat	35.293	26.128
-1.182	0	Reguleringer vedrørende tidligere år via resultatopgørelsen	-370	66.423
3.487	0	Betalt selskabsskat i året	-26.306	-19.575
0	0	Overført til forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	0	-134
0	0	Overført til andre rentebærende gældsforpligtelser	0	-80.814
0	0	Selskabsskat 31/12	16.585	8.794
		Selskabsskat er indregnet således i balancen:		
0	0	Kortfristet tilgodehavende selskabsskat	6.630	13.722
0	0	Kortfristet selskabsskat	23.215	22.516
0	0	Selskabsskat i alt	16.585	8.794

Ny tonnageskatteordning i Norge

Den norske regering har vedtaget en lov om en ny tonnageskatteordning til beskatning af norske rederiselskaber. Ordningen har virkning fra og med 2007.

Overgangsreglerne til den nye ordning indebærer beskatning af ikke beskattet egenkapital (resultat) oparbejdet under den eksisterende rederiskatteordning opgjort ultimo 2006. Baseret på den vedtagne lov viser beregninger en betalbar skat på DKK 104,6 mio. Den tilbagediskonterede værdi heraf DKK 80,8 mio. er afsat i årsregnskabet for 2007. 1/3 af beløbet kan anvendes til miljøforbedrende formål senest i 2016. Et ikke udnyttet beløb vil i stedet skulle afregnes som skattebetaling i 2016.

Skatten skal betales ligeligt over de kommende 10 år, med 1/10 hvert år af 2/3 af det samlede beløb. Den samlede årlige likviditetseffekt forventes at blive lavere, idet der forventes en vis reduktion i DFDS' norske betalbare skat som følge af den nye tonnageskatteordning.

Koncernens risikostyringspolitik

De væsentligste finansielle risici for DFDS er olie-, valuta-, rente- og likviditetsrisici. Det er Koncernens politik ikke at foretage aktiv spekulation i finansielle risici. Koncernens finansielle styring retter sig således alene mod styring af finansielle risici, der er en direkte følge af koncernens drift og finansiering.

DFDS' finansielle risikostyringspolitik og strategi godkendes årligt af bestyrelsen.

Valutarisici

Valutarisici opstår, når der er forskel mellem indtægter og omkostninger pr. valuta (transaktionsrisiko) samt i forbindelse med nettoinvesteringer i udenlandske selskaber (translationsrisiko). Transaktionsrisikoen deles i cash flow risiko og valutabalancerisiko.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponeringen ved matching af valutaer, optagelse af multicurrency lån samt at rette alle valutapositioner mod moderselskabet DFDS A/S (transaktionsrisikoen), såfremt muligt. Herudover er det DFDS' strategi at afdække den resterende del af Koncernens valutarisici løbende et år frem ved indgåelse af terminskontrakter, optioner og swaps til fornuftige priser målt i forhold til seneste budget.

Beregning af følsomhed er baseret på uændret afsætning og prisniveau samt effekten af indgåede valutasikringstransaktioner.

Cash flow risiko

Omkring 80% af DFDS' omsætning blev faktureret i fremmed valuta (2006: 76%), og de væsentligste netto-indtægtsvalutaer var SEK, NOK, EUR og GBP. USD var den væsentligste netto-udgiftsvaluta.

Et fald på 10% i SEK i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet lavere indtjening for Koncernen i 2007 med DKK 18,9 mio. (2006: DKK 27,3 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende betyde en lavere indtjening på DKK 19,0 mio. (2006: DKK 27,3 mio.) Et fald på 10% i NOK i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet lavere indtjening i 2007 for Koncernen og moderselskabet med DKK 5,4 mio. (2006: DKK 4,2 mio.).

Et fald på 10% i GBP i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet lavere indtjening i 2007 for Koncernen og moderselskabet med DKK 0,5 mio. (2006: DKK 9,6 mio.). En stigning i valutakurserne på SEK, NOK og GBP ville have haft en tilsvarende positiv påvirkning af årets resultat.

En stigning på 10% i USD i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet øgede omkostninger i 2007 for Koncernen med DKK 14,2 mio. (2006: 13,5 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende betyde øgede omkostninger på DKK 1,5 mio. (2006: 1,6 mio.). Et fald i valutakursen ville have en tilsvarende positiv påvirkning af årets resultat.

AI sensitivitet er beregnet på baggrund af omsætnings- og omkostningstal for 2007 eksklusiv afdækning.

Valutabalancerisiko

Koncernens og moderselskabets væsentligste valutabalance position er i SEK. Et fald på 10% i SEK i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet øgede omkostninger i 2007 for Koncernen og moderselskabet med DKK 17,5 mio. (2006: 10,2 mio.). En stigning ville have haft en tilsvarende positiv virkning på årets resultat.

Translationsrisiko

Translationsrisici vedrører omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders resultater og egenkapitaler til DKK. Disse risici søges i nogen grad afdækket ved låneoptagelse i de tilknyttede virksomheders lokale valuta, men behandles som hovedregel ikke som regnskabsmæssig sikring.

Koncernens væsentligste translationsrisici er SEK og NOK. Her ville et fald i valutakurserne på 10% i forhold til niveauet ultimo 2007 for SEK betyde et fald på DKK 3,0 mio. i værdien (2006: +0,7 mio.). For NOK ville et fald i valutakurserne på 10% i forhold til niveauet ultimo 2007 betyde et fald i værdien på DKK 33,7 mio. (2006: -41,9 mio.).

Renterisici

DFDS er primært eksponeret for renterisici gennem låneporteføljen (det vil sige rentebærende gæld fratrukket den korte bankgæld og anden gæld). DFDS' formål med styring af renterisikoen er at begrænse negative virkninger af renteudsving på indtjeningen. DFDS' strategi er, at mindst 50% af låneporteføljen skal være fastforrentet, når der tages hensyn til indgåede renteswaps m.v. Koncernens samlede rentebærende gæld udgør ultimo DKK 4.352 mio. (2006: DKK 5.005 mio.), hvoraf den variabelt forrentede gæld udgør DKK 1.929 mio. (2006: DKK 2.252 mio.). Dette betyder, at den fastforrentede gæld ultimo udgør 56% (2006: 55%), inkl. effekt af renteswaps m.v.

Den samlede rentebærende gæld på DKK 4.352 mio. (2006: DKK 5.005 mio.) havde en gennemsnitlig restløbetid på 5,2 år (2006: 6,1 år) og består primært af variabelt forrentede syndikerede banklån med sikkerhed i skibene. Finansieringen optages til markedsrente med tillæg af en rentemarginal, der afspejler DFDS' finansielle styrke. Som led i DFDS' finansstrategi er indgået renteswaps med en hovedstol på i alt DKK 2.143 mio. (2006: DKK 2.516 mio.), som omlægger dele af de variabelt forrentede banklån til fast rente.

En rentestigning på 1%-point i forhold til det faktiske renteniveau i 2007 ville, alt andet lige, have ført til en meromkostning på omkring DKK 20 mio. for koncernen i 2007 (2006: DKK 13 mio.). For moderselskabet ville effekten have været DKK 19 mio. (2006: DKK 10 mio.). Et rentefald ville have haft tilsvarende positiv effekt.

Kreditrisici

DFDS' primære finansielle aktiver er tilgodehavender fra salg, andre tilgodehavender, likvide beholdninger samt afledte finansielle instrumenter.

Kreditrisikoen kan primært henføres til tilgodehavender fra salg og andre tilgodehavender.

Beløbene vises i balancen fratrukket nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiøse tilgodehavender, der er anslået på basis af en konkret vurdering af den nuværende økonomiske situation for den enkelte kunde.

DFDS' risici vedrørende tilgodehavender fra salg anses ikke for usædvanlige, og der er ikke væsentlige risici knyttet til en enkelt kunde eller samarbejdspartner. Koncernens politik for påtagelse af kreditrisici medfører, at alle større kunder og andre samarbejdspartnere løbende kreditvurderes. For enkelte kunder har DFDS modtaget sikkerhed for betaling i form af stillede bankgarantier. Garantiene udgør i alt DKK 4,4 mio. (2006: DKK 3,9 mio.). Der er ikke andre nedskrivninger på tilgodehavender end de i note 14 anførte, ligesom der ikke er tegnet forsikringer for nogen af tilgodehavenderne.

Kreditrisikoen på likvide beholdninger og afledte finansielle instrumenter er begrænset, idet DFDS anvender finansielle samarbejdspartnere, der som minimum oppebærer en solid kreditvurdering (P-1 fra Moody's).

Olierisici

Omkostningen til bunkers udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af dels betydelige udsving i olieprisen, dels en samlet årlig bunkersomkostning på ca. DKK 1.036 mio. svarende til ca. 12% af Koncernens omsætning i 2007 (2006: DKK 940 mio. svarende til ca. 12% af Koncernens omsætning).

Bunkeromkostningen afdækkes inden for fragtområdet gennem bunkersklausuler indeholdt i fragtaftaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkeromkostningen i billetprisen i det omfang, det er muligt. Hertil kommer i mindre omfang afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært olieswaps.

