



DFDS ÅRSRAPPORT 2008

BRINGING PEOPLE AND BUSINESSES TOGETHER BY SEA

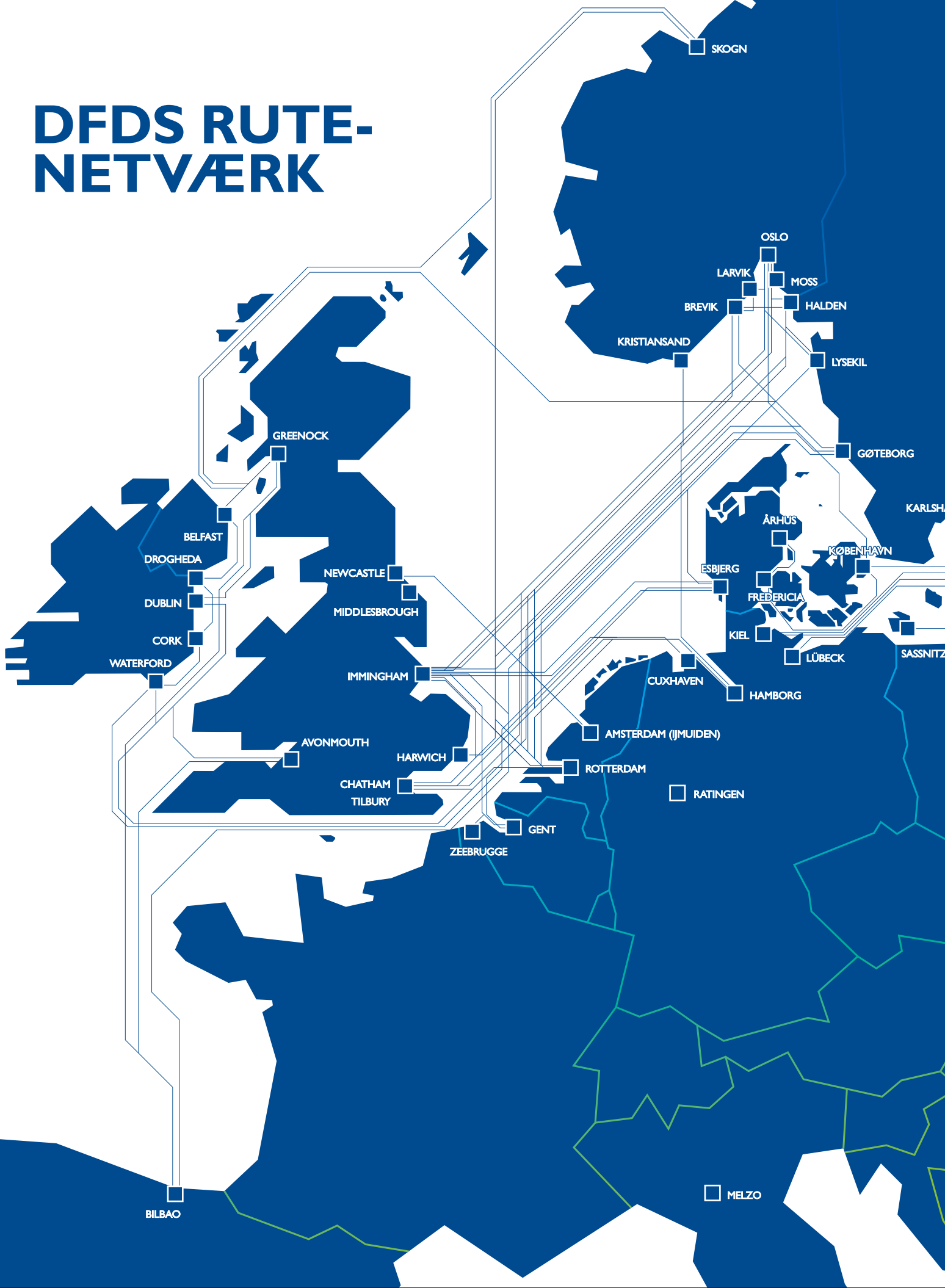
DFDS

**ET FØRENDE SØBASERET
TRANSPORTNETVÆRK
I NORDEUROPA**

I 2008 TRANSPORTEREDE VI:

- 10.000.000 LANEMETER FRAGT
- 109.000 CONTAINERE
- 1.600.000 PASSAGERER
- 16.000 TONS FRAGT
- 74.000 SENDINGER

DFDS RUTE- NETVÆRK





**PÅLIDELIGHED
FREKVENNS
KAPACITET**

DFDS' rutenetværk integrerer fragt- og passagervirksomhed: Vi leverer højfrekvente og pålidelige fragtruter til vognmands- og speditjonsvirksomheder. Vi udvikler og leverer industrielle logistikløsninger i et tæt samarbejde med producenter af tungt industrigods. Samtidig udbyder vi passagertransport med egen bil og maritime ombordoplevelser.