Bunkersforbruget i 2007 var på ca. 500.000 tons (472.000 tons i 2006). En stigning på 10% i bunkerprisen i forhold til niveauet ultimo 2007 ville have betydet øgede omkostninger for Koncernen på DKK 21,9 mio. (2006: 15,0 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende have betydet øgede omkostninger på DKK 21,9 mio. (2006: 15,0 mio.).

Likviditetsrisici

DFDS tilstræber at opretholde et likviditetsberedskab på minimum DKK 300 mio., hvilket anses for tilstrækkeligt i spidsbelastningssituationer. Likviditetsberedskabet styres på koncernniveau, idet der månedligt udarbejdes forecast for likviditeten for de næste 12 måneder. Likviditetsberedskabet pr. 31. december 2007 er DKK 1.181 mio. (2006: DKK 1.147 mio.) Styring af overskudslikviditet og likviditetsberedskab varetages af den centrale treasury afdeling. Likvide beholdninger placeres primært i det korte pengemarked samt i obligationer.

Kapitalstyring

Koncernen vurderer løbende behovet for tilpasning af kapitalstrukturen for at afveje det højere afkastkrav på egenkapital over for den øgede usikkerhed, som er forbundet med fremmedkapital. Egenkapitalens andel af de samlede passiver udgjorde ved udgangen af 2007 38,0% (2006: 32,7%). Målsætningen er en egenkapitalandel på 35-40%.

Selskabets kapital kan alene forhøjes på baggrund af generalforsamlingens beslutning.

Det var Koncernens økonomiske målsætning i 2007, at forrente den investerede kapital med 8,6% - 9,9% svarende til Koncernens kapitalomkostning tillagt 30-50%. I 2007 udgjorde forretningen af den investerede kapital 8,6% (2006: 7,0%).

Koncernens udbyttepolitik er, at omkring 30% af DFDS aktionærernes andel af Koncernens resultat efter skat udloddes som udbytte, dog under hensyntagen til væsentlige investeringer. For 2007 er der foreslået udloddet DKK 15,00 pr. aktie svarende til 30,0% af resultat efter skat (2006: DKK 11,00 pr. aktie svarende til 25,0% af resultat efter skat).

Sikring af forventede fremtidige transaktioner (DKK 1.000)**Koncern**

Forventede fremtidige transaktioner	Sikrings-instrument	Restløbetid	Beregnings-mæssig hovedstol	Kursgevinst/tab indregnet på egenkapitalen				Dagsværdi
				Under 1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
2006								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	987.890		131			131
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år		-22.244				-22.244
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.516.313	136		3.475	6.653	10.408
Renter	Renteswaps	0-10 år			-1.460		-61.576	-63.126
Varekøb	Olieterminskontrakter, tons	0-6 mdr.	90.000	-14.769				-14.769
				-36.877	-1.329	3.475	-54.923	-89.600
2007								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	1.456.509		65			65
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år		-12.905				-12.905
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.142.845		7.080	4.231	9.615	21.602
Renter	Renteswaps	0-10 år			-691		-32.893	-33.244
				-12.905	6.454	4.231	-23.278	-24.482

I 2007 er indregnet DKK 0,2 mio. (2006: DKK 0,1 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet ved sikring af forventede fremtidige transaktioner.

Moderselskab

Forventede fremtidige transaktioner	Sikrings-instrument	Restløbetid	Beregnings-mæssig hovedstol	Kursgevinst/tab indregnet på egenkapitalen				Dagsværdi
				Under 1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
2006								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	987.890		131			131
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år		-20.596				-20.596
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.203.230	136		2.100	6.293	8.671
Renter	Renteswaps	0-10 år					-61.573	-61.665
Varekøb	Olieterminskontrakter, tons	0-6 mdr.	90.000	-14.769				-14.769
				-35.229	131	2.100	-55.280	-88.228
2007								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	1.456.509					
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år		-12.443				-12.443
Renter	Renteswaps	0-10 år	1.861.200		5.503	2.116	9.615	17.505
Renter	Renteswaps	0-10 år					-32.893	-32.953
				-12.443	5.503	2.116	-23.278	-27.891

I 2007 er indregnet DKK 0,2 mio. (2006: DKK 0,1 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet ved sikring af forventede fremtidige transaktioner.

For både Koncernen og moderselskabet svarer den angivne dagsværdi til markedsværdien, som er opgjort af banken pr. 31. december.

Afdækning af aktiver og forpligtelser

I 2007 udgjorde gevinster og tab på valutaafdækkede balanceposter DKK -2,7 mio. (2006: DKK -4,1 mio.). Gevinst og tab af de afledte finansielle instrumenter til afdækning heraf udgjorde DKK 1,3 mio. (2006: DKK -2,9 mio.). De indregnede beløb for Koncern og moderselskab er identiske. Beløbene er indregnet i finansielle poster.

Pr. 31. december 2007 udgør urealiserede nettotab på afledte finansielle instrumenter til valutaafdækning af balanceposter DKK 0,6 mio. (2006: urealiseret nettotab DKK 1,6 mio.), der er indregnet i resultatopgørelsen.

Renterisici (DKK 1.000)

Koncern 2006	Hovedstol/restgæld pr.			
	Kategori	31/12/06	31/12/07	31/12/09
Pantegæld i skibe	4.344.171	3.818.715	2.494.906	1.736.189
Lang bankgæld	399.657	303.347	164.032	0
Kassekredit	38.528	0	0	0
Anden rentebærende gæld	97.176	78.141	14.913	0
Finansielle leasingforpligtelser	125.195	87.653	20.117	0
Rentebærende gæld	5.004.727	4.287.856	2.693.968	1.736.189
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-125.195	-87.653	-20.117	0
Pantegæld i skibe, fastforrentede	-111.480	-97.127	-68.422	-39.716
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.516.313	-2.152.119	-1.344.337	-850.652
Variabelt forrentet andel af gælden	2.251.739	1.950.957	1.261.092	845.821

Koncern 2007	Hovedstol/restgæld pr.			
	Kategori	31/12/07	31/12/08	31/12/10
Pantegæld i skibe	3.773.088	3.207.237	2.030.941	1.418.134
Lang bankgæld	327.726	258.051	59.653	0
Anden rentebærende gæld	165.080	128.250	90.932	43.946
Finansielle leasingforpligtelser	86.531	51.237	0	0
Rentebærende gæld	4.352.425	3.644.775	2.181.526	1.462.080
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-86.531	-51.237	0	0
Pantegæld i skibe, fastforrentede	-97.135	-82.781	-54.073	-25.365
Anden fastforrentet gæld	-97.368	-85.130	-66.484	-58.441
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.142.845	-1.856.692	-986.376	-597.759
Variabelt forrentet andel af gælden	1.928.546	1.568.935	1.074.593	780.515

Moderselskab 2006	Hovedstol/restgæld pr.			
	Kategori	31/12/06	31/12/07	31/12/09
Pantegæld i skibe	3.281.622	2.892.280	2.004.563	1.427.372
Lang bankgæld	298.240	238.592	119.296	0
Kassekredit	28.949	0	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	410.552	0	0	0
Anden rentebærende gæld	72.132	57.220	14.913	0
Finansielle leasingforpligtelser	30.088	21.451	0	0
Rentebærende gæld	4.121.583	3.209.543	2.138.772	1.427.372
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-30.088	-21.451	0	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.203.230	-1.873.687	-1.168.069	-784.952
Variabelt forrentet andel af gælden	1.888.265	1.314.405	970.703	642.420

Moderselskab 2007	Hovedstol/restgæld pr.			
	Kategori	31/12/07	31/12/08	31/12/10
Pantegæld i skibe	2.868.755	2.526.157	1.640.963	1.190.767
Lang bankgæld	238.611	178.958	59.653	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	527.869	0	0	0
Anden rentebærende gæld	58.248	38.073	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	22.217	12.561	0	0
Rentebærende gæld	3.715.700	2.755.749	1.700.616	1.190.767
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-22.217	-12.561	0	0
Anden fastforrentet gæld	-16.554	-11.292	0	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-1.861.200	-1.610.092	-907.876	-597.759
Variabelt forrentet andel af gælden	1.815.729	1.121.804	792.740	593.008

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 26	Ikke-likvide driftsposter	2006	2007
-5.417	1.687		Regulering af hensættelser m.v.	-5.186	10.265
0	-326		Tab/gevinst ved salg af driftsmidler m.v.	-4.865	-4.270
0	5.575		Årets forskydning i nedskrivning af varelager	0	5.575
250	-824		Ydelsesbaserede pensionsordninger indregnet i resultatopgørelsen	-436	4.811
6.582	9.970		Dagsværdi af tildelte aktieoptioner indregnet i resultatopgørelsen	6.582	9.970
1.415	16.082		Ikke-likvide driftsposter	-3.905	26.351