DFDS har omkring 4.300 ansatte og beskæftiger en flåde på omkring 60 skibe.

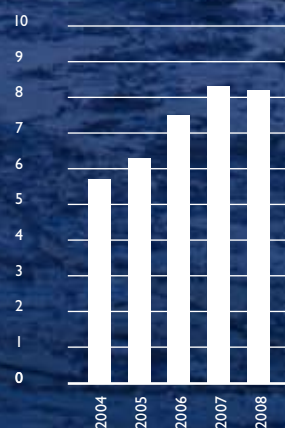
DFDS blev stiftet i 1866, har hovedkvarter i København og er noteret på NASDAQ OMX Den Nordiske Børs København.

4	Rutekort
7	DFDS 2008
8	Koncernens Hovedtal
9	Forord
10	Vision, strategi og mål
12	Ledelsens beretning
18	DFDS' omverden
20	Ro-Ro Shipping
26	Container Shipping
30	Passenger Shipping
34	Terminal Services
38	Trailer Services
42	Kundefokus
43	Miljøberetning
46	HR-Beretning
48	Aktionærforhold
50	Risikofaktorer
52	Regnskab 2008
54	Regnskabsberetning
58	Resultatopgørelse
59	Balance
61	Egenkapitalopgørelse
64	Pengestrømsopgørelse
65	Noter
102	Selskabsoversigt
103	Påtegninger
104	Flådeoversigt
106	Ledelseshverv
108	Koncernledelse
110	Corporate Governance i DFDS
114	Definitioner og ordliste

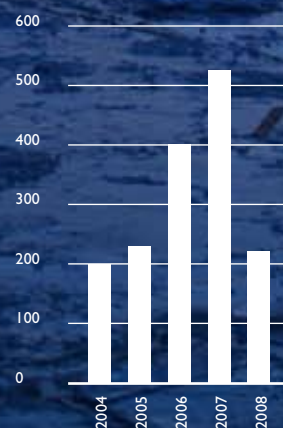


- OMSÆTNING OG RESULTAT PÅVIRKET AF NEDGANG I MÆNGDER I 2. HALVÅR, OG SÆRLIGT I 4. KVARTAL
- AKTIVITETER TILPASSET TIL ÆNDREDE MARKEDSVILKAR SIDEN HALVÅRET
- SOLIDITET FORBEDRET

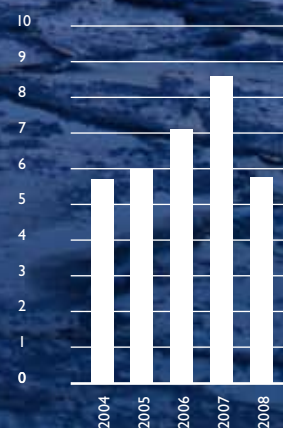
OMSÆTNING
(DKK MIA.)



RESULTAT FØR SKAT
(DKK MIO.)



AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC)
(%)



DFDS KONCERNENS HOVEDTAL

HOVEDTAL

DKK MIO.	2004	2005	2006	2007	2008	2008 EUR MIO. ¹
Resultatopgørelse						
Nettoomsætning ²	5.723	6.278	7.524	8.310	8.194	1.100
▪ Ro-Ro Shipping			3.471	3.680	3.799	510
▪ Container Shipping			1.293	1.642	1.654	222
▪ Passenger Shipping			1.838	1.932	1.779	239
▪ Terminal Services			706	703	647	87
▪ Trailer Services			918	986	963	129
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) ²	870	890	1.137	1.316	1.017	136
▪ Ro-Ro Shipping			794	896	767	103
▪ Container Shipping			128	151	101	14
▪ Passenger Shipping			242	249	194	26
▪ Terminal Services			12	15	-29	-4
▪ Trailer Services			15	57	33	4
Avance ved salg af skibe, ejd. og terminaler	20	29	33	33	40	5
Driftsresultat (EBIT)	391	433	587	752	456	61
Finansielle poster, netto	-190	-202	-193	-226	-235	-32
Resultat før skat	200	231	402	526	221	30
Årets resultat	194	193	364	412	253	34
Årets resultat efter minoritetsinteresser	176	175	352	400	247	33
Resultat til analyseformål	177	182	348	485	227	30
Kapital						
Aktiver i alt	7.986	8.457	9.991	9.610	8.610	1.156
DFDS A/S' andel af egenkapitalen	2.546	2.803	3.154	3.538	3.414	458
Egenkapital	2.700	2.904	3.265	3.653	3.484	468
Nettorentebærende gæld	3.556	3.970	4.654	3.828	3.425	460
Investeret kapital, gennemsnit	6.458	6.667	7.796	8.107	7.671	1.030
Antal medarbejdere, gennemsnit						
	4.026	4.215	4.346	4.427	4.301	-
Pengestrømme						
Pengestrøm fra driften, før finansiering og efter skat	829	711	1.167	1.264	983	132
Pengestrøm fra investeringsaktivitet	-1.449	-855	-1.698	-151	-345	-46
▪ Køb af virksomheder, aktiviteter og minoritetsinteresser	-18	-328	-306	-35	-40	-5
▪ Øvrige investeringer	-1.431	-527	-1.392	-116	-305	-41
Fri pengestrøm	-620	-144	-531	1.113	638	86
Nøgletal for drift og afkast						
Antal skibe	66	66	68	64	60	
Omsætningsvækst, %	8,7	9,7	19,8	10,5	-1,4	
EBITDA-margin, %	15,2	14,2	15,1	15,8	12,4	
Driftsmarginal, %	6,8	6,9	7,8	9,0	5,6	
Omsætningshastighed, investeret kapital, (antal gange)	0,89	0,94	0,97	1,03	1,07	
Afkast af investeret kapital (ROIC), %	5,8	6,0	7,0	8,6	5,8	
Egenkapitalforrentning, %	7,0	6,8	11,7	14,5	6,5	
Nøgletal for kapital og pr. aktie						
Egenkapitalandel, %	33,8	34,3	32,7	38,0	40,5	
Finansiell gearing, (antal gange)	1,40	1,42	1,48	1,08	1,00	
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	22	23	46	52	32	
Udbytte pr. aktie, DKK	7,0	7,5	11,0	15,0	0,0	
Antal aktier ultimo, '000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	
Aktiekurs ultimo, DKK	285	382	680	790	399	
Markedsværdi, DKK mio.	2.276	3.035	5.440	6.320	3.192	

Hoved- og nøgletal for 2004 er tilpasset IFRS regnskabspraksis.

1) Anvendt eurokurs pr. 31. december 2008: 745,06

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.

FORBEREDT PÅ UDFORDRENDE 2009

2009 vil med stor sikkerhed blive præget af et meget lavt efterspørgselsniveau. Under disse omstændigheder er det vores udfordring at tilpasse kapacitet og omkostninger til aktivitetsniveauet – samtidig med at vi bevarer den fremadrettede konkurrencekraft, når vinden skifter og fylder sejlene ud igen.

Vi begyndte vores tilpasningsproces tidligt med DFDS Seaways' forbedringsplan i maj 2008. Ved halvåret blev tilpasninger af fragtkapacitet og organisation sat i gang og dette arbejde har vi fortsat ind i 2009.

DFDS er derfor velforberedt til et udfordrende 2009.

Vores flåde moderniseres yderligere i 2009 og vi fortsætter med at skabe mere værdi for vores kunder gennem investering i og udvikling af vores nye salgsorganisation for fragt. Når vi kombinerer dette med de øvrige forbedringer og tilpasninger, der er gennemført, står DFDS godt rustet til at vinde markedsandele i de kommende år på trods af de nuværende vanskelige markedsvilkår.