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 27	Ændring i driftskapital	2006	2007
11.161	-20.163		Ændring i varebeholdninger	13.948	-23.930
-59.232	74.357		Ændring i tilgodehavender	-185.858	52.382
198.016	7.243		Ændring i leverandørgæld og anden gæld	242.144	-76.151
149.945	61.437		Ændring i driftskapital	70.234	-47.699

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 28	Nettoinvestering i langfristede aktiver	2006	2007
-435	-2.032		Investeringer	-121.626	-18.197
1.036	0		Salg	21.070	3.242
601	-2.032		Ejendoms- og terminalinvesteringer, netto	-100.556	-14.955
-11.673	-19.069		Investeringer	-66.058	-49.884
232	583		Salg	9.370	5.507
-11.441	-18.486		Driftsmaterielinvesteringer m.v., netto	-56.688	-44.377

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007	Note 29	Ændring i andre finansielle lån	2006	2007
-14.920	-93.141		Afdrag og indfrielse af lån	-57.884	-121.823
298.240	22.571		Optagelse af lån	308.837	42.214
283.320	-70.570		Ændring i andre finansielle lån, netto	250.953	-79.609

Note 30 Køb af virksomheder og aktiviteter

2006	Norfolk Line Containers B.V.		Øvrige		Total	
	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi
Langfristede immaterielle aktiver	8.880	81.258	71	4.047	8.951	85.305
Langfristede materielle aktiver	61.203	77.313	142	142	61.345	77.455
Varebeholdninger	1.812	1.812	0	0	1.812	1.812
Tilgodehavender	109.881	109.881	5.351	5.351	115.232	115.232
Likvide beholdninger	19.598	19.598	-934	-934	18.664	18.664
Udskudt skatteaktiv, netto	962	-17.799	-2	-2	960	-17.801
Pensionsforpligtelser	-3.774	-3.774	0	0	-3.774	-3.774
Andre hensatte forpligtelser	-1.981	-1.981	0	0	-1.981	-1.981
Langfristede gældsforpligtigelser	-24.767	-26.740	0	0	-24.767	-26.740
Kortfristede gældsforpligtigelser	-71.863	-71.863	-9.131	-9.131	-80.994	-80.994
Selskabsskat	0	0	-915	-915	-915	-915
Overtagne nettoaktiver	99.951	167.705	-5.418	-1.442	94.533	166.263
Goodwill ved køb af virksomheder og aktiviteter		133.740		16.765		150.505
Anskaffelsessum		301.445		15.323		316.768
Heraf likvide beholdninger		-19.598		934		-18.664
Pengestrøm fra køb af virksomheder, netto		281.847		16.257		298.104

Koncern

Norfolk Line Containers B.V.

Pr. 15. august 2006 indgik DFDS A/S aftale om at erhverve 100% af aktierne i selskabet Norfolk Line Containers B.V. Indregning i Koncernen sker fra 1. oktober 2006, hvor kontrol er opnået. Selskabet opererer indenfor lo-lo containerrederi-virksomhed mellem Kontinentet og Irland og disponerer over ca. 2.400 containere samt fem chartrede skibe. Den væsentligste del af lasten er egen dør/dør produktion mellem Kontinentet og Irland. Selskabet har efterfølgende skiftet navn til DFDS Container Line B.V.

Goodwill ved købet udgør DKK 133,7 mio. og kan henføres til de synergier, som opnås med de eksisterende containeraktiviteter i DFDS Lys Line og DFDS Suardiaz Line, som trafikerer Nordsoen, Det Irske Hav samt Spanien. Selskabet vil komplementere det eksisterende netværk, og der opnås en forbedret geografisk markedsdækning og øget driftsmæssig fleksibilitet.

Norfolk Line Containers B.V. har realiseret en nettoomsætning og EBIT på henholdsvis DKK 171,3 mio. og DKK 11,0 mio. i perioden 1. oktober 2006 til 31. december 2006.

Øvrige køb af virksomheder og aktiviteter

Koncernen har i løbet af 2006 erhvervet øvrige mindre selskaber samt en aktivitet.

Øvrigt

Det har ikke været muligt at opgøre helårseffekten vedrørende tilkøbte virksomheder og aktiviteter.

I forbindelse med virksomhedskøb er betalt ca. DKK 2 mio. i sædvanlige rådgiverhonorarer.

Moderselskab

Køb af virksomheder i moderselskabet består af købet af Norfolk Line Containers B.V. samt to mindre selskaber. Likviditetseffekten ved køb af virksomheder i moderselskabet udgør DKK 306,3 mio.

2007

Koncernen og moderselskabet har ikke foretaget køb af virksomheder i 2007. Vedrørende regulering af købesum for DFDS Container Line B.V. (tidligere Norfolk Line Containers B.V.) henvises til note 10.

2006	2007	Note 31	Køb af minoritetsinteresser	2006	2007
-645	-1.626		AB DFDS LISCO	-645	-1.626
0	0		Halléns OY	-209	0
0	0		LHT (UK) Limited	-166	0
0	0		Transport Partners Intermodal Ltd.	0	-11.017
-645	-1.626		Pengestrøm fra køb af minoritetsinteresser	-1.020	-12.643

2006

AB DFDS LISCO

I løbet af 2006 er der opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 0,6 mio. svarende til en ejerandel på 0,2%, hvorefter selskabet ejes 92,3%.

LHT (UK) Limited

Den 17. oktober 2006 blev den resterende andel i LHT (UK) Limited opkøbt, således at selskabet herefter ejes 100% af LHT (Transport) Holding B.V.

Halléns OY

Den 1. januar 2006 blev den resterende andel i Halléns OY opkøbt, således at selskabet herefter ejes 100% af Halléns N.V.

2007

AB DFDS LISCO

I løbet af 2007 er der opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 1,6 mio. svarende til en ejerandel på 0,3%, hvorefter selskabet ejes 92,6%.

Transport Partners Intermodal Ltd.

Den 10. januar 2007 er den resterende andel i Transport Partners Intermodal Ltd. på 49% opkøbt, således at DFDS Lys Line Ireland herefter ejer selskabet 100%.

Note 32	Aktiver og forpligtelser bestemt for salg	2006	2007
	Langfristede aktiver, (se note 11)	0	131.973
	Kortfristede aktiver		
	Varebeholdninger	0	1.561
	Tilgodehavender	0	7.554
	Periodeafgrænsningsposter	0	708
	Kortfristede aktiver i alt	0	9.823
	Aktiver bestemt for salg i alt	0	141.796
	Kortfristede forpligtelser		
	Selskabsskat	0	134
	Anden gæld	0	7.256
	Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg i alt	0	7.390

Trampaktiviteten omfatter drift af fem multi-purpose skibe. Aktiviteten har ingen tilknytning til rutenetværket, som er defineret i strategien, der blev udmeldt 12. september 2007. Aktiviteten forventes afhændet i 2008, og præsenteres derfor i balancen som aktiver og forpligtelser bestemt for salg.

Note 33 Garantier og eventualforpligtelser m.v.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 133,3 mio. (2006: DKK 133,2 mio.) for Koncernen.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 1.038,0 mio. (2006: DKK 1.207,5 mio.) for moderselskabet.

Der er konstateret en gammel forurenings-skade på en grund i et af Koncernens selskaber. På nuværende tidspunkt har Koncernen ikke en forpligtelse til at rense grunden. Såfremt en sådan skulle opstå, har Koncernen mulighed for at få omkostningen hertil reguleret i den oprindelige købesum for selskabet. De udskudte betalinger vedrørende købesummen afspejler blandt andet modregningsadgangen.

Herudover er Koncernen og moderselskabet pr. 31. december 2007 part i forskellige retssager. Udfaldet af disse retssager forventes ikke at påvirke Koncernen væsentligt økonomisk ud over det i balancen indregnede.

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000		
2006	2007	Note 34 Kontraktlige forpligtelser	2006	2007	
Operationelle leasingkontrakter for lejede aktiver					
Minimum leasingydelse					
21.320	21.046	Inden for 1 år	30.582	30.546	
89.975	88.942	Fra 1 til 5 år	104.102	100.454	
39.890	15.657	Efter 5 år	69.570	41.661	
151.185	125.645	Ejendomme i alt	204.254	172.661	
8.782	9.262	Inden for 1 år	105.913	103.948	
38.314	39.423	Fra 1 til 5 år	418.595	407.807	
143.582	133.913	Efter 5 år	1.938.331	1.763.923	
190.678	182.598	Terminaler i alt	2.462.839	2.275.678	
656.226	722.602	Inden for 1 år	435.511	530.392	
1.054.876	1.203.216	Fra 1 til 5 år	957.777	1.144.305	
1.240.291	1.058.219	Efter 5 år	1.240.291	1.058.219	
2.951.393	2.984.037	Skibe i alt	2.633.579	2.732.916	
14.316	14.310	Inden for 1 år	32.470	30.662	
23.771	20.128	Fra 1 til 5 år	41.920	43.177	
38.087	34.438	Driftsmidler m.v. i alt	74.390	73.839	
<i>Samlede leasingkontrakter forventes afviklet som følger</i>					
700.644	767.220	Inden for 1 år	604.476	695.548	
1.206.936	1.351.709	Fra 1 til 5 år	1.522.394	1.695.743	
1.423.763	1.207.789	Efter 5 år	3.248.192	2.863.803	
3.331.343	3.326.718	Minimum leasingydelse i alt	5.375.062	5.255.094	

De opgjorte forpligtelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeomkostninger indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2007 for Koncernen DKK 667,0 mio. (2006: DKK 635,6 mio.) og for moderselskabet DKK 701,6 mio. (2006: DKK 641,1 mio.).