Rederi- og transportvirksomhed er konjunkturfølsom og den hurtige og stejle vending af efterspørgslen reducerede DFDS' indtjeningsniveau i 2008, og i 2009 forventes indtjeningen ligeledes at blive påvirket af opbremsningen i EU's vækst. Vores lave ejerandel af dele af flåden indebærer dog en vis fleksibilitet og giver mulighed for at afbøde påvirkningen fra konjunkturudviklingen.

Vi øgede egenkapitalandelen til 40% ultimo 2008 og det finansielle beredskab for 2009 er tillige sikret. På det finansielle område er DFDS således også velforberedt til 2009.

Med forbehold for godkendelse fra konkurrencemyndighederne erhvervede DSV indirekte 25% af DFDS' aktiekapital i begyndelsen af 2009. Vi opfatter dette som en styrkelse af DFDS' muligheder for at opnå de opstillede strategiske og økonomiske mål, herunder konsolidering af DFDS' markedsposition.

Vi har været igennem et 2008 med en ekstraordinær omskiftelighed i markedsvilkårene. På den baggrund vil vi gerne rette en særlig stor tak til DFDS' medarbejdere samt vores kunder, aktionærer og samarbejdspartnere for indsatsen og samarbejdet i 2008.



IVAR SAMRÉN
BESTYRELSESFORMAND

NIELS SMEDEGAARD
ADMINISTRERENDE DIREKTØR

FRA RUTER TIL NETVÆRK

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.

Strategi

DFDS' vision og strategi blev i 2007 opdateret på baggrund af den forudgående væsentlige ekspansion af aktiviteterne, ændringer i omverdenen og ledelsesskiftet i begyndelsen af 2007.

Koncernens strategi er herefter 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 markedes- 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 landtransportbranchen 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 i nyt tonnage
- 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

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 konceptudvikling samt finansiell kapacitet til at investere i større og dyrere 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 geografiske 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 opnå 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 bidrager drift af egne havneterminaler i 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 aktivetskøb, 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 tilgangen af volumener på specifikke ruter.

Forretningsstruktur

Forretningsstrukturen består af fem forretningsområder:

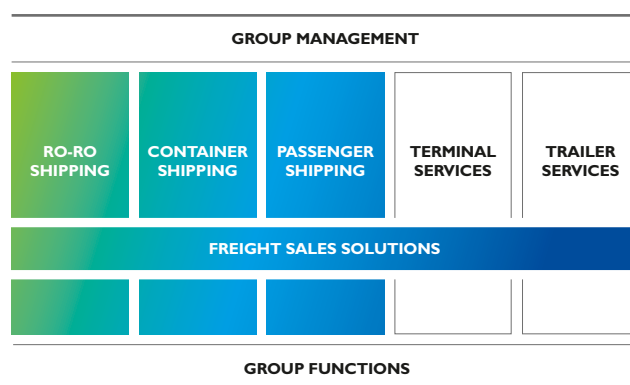
Forretningsområderne Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Passenger Shipping er ansvarlige for forskellige aktiviteter i rute-netværket, mens forretningsområderne Terminal Services og Trailer Services understøtter netværket med drift af havneterminaler og trailervirksomhed.

Der er derudover etableret en koordinerende salgsenhed – Freight Sales Solutions – på tværs af forretningsområderne. Enheden 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 2009 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%.



LEDELSENS BERETNING

-
- Ekstraordinært vanskelige og omskiftelige markedsvilkår
 - Tidlig tilpasning til markedsvilkår
 - Forbedringsplan gennemført for passageraktiviteter
 - Soliditet øget til 40%
-

Resultatudvikling

2008 var præget af betydelige ændringer i markedsvilkårene, oliepriser og valutakurser på baggrund af en tiltagende forværring af konjunkturudviklingen igennem året.

Hovedsageligt som følge af konjunkturudviklingen blev årets resultat før skat for 2008 reduceret med 58% til DKK 221 mio. Resultatet er ikke tilfredsstillende sammenholdt med DFDS' langsigtede økonomiske målsætning, men sammenholdt med de ekstraordinært vanskelige og omskiftelige markedsvilkår i 2008 anses resultatet for at være tilfredsstillende.

De første tegn på en vending i konjunkturudviklingen blev tydelige henimod slutningen af 2007 og ved udsendelsen af årsrapporten for 2007 i marts 2008 var der fortsat stor usikkerhed om konjunkturudviklingen. Dette medførte, at resultatforventningen som meddelt i årsrapporten var behæftet med større usikkerhed end sædvanligt.