Leasingkontrakter på skibe har typisk en leasingperiode på mellem tre og ti år. De fleste leasingkontrakter vedrørende skibe har en option til forlængelse af leasingperioden. Øvrige aftaler er almindelige lejeaftaler med en minimum lejeperiode, hvor lejeaftalen herefter kan opsiges med et varsel på mellem 1 og 12 måneder.

Fremtidige minimumsfremlejeperioder, som forventes modtaget i henhold til certepartier, udgør i 2007 for Koncernen DKK 97,5 mio. (2006: DKK 128,2 mio.) og for moderselskabet DKK 258,5 mio. (2006: DKK 368,8 mio.).

Der er ikke indgået væsentlige aftaler som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med selskabet ændres som følge af et gennemført overtagelsestilbud.

NOTE 34 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2006	2007		2006	2007
Operationelle leasingkontrakter for egne udlejede aktiver				
Minimum leasingydelse				
		Skibe		
20.984	0	Inden for 1 år	92.047	71.090
24.318	0	Fra 1 til 5 år	173.126	66.833
45.302	0	Skibe i alt	265.173	137.923

De opgjorte minimum leasingydelse er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeindtægter indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2007 for Koncernen DKK 284,0 mio. (2006: DKK 287,1 mio.) og for moderselskabet DKK 205,6 mio. (2006: DKK 166,4 mio.).

Finansielle leasingkontrakter				
Minimum leasingydelse				
24.923	25.250	Inden for 1 år	86.047	80.278
47.941	22.688	Fra 1 til 5 år	190.253	115.907
72.864	47.938	Minimum leasingydelse i alt	276.300	196.185
-30.996	-20.064	Timecharter element	-123.985	-94.801
-11.780	-5.657	Finansieringselement	-27.121	-14.853
30.088	22.217	I alt	125.194	86.531
Indregning i balancen				
8.637	9.656	Kortfristede	37.542	35.294
21.451	12.561	Langfristede	87.652	51.237
30.088	22.217	I alt	125.194	86.531

De finansielle leasingkontrakter indregnet i regnskabet vedrører leasing af fire skibe (2006: fire skibe), som er leaset på timecharter vilkår indtil 2010. Leasingydelse er faste i leasingperioderne. For de tre af skibene har DFDS option til at forlænge aftalerne op til yderligere tre år. Der foreligger ingen option til køb af skibene.

Note 35 Nærtstående parter

Koncernens nærtstående parter med bestemmende indflydelse er Vesterhavet A/S, København, der ejer mere end 50% af aktierne i DFDS A/S, samt JL Fondet, København, da JL Fondet som følge af vedtægtsmæssige bestemmelser har bestemmende indflydelse over Vesterhavet A/S. Vesterhavet A/S og JL Fondets bestyrelses- og direktionsmedlemmer er ligeledes nærtstående parter.

Nærtstående parter omfatter herudover samtlige selskaber ejet af JL Fondet, Vesterhavet A/S, DFDS' tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder, jf. side 90 og note 13, samt disse virksomheders bestyrelse, direktion, ledende medarbejdere og disse personers nærtstående familiemedlemmer.

Der har bortset fra koncerninterne transaktioner (primært charterhyre, handel med skibe samt kommissioner o.lign.), der er elimineret i koncernregnskabet, normale bestyrelses- og direktionsvederlag (oplyst i note 5), aktiebaseret vederlæggelse til direktionen (oplyst i note 19) samt de nedenfor anførte transaktioner ikke i årets løb været gennemført transaktioner med nærtstående parter.

Der har i 2006 og 2007 været samhandel med J. Lauritzen A/S hovedsageligt relateret til serviceydelser. Al samhandel foregår på markedsmæssige vilkår.

Koncern

Salg af ydelser til J. Lauritzen A/S udgør i 2007 for Koncernen DKK 0,7 mio. (2006: DKK 0,9 mio.).

Moderselskab

DKK 1.000

	Salg af ydelser	Køb af ydelser	Salg af aktiver	Køb af aktiver	Tilgode- havender	Gæld
2006						
J. Lauritzen A/S	896	0	0	0	0	0
Tilknyttede virksomheder	268.223	954.188	568.976	0	1.512.378	422.283
2007						
J. Lauritzen A/S	671	0	0	0	0	0
Tilknyttede virksomheder	296.889	968.051	0	0	1.469.145	537.850

Indledning

Der foretages værdiforringelsestest ved udgangen af hvert år for goodwill samt øvrige langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver samt hvis der i løbet af året er indikation på værdiforringelse.

Definition af pengestrømsfrembringende enhed

I opdelingen på pengestrømsfrembringende enheder tages udgangspunkt i den interne organisering i forretningsområder, omfattende de tre primære forretningsområder Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Passenger Shipping samt de to strategiske forretningsområder Terminal Services og Trailer Services. De to forretningsområder Ro-Ro Shipping og Container Shipping betragtes begge som at være den laveste pengestrømsfrembringende enhed og er dermed det niveau værdiforringelsestesten kan foretages på. Ro-Ro Shipping fungerer som en enhed, hvor de enkelte tilknyttede virksomheder fungerer som støttevirksomheder. Container Shipping er ligeledes organiseret omkring et rutenetværk og den strategiske styring sker på tværs af virksomhederne. For forretningsområdet Terminal Services er det den enkelte terminal, der repræsenterer det laveste niveau for pengestrømsfrembringende enheder. For Trailer Services er det delkoncerne, der er det laveste niveau for pengestrømsfrembringende enheder.

Den enkelte rute i Passenger Shipping betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige forventede nettopengestrømme for den enkelte rute allokeres til det enkelte skib. Fordelingen sker ud fra skibets kapacitet i forhold til rutens kapacitet samt den forventede sejlplan i skibets brugstid i Koncernen. De forventede nettopengestrømme for skibet tillægges skibets forventede scrapværdi ved udløb af den forventede brugstid i Koncernen. Scrapværdien opgøres som estimeret nettosalgspris eller nettoskrotværdi.

Langfristede immaterielle og materielle aktiver henføres, jf. ovenstående definition, til det laveste niveau for pengestrømsfrembringende enheder, som den regnskabsmæssige værdi kan henføres til, og som kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Definition af pengestrøm og beregning af genindvindingsværdi

Udgangspunktet for beregning af fremtidige nettopengestrømme pr. pengestrømsfrembringende enhed er det budgetterede driftsresultat (EBIT) reguleret for enkeltstående begivenheder såsom åbning / lukning / ændring af eksisterende ruter, tilbygning / ombygning på eksisterende skibe samt nybygningsprogram.

For de enkelte pengestrømsfrembringende enheder er de estimerede pengestrømme baseret på de af bestyrelsen godkendte budgetter for det kommende regnskabsår. Der beregnes terminalværdi på budgetåret, dog tilpasset for væsentlige engangsposter.

Den estimerede nytteværdi af pengestrømme for Passenger Shipping er baseret på de af bestyrelsen godkendte budgetter for det kommende regnskabsår med tillæg af en prognoseperiode på fire år samt en fremskrivning fra og med det sjette år til udløb af den forventede brugstid for de skibe, der besejler ruten.

Nyttéværdien opgøres som den tilbagediskonterede værdi af fremtidige nettopengestrømme pr. pengestrømsfrembringende enhed. Nettorealisationsværdien opgøres som dagsværdien af de langfristede aktiver med fradrag af salgsomkostninger. Genindvindingsværdien er den højeste værdi af nytteværdien og nettorealisationsværdien. Hvis genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi af øvrige langfristede immaterielle og materielle aktiver foretages nedskrivning heraf til denne lavere værdi.

Nettorealisationsværdien for koncernens væsentligste aktiver, skibe, fastsættes på baggrund af gennemsnittet af 3-4 uvildige mæglervurderinger. Koncernen indhenter uvildige mæglervurderinger på koncernens skibe hvert år.

Diskonteringsrente

Koncernen fastsætter en diskonteringsrente for hver pengestrømsfrembringende enhed (forretningsområde) med udgangspunkt i en risikofri rente med tillæg af en risikopræmie tilknyttet til det enkelte forretningsområde. Den risikofrie rentes løbetid fastsættes ud fra den gennemsnitlige brugstid for aktiverne i det pågældende forretningsområde.

Følsomhedsanalyse

I forbindelse med udarbejdelsen af værdiforringelsestests udarbejdes der følsomhedsanalyser af indtjeningsgrundlaget ud fra relevante risikofaktorer, som Koncernen kan opgøre med en vis pålidelighed.

88

For hver pengestrømsfrembringende enhed beregnes ligeledes break-even på diskonteringsrenten svarende til den rente, som skulle have været anvendt, hvis genindvindingsværdien skulle svare til den regnskabsmæssige værdi.

Der er udarbejdet følsomhedsanalyser ved at ændre estimaterne indenfor sandsynlige udfald. Ingen af disse beregninger giver anledning til ændring af nedenstående resultat af værdiforringelsestest.

Nedskrivningsrækkefølge

Opstår der et nedskrivningsbehov er nedskrivningsrækkefølgen først goodwill og derefter andre immaterielle aktiver identificeret ved virksomhedskøb, samt de primære langfristede immaterielle og materielle aktiver i de enkelte forretningsområder. Nedskrivninger vil blive fordelt efter aktivernes regnskabsmæssige værdi med mindre det medfører en nedskrivning til en værdi mindre end nettorealisationsværdi, aktivets nytteværdi (såfremt det kan opgøres) eller nul.

Beregning for 2007

Den forventede vækstrate i prognoseperioden er 0% (2006: 0-3%). I fremskrivningen efter prognoseperioden antages en vækst på 0% (2006: 0%) for alle ruter i Passenger Shipping.

Diskonteringsrenter for de enkelte forretningsområder for 2007 er som følger:

<i>Diskonteringsrente før skat</i>	
Ro-Ro Shipping	8,1%
Container Shipping	7,9%
Passenger Shipping	8,9%
Terminal Services	8,2%
Trailer Services	8,8%

NOTE 36 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Der er ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestest i 2007. I 2006 blev goodwill og langfristede immaterielle aktiver nedskrevet med DKK 13,1 mio. vedrørende få mindre tilknyttede virksomheder og en aktivitet i Koncernen. Herudover blev et skib nedskrevet i 2006 med DKK 5,2 mio. Nedskrivningerne i 2006 er foretaget med udgangspunkt i forventningen til de fremtidige nettopengestrømme, herunder planlagte ændringer i aktivitetsniveau.

Værdiforringelsestest af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder (Morderselskab)

Der foretages værdiforringelsestest for de enkelte tilknyttede og associerede virksomheder i morderselskabet. Den enkelte virksomhed betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed.

Den estimerede nytteværdi af pengestrømmene baseres på de af bestyrelsen godkendte økonomiske budgetter for det kommende regnskabsår samt en fremskrivning baseret på nulvækst. Forventninger til pengestrømmene justeres for usikkerhed baseret på historiske resultater og tager højde for forventninger til mulige udsving i de fremtidige pengestrømme.

Morderselskabet anvender en diskonteringsrente, der er fastlagt for den enkelte tilknyttede og associerede virksomhed efter hvilket forretningsområde den tilhører. De anvendte diskonteringsrenter fremgår af ovenstående tabel. I 2006 blev generelt anvendt en diskonteringsrente på 7%.

Der er ikke foretaget nedskrivning af tilknyttede virksomheder i 2007 (2006: DKK 19,8 mio.).

Note 37 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater

Væsentlige skøn i forbindelse med implementering af regnskabspraksis

Ledelsen anser følgende skøn og estimater for væsentlige ved udarbejdelse af koncernregnskabet.

Forventede brugstider, scrapværdier og nytteværdier for skibe

Skibenes forventede brugstider hos Koncernen samt scrapværdier estimeres mindst en gang årligt. Herudover gennemføres værdiforringelsestest mindst en gang årligt af de regnskabsmæssige værdier af Koncernens skibe. Væsentlige ændringer i såvel forventede brugstider som scrapværdier samt i resultatet af værdiforringelsestest kan påvirke driftsresultatet. For indeværende år har dette medført en tilpasning af den økonomiske brugstid for delkomponenter på to passagerskibe. Effekten er en årlig reduktion i afskrivningerne med DKK 32 mio. Det ene passagerskib er efterfølgende blevet solgt ultimo 2007 med en avance på DKK 35 mio.

Regnskabspraksis og metoder for væsentlige skøn vedrørende forventede brugstider, scrapværdier og nytteværdier for skibe er beskrevet i note 1 og 36.

Kritiske regnskabsmæssige skøn for året

Ved udarbejdelse af koncernregnskabet for 2007 har ledelsen ikke foretaget væsentlige kritiske regnskabsmæssige skøn.

Note 38 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet væsentlige hændelser efter 31. december 2007.

SELSKABSOVERSIGT

Selskab	Ejerandel 2006*	Ejerandel 2007*	Land	By	Valuta	Aktiekapital
DFDS Tor Line N.V.			Belgien	Gent	EUR	62.000
Halléns N.V.	66	66	Belgien	Gent	EUR	297.000
Aukse Multipurpose Shipping Ltd.	92,3	92,6	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Lisco Optima Shipping Ltd.	92,3	92,6	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Rasa Multipurpose Shipping Ltd.	92,3	92,6	Cypern	Limassol	CYP	1.000
DFDS A/S			Danmark	København	DKK	800.000.000
DFDS Canal Tours A/S			Danmark	København	DKK	1.000.000
DFDS Stevedoring A/S			Danmark	Esbjerg	DKK	502.000
DFDS Lys Line UK Ltd.			England	Boston Dock	GBP	40.000
DFDS Seaways Ltd.			England	Harwich	GBP	8.050.000
DFDS Tor Line Plc.			England	Immingham	GBP	25.500.000
LHT (UK) Limited			England	Immingham	GBP	10.000
SpeedCargo Ltd.			England	Bradford	GBP	150.000
Halléns OY	66	66	Finland	Hamina	EUR	59.000
Halléns France SA	66	66	Frankrig	Paris	EUR	7.000
DFDS Container Line B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS Lys Line B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS Seaways B.V.			Holland	IJmuiden	EUR	18.000
DFDS Tor Line B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	23.000
LHT Transport B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	21.000
LHT (Trucking) B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	19.000
Transport Partners Intermodal Ltd.	51	100	Irland	Dublin	EUR	200
DFDS Italia SRL			Italien	Genova	EUR	77.000
DFDS Tor Line SIA			Letland	Riga	LVL	10.000
AB DFDS LISCO	92,3	92,6	Litauen	Klaipeda	LTL	332.547.434
Laivyno Technikos Priaziuros Baze	92,3	92,6	Litauen	Klaipeda	LTL	3.300.000
UAB Krantas Travel	92,3	92,6	Litauen	Klaipeda	LTL	400.000
UAB Lisco SL	92,3	92,6	Litauen	Klaipeda	LTL	100.000
UAB Aura Shipping	0	92,6	Litauen	Klaipeda	LTL	81.000
DFDS Lys Line AS			Norge	Lilleaker	NOK	1.538.000
DFDS Lys Line Rederi AS			Norge	Oslo	NOK	24.990.000
DFDS Seaways AS			Norge	Oslo	NOK	12.000.000
KST Terminal AS			Norge	Kristiansand	NOK	100.000
NorthSea Terminal AS	66	66	Norge	Oslo	NOK	1.000.000
DFDS Tor Line Spółka z.o.o.			Polen	Gdansk	PLZ	50.000
DFDS Tor Line AB			Sverige	Göteborg	SEK	25.000.000
SpeedCargo AB			Sverige	Göteborg	SEK	1.100.000
DFDS (Deutschland) GmbH			Tyskland	Hamborg	EUR	102.000
DFDS Tor Line GmbH			Tyskland	Cuxhaven	EUR	25.000
Lisco Baltic Service GmbH	92,3	92,6	Tyskland	Kiel	EUR	26.000
SpeedCargo GmbH			Tyskland	Hamborg	EUR	525.000

90

23 inaktive og holdingselskaber

* Når ikke andet er nævnt er selskaberne 100% ejede

PÅTEGNINGER

Ledelsens påtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2007 for DFDS A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2007 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2007.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 11. marts 2008

Direktion

Niels Smedegaard
Administrerende direktør

Christian Merrild
Direktør

Bestyrelse

Ivar Samrén
Formand

Vagn Sørensen
Næstformand

Claus Arnhild*

Michael Helbo*

Jill Lauritzen Melby

Anders Moberg

Thomas Mørk*

Ingar Skaug

Lene Skole

* Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

Den uafhængige revisors påtegning

Til aktionærerne i DFDS A/S

Vi har revideret årsrapporten for DFDS A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2007 omfattende ledelsens påtegning, ledelsens beretning samt resultatopgørelse, balance, opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger, pengestrømsopgørelse og noter for såvel Koncernen som moderselskabet. Årsrapporten aflægges efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Ledelsens ansvar for årsrapporten

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandarder. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at årsrapporten ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsrapporten. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af en årsrapport, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsrapporten.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2007 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2007 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

København, den 11. marts 2008

KPMG C. Jespersen Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Kurt Gimsing
statsaut. revisor

Torben Bender
statsaut. revisor

Fragtskibe (ro-ro)