Ved halvåret 2008 stod det klart, at der var udsigt til en længe-revarende, udbredt afmatning af konjunkturudviklingen, herunder vanskelige markedsvilkår i 2. halvår.

På denne baggrund blev årets resultatforventning nedjusteret ved halvåret, og da markedsvilkårene blev forværret yderligere og mere end forventet i andet halvår; blev resultatforventningen ligeledes nedjusteret ved udsendelsen af 3. kvartalsmeddelelsen til et resultat før skat i niveauet DKK 250-300 mio. Årets resultat blev således lavere end det meddelte interval blandt andet som følge af en uforudset nedskrivning vedrørende værdien af kundeportefølje på DKK 42 mio. Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev reduceret med 23%, hvilket var inden for det forventede interval om en reduktion på 20-25%.

Omsætningen blev DKK 8,2 mia., hvilket var 1% lavere end i 2007. Den forventede omsætningsvækst pr. 3. kvartal var omkring 0%. Justeret for stigningen i oliepristillæg var omsætningen 5% lavere og hovedparten af denne nedgang kan henføres til 4. kvartal, hvor omsætningen var 15% lavere.

Koncernens samlede aktiver blev reduceret med 10% i 2008 og egenkapitalandelen blev øget til 40%.

Konjunkturudviklingens resultatpåvirkning

Forværringen af konjunkturudviklingen påvirkede DFDS' resultatudvikling i 2008 negativt gennem:

- **Vanskelige markedsvilkår:** Den lave markedsvækst påvirkede driften negativt gennem en forringelse af kapacitetsudnyttelsen

og et øget konkurrencepres, særligt i 4. kvartal, hvor omsætningen blev reduceret med 15%

- **Højt olieprisniveau i 2. og 3. kvartal:** I kombination med den lave markedsvækst medførte det høje olieprisniveau i 2. og 3. kvartal et yderligere prispres i passager- og fragtmarkederne. Ved udgangen af 3. kvartal var der realiseret en væsentlig stigning i bunkeromkostningen, men det markante fald i olieprisen i 4. kvartal opvejede stort set den tidligere stigning
- **Omstrukturingsomkostninger:** For at imødegå de ændrede markedsvilkår blev der gennemført en effektivisering og tilpasning af aktiviteter igennem året, som medførte engangsomkostninger i størrelsesordenen DKK 43 mio.

Det er vanskeligt at kvantificere og adskille resultatpåvirkningen fra henholdsvis lav markedsvækst og høje oliepriser; idet sidstnævnte medvirkede til at svække efterspørgslen til og med 3. kvartal. Herefter blev den uholdbare og ustabile kombination af lav vækst og høje råvarerpriser afløst af en stejl opbremsning i aktivitetsniveauet og efterspørgslen i 4. kvartal.

Resultatudvikling på forretningsområdeniveau

Driftsresultatet, EBIT, blev forringet i alle fem forretningsområder i 2008. Ro-Ro Shippings EBIT blev i 2008 reduceret med 15%, hvilket hovedsageligt kan henføres til en svag markedsudvikling for rutenetværket i Østersøen og aktiviteter relateret til automobilektoren.

Den resultatmæssige tilbagegang var en del højere i de fire øvrige forretningsområder som foruden konjunkturudviklingen blev påvirket af flere engangsposter:

Container Shippings EBIT blev negativt i 2008 på grund af en intens konkurrencesituation for flere aktivitetsområder; herunder aktiviteterne mellem Irland, Kontinentet og Spanien, de intermodale aktiviteter på Nordsøen og charteringaktiviteterne. Hertil kommer en nedskrivning relateret til DFDS Container Line.

Passenger Shippings EBIT for 2008 indeholder flere ikke-sammenlignelige poster; hvilket også var tilfældet i 2007. Justeret herfor blev EBIT mere end halveret i 2008 især på grund af en reduktion af Amsterdam-rutens resultat.

Terminal Services' EBIT blev negativt i 2008 som følge af engangsomkostninger på DKK 33 mio. og en underskudsgivende havneterminal i Immingham, England.

Trailer Services' EBIT blev reduceret væsentligt i 2008 på grund af en markant forringelse af resultatet for områdets belgiske traileroperatør; hvilket blandt andet skyldes en stor eksponering over for automobilektoren. Forretningsområdets øvrige aktiviteter opnåede en mindre resultatfremgang i 2008.