	Byggeår	BT	Lanemeter
Tor Magnolia	2003	32.289	3.841
Tor Petunia	2004	32.289	3.841
Tor Primula	2004	32.289	3.841
Tor Begonia	2004	32.289	3.841
Tor Freesia	2005	32.289	3.841
Tor Ficara	2006	32.289	3.841
Tor Selandia	1998	24.196	2.772
Tor Suecia	1999	24.196	2.772
Tor Britannia	2000	24.196	2.772
Tor Futura	1996/00	18.725	2.308
Tor Anglia	1977/89	17.492	2.450
Tor Bellona ¹⁾	1980	22.748	2.723
Tor Dania ¹⁾	1978/95	21.491	2.562
Tor Belgia ¹⁾	1978/94	21.491	2.562
Tor Minerva ¹⁾	1978/99	21.215	2.070
Tor Humbria ¹⁾	1978	20.165	2.128
Tor Maxima ¹⁾	1978/95	17.068	2.723
Tor Baltica ¹⁾	1977/86	14.374	1.866
Tor Neringa ¹⁾	1975	12.494	1.745
Tor Cimbria (Aqua) ¹⁾	1986	12.189	2.026
Ark Forwarder ¹⁾	1998	21.104	2.715
Lygra ¹⁾	1979	7.012	955

Fragtskibe (ro-ro) til overtagelse i 2008/09

	Byggeår	BT	Lanemeter
Jinling NB 402 ¹⁾ - Tor Corona	2008	25.600	3.343
Jinling NB 403 ¹⁾ - Tor Hafnia	2008	25.600	3.343
Jinling NB 404 ¹⁾	2009	25.600	3.343
Jinling NB 405 ¹⁾	2009	25.600	3.343

Ro-pax skibe²⁾

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Dana Sirena	2002/03	22.382	2.494	623
Lisco Optima	1999	25.206	2.300	327
Lisco Gloria	2002	20.140	2.494	302
Lisco Patria	1991	18.332	1.800	204
Kaunas	1989	25.606	1.539	235
Vilnius	1987	22.341	1.539	120
Envoy ¹⁾	1979	18.653	2.261	110
Mermaid II ¹⁾	1972	13.730	1.094	93

Ro-pax skib til overtagelse i 2009

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Apuania NB 1241	2009	26.000	2.500	600

Passagerskibe

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Pearl of Scandinavia	1989/01/05	40.039	1.000	2.166
Crown of Scandinavia	1994/05	35.498	1.005	2.110
Queen of Scandinavia	1981/00	34.093	1.022	1.756
King of Scandinavia	1987/93/06	31.788	1.460	1.620
Princess of Norway	1986/93/06	31.356	1.460	1.650

Sideportsskibe

	Byggeår	BT	TEU ³⁾
Lysvik	1998/04	7.409	160
Lysbris	1999/04	7.409	160
Lysblink	2000/03	7.409	160
Lysfoss ¹⁾	1989/99	4.471	56
Lystind ¹⁾	1990/00	4.471	56
Lys-Skog ¹⁾	1991/98	4.471	56
Lyshav ¹⁾	1985	3.176	38
Tistedal ¹⁾	1996	4.464	139

Containerskibe

	Byggeår	BT	TEU ³⁾
Lys Point ¹⁾	2005	6.901	750
Dana Hollandia ¹⁾	2002	6.370	698
Dana Gothia ¹⁾	2003	6.370	698
Vanguard ¹⁾	1994	3.806	390
Angela J. ¹⁾	1995	3.804	390
Vanquish ¹⁾	1995	2.997	326
Endeavor ¹⁾	2005	7.642	750
Petuja ¹⁾	1997	6.362	700

Trampskibe

	Byggeår	BT	TEU ³⁾
Rasa	1998	3.893	353
Aukse	1997	3.893	353
Gediminas	1996	3.097	264
Vytautas	1995	3.097	256
Odertal ¹⁾	2007	3.183	221
Anna-Maria Sibum ¹⁾	2005	2.996	297
Transmar ¹⁾	1998	2.820	246
Solymar ¹⁾	1998	2.820	246
Mermerdelen ¹⁾	1991	2.450	180
Lys Carrier ¹⁾	1994	2.446	176
Elbeta ¹⁾	1993	2.416	197
Maria ¹⁾	1986	2.370	144
Isartal ¹⁾	1989	2.369	144

Trampskib til overtagelse i 2008

	Byggeår	BT	TEU ³⁾
Bodewes NB ¹⁾	2008	3.183	221

Turistbåde

	Bådtype	Byggeår	Passagerer
Ole Lukøje	Restaurantbåd, overdækket	2000	132
Klods Hans	Restaurantbåd, overdækket	1998	132
H.C. Andersen	Overdækket	2004	150
Snedronningen	Overdækket	1995	144
Nattergalen	Overdækket	1994	144
Sommerfuglen	Åben	2005	168
Prinsessen på Ærten	Åben	2003	168
Tinsoldaten	Åben	2002	168
Moster	Åben	2001	168
Svinedrengen	Åben	1998	168
Fyrtøjet	Åben	1997	168
Skorstensfejeren	Åben	1996	168
Hyrdinden	Åben	1996	168
Den Grimme Ælling	Åben	1992	168
Tommelise	Åben	1991	168
Den Lille Havfrue	Åben	1989	168

Turistbåd til overtagelse i 2008

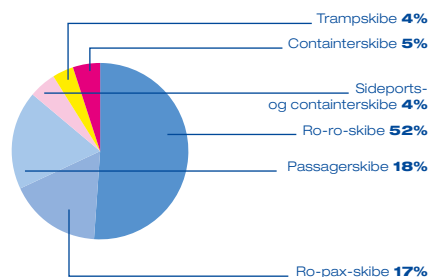
	Bådtype	Byggeår	Passagerer
Gilleleje NB 17	Overdækket	2008	150

¹⁾ Indbefragtet tonnage (time charter),

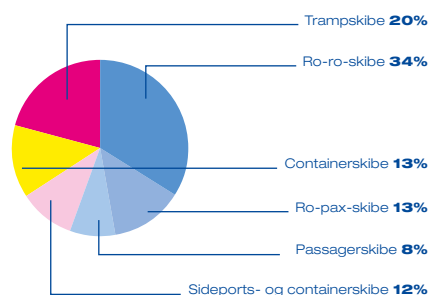
²⁾ Ro-pax: Kombineret ro-ro- og passagerskib,

³⁾ TEU: 20-fods containerenhed

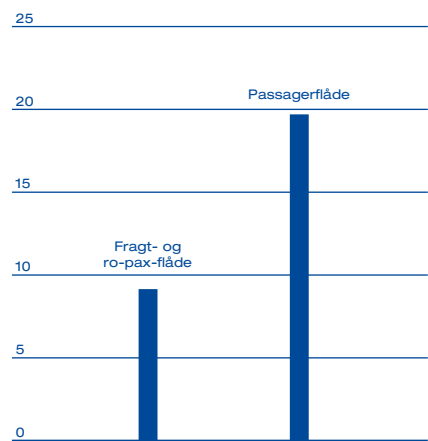
Flådesammensætning, bruttotons (%)



Flådesammensætning, antal skibe (%)



Ejet tonnage, gennemsnitlig alder (Antal år)



Direktør Ivar Samrén, Bestyrelsesformand

Fødselsdato: 29. november 1938
 Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
 Genvalgt: alle årene fra 2002 til 2007
 Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Bestyrelsesmedlem: House of Business Partners (FM), Egmont Fonden (FM), Egmont International Holding A/S (FM) (+ 2 datterselskaber heri), Otto Mønsted Aktieselskab A/S, Van Leer Group Foundation NL (FM), Gate Gourmet USAS Turkiet (FM), Crecor BV, NL (FM), Oscar Jacobsen/Stenstrøms AB

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring, blandt andet som CEO for Magazijn de Bijenkorf BV, Holland, CEO for SAS Service Partner A/S og koncerndirektør i SAS
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Servicevirksomhed

Direktør Vagn Sørensen, Næstformand

Fødselsdato: 12. december 1959
 Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
 Genvalgt: 2007
 Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Bestyrelsesmedlem: Scandic Hotels AB (FM), Select Service Partner Ltd. (FM), BTX Group A/S (FM), TDC A/S (FM), ST Global AG (NFM), Air Canada Inc., Braganza AS, FormuøEvolution I+II

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring, blandt andet som CEO for Austrian Airlines
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Luftfartsvirksomhed, herunder luftfragt

Nautisk chef Thomas Mørk, Medarbejdervalgt

Fødselsdato: 11. november 1972
 Indtrådt i bestyrelsen: 1. maj 2006
 Genvalgt: 2007
 Udløb af valgperiode: 2011

Kaptajn Claus Arnhild, Medarbejdervalgt

Fødselsdato: 26. oktober 1949
 Indtrådt i bestyrelsen: 14. april 1999
 Genvalgt: 2007
 Udløb af valgperiode: 2011

Direktør Anders Moberg, Bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 21. marts 1950
 Indtrådt i bestyrelsen: 11. april 2002



IVAR SAMRÉN

VAGN SØRENSEN

THOMAS MØRK

CLAUS ARNHILD

ANDERS MOBERG

Genvalgt: alle årene fra 2003 til 2007
Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Bestyrelsesmedlem: Velux A/S, Husqvarna AB, Clas Ohlson AB (FM)

Øvrige ledelseshverv: President/CEO Majid Al Futtaim Group, Dubai

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Detailhandel

Regnskabschef Jill Lauritzen Melby, Bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 6. december 1958
Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
Genvalgt: alle årene 2002 til 2007
Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Særlige kompetencer:

- Økonomistyring

Som følge af familiemæssige relationer til selskabets hovedaktionær, Vesterhavet A/S, kan Jill Lauritzen Melby ikke betrag-

tes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Styrmænd Michael Helbo, Medarbejdervalgt

Fødselsdato: 5. november 1962
Indtrådt i bestyrelsen: 28. marts 2007
Genvalgt: -
Udløb af valgperiode: 2011

Adm. direktør Ingar Skaug, Bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 28. september 1946
Indtrådt i bestyrelsen: 16. april 1998
Genvalgt: alle årene 1999 til 2007
Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Bestyrelsesmedlem: Lauritzen A/S, Center for Creative Leadership

Øvrige ledelseshverv: CEO for Wilh. Wilhelmsen ASA

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Shipping og logistik
- Luftfart og servicevirksomhed

Koncerndirektør Lene Skole, Bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 28. april 1959
Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
Genvalgt: 2007
Udløb af valgperiode: 10. april 2008

Øvrige ledelseshverv: Koncerndirektør i Coloplast A/S

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Finansiell styring

Direktionen

Niels Smedegaard, Koncernchef og administrerende direktør

Fødselsdato: 22 juni 1962

Christian Merrild, Økonomidirektør

Fødselsdato: 9 oktober 1954

Direktionen indgår i bestyrelser for datterselskaber i Koncernen.

FM: FORMAND

NFM: NÆSTFORMAND



JILL LAURITZEN MELBY

MICHAEL HELBO

INGAR SKAUG

LENE SKOLE

Niels Smedegaard (1962)

Koncernchef og administrerende direktør
Forretningsområdedirektør (midlertidig),
Passenger Shipping
Cand. merc
Ansæt i DFDS siden 2007

Christian Merrild (1954)

Økonomidirektør
Statsautoriseret revisor
Ansæt i DFDS i 1982-1984 og siden 1993

Peder Gellert Pedersen (1958)

Forretningsområdedirektør, Ro-Ro
Shipping og Terminal Services
Skibsmægler, HD (O)
Ansæt i DFDS siden 1994

Ole Sehested (1949)

Forretningsområdedirektør, Container
Shipping og Trailer Services
HD (A)
Ansæt i DFDS i 1966-2000 og siden 2002

Henrik Holck (1961)

HR-direktør
Cand. psych.
Ansæt i DFDS siden 2007



NIELS SMEDEGAARD



CHRISTIAN MERRILD



PEDER GELLERT
PEDERSEN



OLE SEHESTED



HENRIK HOLCK



DFDS' selskabsledelse følger i al væsentlighed OMX Den Nordiske Børs Københavns anbefalinger for god selskabsledelse, der med virkning fra og med regnskabsåret 2006 indgår som en del af oplysningsforpligtelserne for børsnoterede selskaber.

En fuld redegørelse om selskabsledelse i DFDS er tilgængelig fra www.dfds.com. De væsentligste forhold er beskrevet nedenfor i henhold til anbefalingernes otte afsnit.

DFDS' bestyrelse vil til generalforsamlingen den 10. april 2008 foreslå retningslinier for incitamentsordninger m.v. Retningslinierne indgår nedenfor i afsnit VI om bestyrelsens og direktionens vederlag.

I. Aktionærernes rolle og samspil med selskabsledelsen

Kapital- og aktiestruktur

DFDS' vedtægter indeholder ingen stemmeretsbegrænsninger, idet hvert aktiebeløb på DKK 100 giver én stemme, og ingen aktionærer har således særlige rettigheder. Vedtægterne indeholder desuden ingen ejerskabsbegrænsninger.

Bestyrelsen vurderer løbende sammenhængen mellem kapitalstrukturen og dels Koncernens kapitalomkostning, dels Koncernens behov for økonomisk handlefrihed. Sådanne vurderinger foretages med afsæt i økonomiske rapporter og særskilt i forbindelse med gennemførelse af større investeringer.

Målet for kapitalstrukturen er, at egenkapitalen skal udgøre 35-40% af de samlede aktiver. I perioder med større investeringer kan egenkapitalandelen reduceres til omkring 30%.

II. Interessenternes rolle og betydning for selskabet

Selskabets politik i relation til interessenterne

Et centralt styringsværktøj i DFDS er idégrundlag, mål og politikker, der blandt andet omfatter politikker for relationer til Koncernens interessenter samt omverdenen i øvrigt. Politikkerne omfatter også miljømæssige og sociale forhold.

Interessenternes rolle og interesser

Bestyrelsen drøfter løbende overensstemmelsen mellem de foreskrevne politikker og relationerne til interessenter og omverdenen, ligesom bestyrelsen løbende drøfter, om der er behov for at revidere Koncernens idégrundlag, mål og politikker i forhold til ændringer i organisationen og omverdenen.

III. Åbenhed og gennemsigtighed

Investor-relationen

DFDS' hjemmeside (www.dfds.com) indeholder en række Investor Relations-relaterede informationer, herunder om Corporate Governance.



DFDS har udarbejdet en Investor Relations-manual, der sammenfatter alle retningslinier og politikker knyttet til afgivelse af information til omverdenen og i særdeleshed til OMX Den Nordiske Børs København og de finansielle markeder.

Hvert kvartal afholder DFDS en telefonkonference for analytikere, investorer og andre interessenter i forbindelse med udsendelse af kvartalsrapporter samt årsrapporten. Præsentationer fra disse møder er tilgængelige på DFDS' hjemmeside umiddelbart efter møderne. Herudover deltager DFDS' ledelse løbende i investor-møder i Danmark og udlandet.

IV. Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsens overordnede opgaver og ansvar

DFDS' forretningsorden for bestyrelsen foreskriver, at bestyrelsen og direktionen sammen forestår ledelsen af Koncernen, herunder sørger for en forsvarlig organisation af Koncernen.

Den daglige ledelse af Koncernen varetages af direktionen i henhold til DFDS' forretningsorden for direktionen, der beskriver opgave- og arbejdsfordelingen mellem bestyrelsen og direktionen samt forretningsgange, bemyndigelser og instrukser mellem bestyrelsen og direktionen.

Bestyrelsen sikrer, at der hvert år udarbejdes en strategiplan og et budget samt måneds- og kvartalsrapporter.

Bestyrelsen ansætter selskabets direktion, og dispositioner af usædvanlig art eller stor betydning kan kun gennemføres af direktionen på grundlag af en særlig bemyndigelse fra bestyrelsen. Der afholdes regelmæssigt møder mellem bestyrelsens formandskab og direktionen.

V. Bestyrelsens sammensætning

Rekruttering og valg af bestyrelsesmedlemmer

Udvælgelse og indstilling af nye bestyrelsesmedlemmer initieres af formandskabet. Ved rekruttering af nye medlemmer lægges særlig vægt på blandt andet generel ledelseserfaring fra børsnoterede virksomheder. Dertil kommer indsigt og erfaring med brancher relateret til DFDS' forretningsområder, hvilket omfatter shipping og logistik samt forbrugermarkedet. Andre væsentlige rekrutteringskriterier er økonomisk indsigt, herunder af kapitalintensiv virksomhedsdrift og erfaring med virksomhedskøb samt international ledelseserfaring. Dertil kommer overvejelser

om kompetencefordelingen blandt medlemmerne og bestyrelsens aldersfordeling.

Oplysninger om de enkelte bestyrelsesmedlemmers særlige kompetencer findes i årsrapporten under ledelseshverv.

Bestyrelsens samlede profil er karakteriseret ved en betydelig international ledelseserfaring. Der var i 2007 således tre udenlandske medlemmer af bestyrelsen, heraf to svenske medlemmer og et norsk medlem. Fem ud af de seks generalforsamlingsvalgte medlemmer har eller har haft ledende stillinger i førende udenlandske virksomheder.

VI. Bestyrelsens og direktionens vederlag

Vederlagspolitik

Udgangspunktet for DFDS' vederlagspolitik er, at aflønning af såvel ledelse som medarbejdere sker i henhold til indsats og resultater samt forholdene i sammenlignelige virksomheder.

Bestyrelsens medlemmer modtager et fast årligt honorar, som fastsættes efter sammenligning med honorarer i andre selskaber. Honorarets størrelse fremlægges til godkendelse af generalforsamlingen hvert år.

Bestyrelsen har ingen incitaments-aflønning.

Direktionens aflønning består af en fast og en variabel del. Den faste aflønning består af nettoløn, pensions-bidrag og øvrige benefits. Den variable del består af en bonus og en optionsordning.

Formandskabet vurderer og fastlægger hvert år direktionens aflønning blandt andet set i forhold til andre danske selskabers ledelser.

Åbenhed om vederlag

Vederlaget for henholdsvis bestyrelsesformanden, næstformanden og bestyrelsesmedlemmer er oplyst i årsrapporten.

Direktionens samlede vederlag fordelt på fast og variabel del er oplyst i årsrapporten. Bestyrelsen vurderer på nuværende tidspunkt, at oplysning af individuelle direktionsmedlemmers vederlag og fratrædelsesordninger, som anbefalet af regelsættet for Corporate Governance, ikke er væsentligt for bedømmelsen af årsregnskabet. Bestyrelsen vurderer i øvrigt at sidstnævnte følger sædvanlig praksis.

Principper for etablering af incitamentsprogrammer

Som en del af den variable aflønning har direktionen mulighed for at opnå en årlig bonus, hvis bestemte mål nås. Bonusan-

delen varierer mellem direktionens medlemmer, og kan udgøre højst ca. 80 % af den årlige nettoløn. Bonusmålene er ved retningsliniernes godkendelse Koncernens resultat før skat, men vil også fremover kunne omfatte individuelle mål.

En anden del af den variable aflønning udgøres af optioner, der skal medvirke til at sikre overensstemmelse mellem direktionens incitament og værdiskabelsen for aktionærerne. Optionsprogrammet er revolverende og er ikke afhængigt af opnåelse af bestemte mål.

Direktionens medlemmer tildeles hvert år et antal optioner med en værdi, der maksimalt svarer til 1 års nettoløn. Værdien beregnes jf. Black & Scholes formel. Optionerne tildeles med en udnyttelseskurs, som er 5 % højere end markedskursen på tildelingstidspunktet. Der betales ikke vederlag til selskabet for modtagelse af optionerne. Optionerne har en løbetid på 5 år og kan udnyttes efter 3 år. Tildelingen sker på skattemæssige vilkår, der betyder, at gevinsten beskattes som aktieindkomst, mod at selskabet ikke får skattefradrag for omkostningerne knyttet til tildelingen. Antallet af tildelte optioner og deres værdi oplyses i selskabets årsrapport. Optionerne i direktionens aktieoptionsprogram er afdækket gennem selskabets beholdning af egne aktier.

VII. Risikostyring

Identifikation af risici

Risici knyttet til DFDS' virksomhed identificeres løbende af ledelsen. Det tilstræbes at reducere finansielle og driftsmæssige risici ved afdækning gennem sikringsinstrumenter og sikkerhedspolitikker og -rutiner samt overholdelse af alle relevante regelsæt for DFDS' aktiviteter. Strategiske og forretningsmæssige risici vurderes løbende i forbindelse med det årlige strategiarbejde og den løbende rapportering samt særskilt i forbindelse med større investeringsprojekter.

VIII. Revision

Regnskabspraksis og regnskabsmæssige skøn

I forbindelse med aflæggelsen af årsregnskabet drøfter bestyrelsen sammen med revisor væsentlige områder inden for regnskabspraksis, herunder regnskabsmæssige skøn.

Definitioner

Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	Resultat før af- og nedskrivning af langfristede materielle aktiver
Driftsresultat (EBIT)	Resultat efter af- og nedskrivning af langfristede immaterielle og materielle aktiver
Driftsmarginal	$\frac{\text{Driftsresultat (EBIT)}}{\text{Omsætning}} \times 100$
Driftsresultat efter skat (NOPAT)	Driftsresultat (EBIT) minus periodens betalbare skat justeret for skatteeffekten af finansiering, netto
Investeret kapital	Gennemsnitlig arbejdskapital (ikke-rentebærende kortfristede aktiver minus ikke-rentebærende kortfristede forpligtelser) plus langfristede immaterielle og materielle aktiver minus jubilæumsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser
Afkast af investeret kapital (ROIC)	$\frac{\text{Driftsresultat efter skat (NOPAT)}}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}} \times 100$
Beregnet kapitalomkostning (WACC)	Gennemsnitlig kapitalomkostningsprocent for egenkapital og gæld vægtet i forhold til kapitalstrukturen
Resultat til analyseformål	Årets resultat efter minoritetsinteresser eksklusive regulering af tidligere års skatter og tilbageførelsen af udskudt skat
Fri pengestrøm	Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto eksklusive renteudgifter, netto minus pengestrøm fra investeringsaktivitet
Egenkapitalforrentning	$\frac{\text{Resultat til analyseformål}}{\text{Gennemsnitlig egenkapital eksklusive minoritetsinteresser}} \times 100$
Egenkapitalandel	$\frac{\text{Egenkapital ultimo året}}{\text{Aktiver i alt}} \times 100$
Resultat pr. aktie (EPS)	$\frac{\text{Resultat til analyseformål}}{\text{Vægtet gennemsnitligt antal aktier i omløb}}$
P/E-ratio	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Resultat pr. aktie (EPS)}}$
Udbytte pr. aktie	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
Udbytte payout ratio	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Årest resultat efter minoritetsinteresser}}$
Direkte afkast	$\frac{\text{Udbytte pr. aktie}}{\text{Aktiekurs ultimo året}}$
Indre værdi pr. aktie	$\frac{\text{Egenkapital eksklusive minoritetsinteresser ultimo året}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
Kurs/Indre værdi (K/I)	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Indre værdi pr. aktie}}$

Ordlister

Ikke-fordelte poster: Centrale omkostninger som ikke fordeles til forretningsområder

Ro-ro: roll on-roll off: Skibstype hvor gods køres ombord og fra borde

Lo-lo: lift on-lift off: Skibstype hvor gods løftes på og af

Ro-pax: Kombineret ro-ro-fragt- og passagerskib

Sideportsskibe: Skibstype der lastes/losses via skibets side

Lanemeter: En længdemeter i en banebredde på et skibsdæk

Space charter: Leje af plads på et skibsdæk

Time charter: Leje af skib med besætning for en kortere eller længere periode

Bareboat charter: Leje af skib uden besætning for en kortere eller længere periode

Short sea: Skibsfart mellem destinationer i et afgrænset geografisk område.

Modsætningen hertil er deep-sea skibsfart, som sejler mellem kontinenter

Nordeuropa: Norden, Benelux, Storbritannien, Irland, Tyskland, Polen, de baltiske lande samt Rusland og de øvrige SNG-lande

Om DFDS' historie

DFDS blev grundlagt i 1866 ved en sammenslutning af datidens tre største danske dampskibsrederier på initiativ af C. F. Tietgen. Således blev DFDS' 140 års jubilæum fejret i 2006.

Fra begyndelsen var DFDS engageret i både inden- og udenrigsfart for såvel fragt som passagerer. Udgangspunktet for udenrigsfarten var Nordsøen og Østersøen og senere også Middelhavet. Ved slutningen af 1800-tallet etableredes ruter til USA og Sydamerika.

I takt med udbredelsen af godstransport til lands blev landbaserede speditons- og logistikaktiviteter en del af DFDS' forretningsgrundlag, og i 60'erne udvikledes dør-til-dør-konceptet for fragt.

Passagerskibsfart mellem New York og Miami baseret på et cruise ferry-koncept blev indledt i 1982, men levede ikke op til forventningerne og afvikledes i 1983. I forlængelse heraf omstruktureredes DFDS og aktiviteterne i Middelhavet samt ruterne til USA og Sydamerika blev afhændet.

DFDS' geografiske fokusområde for skibsfarten har siden været Nordeuropa.

De landbaserede speditons- og logistikaktiviteter blev udviklet gennem egen vækst og flere større virksomhedskøb. DFDS Dan Transport fremstod således i slutningen af 90'erne som en af de største landtransportvirksomheder i Nordeuropa.

Med henblik på at fokusere DFDS' ressourcer omkring rederivirksomhed blev DFDS Dan Transport afhændet i 2000, og i januar 2001 blev en ny fokuseret rederistrategi udarbejdet.

Siden da er fragt- og passagerskibsfarten udviklet gennem egen vækst og flere virksomhedskøb. De vigtigste investeringer har været det svenske passager- og fragtrederi Tor Line i begyndelsen af 80'erne, det norske fragtrederi North Sea Line i slutningen af 90'erne, det litauiske fragt- og passagerrederi LISCO i 2001 og det norske fragtrederi Lys-Line i 2003. Denne opkøbsstrategi er løbende suppleret med egen vækst genereret af blandt andet tonnageinvesteringer, hvoraf kontraheringen af seks ro/ro-nybygninger fra Flensborg Værft har haft en central betydning for de seneste års udvikling af fragttaktiviteterne i DFDS.

DFDS fremstår i dag som et af Nordeuropas førende fragt- og passagerrederier.

Redaktion DFDS A/S

Design og produktion KP2 as

Foto Søren Nielsen, Mogens Carrebye

Tryk P. J. Schmidt Grafisk

DFDS A/S
Sundkrogsgade 11
2100 København Ø
Tlf. 33 42 33 42
Fax. 33 42 33 11
www.dfds.com
CVR 14 19 47 11

Adresser på DFDS' salgsselskaber,
lokationer og kontorer er tilgængelige
på DFDS' hjemmesider.