Strategisk udvikling

Strategien blev først og fremmest implementeret på de indre linier i 2008.

Den nye organisationsstruktur med fem forretningsområder, oprettet i anden halvdel af 2007, blev implementeret fuldt ud. Der blev gennemført en centralisering af flere tværgående funktioner samt en opgradering af HR- og kommunikationsområderne, og derudover blev den nye tværgående salgsorganisation for fragt (Freight Sales Solutions) iværksat.

Det strategiske fokus blev skærpet gennem et salg af forretningsområdet Tramp med en tilfredsstillende avance på DKK 28 mio.

For at klargøre DFDS til at realisere strategiens vækst mål blev der i foråret 2007 iværksat et omfattende forbedrings- og effektiviseringsprogram under overskriften "Go Forward Plan". Dette program blev videreført i 2008 og de vigtigste resultater er beskrevet nedenfor.

Et centralt strategisk mål for DFDS er at udvide rutenetværket i Nordeuropa, hvilket hovedsageligt vil ske gennem virksomhedskøb. I årets løb er der gennemført analysearbejde for at være forberedt på deltagelse i eventuelle konsolideringsmuligheder.

DFDS' strategier og mål er nærmere beskrevet på side 10-11.

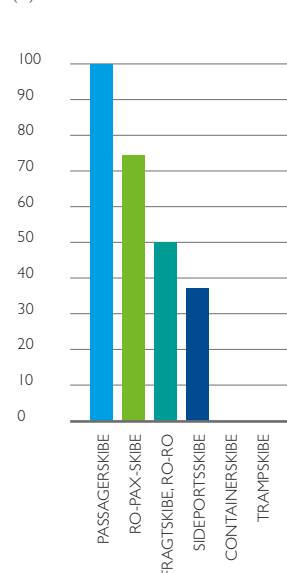
Effektiviseringsprogram videreført

Forbedrings- og effektiviseringsprogrammet ("Go Forward Plan") blev videreført i 2008 med fokus på styrkelse af ledelses- og styringsprocesser samt den driftsmæssige effektivitet. Hertil kom projekter rettet mod forbedring af indtjeningen for specifikke aktiviteter, hvor forbedringsplanen for DFDS Seaways var den primære opgave.

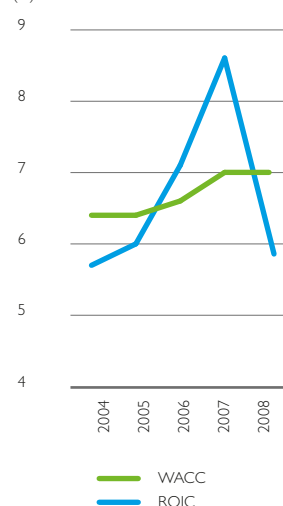
De vigtigste tiltag, der blev gennemført i 2008, var:

- **Forbedringsplan for Passenger Shipping (DFDS Seaways):** Den gennemførte omstrukturering forventes at generere besparelser på omkring DKK 100 mio. i 2009. På nuværende tidspunkt skønnes 90% af besparelserne at blive opnået. Omstruktureringen omfattede lukning af Bergen-ruten, rationalisering og omlægning af organisationen på land og om bord på skibene samt indførelse af nye og mere fleksible overenskomster og bemandingsprincipper.
- **Prisstyring, Ro-Ro Shipping:** Der er gennemført et analysearbejde og udviklet rapporteringsværktøjer for at kortlægge sammenhænge mellem prissætning, produktmix og kapacitetsudnyttelse på tværs af rutenetværket. Der er opnået en øget transparens omkring optimering af den enkelte afgangsinntjening, hvilket har medvirket til at understøtte rateniveauer og udnyttelse.
- **Opstart af tværgående salgsorganisation for fragt:** Den nye organisation, Freight Sales Solutions, blev iværksat primo april 2008. Organisationen har allerede nu sikret en højere grad af koordinering af salgsarbejdet mellem forretningsområder og agentselskaber samt understøttet netværksstrategien over for større fragtkunder med transport- og logistikopgaver, der går på tværs af netværket. Der blev endvidere opnået en række nye kontrakter, se side 42 for resultater.
- **Debitoropfølgning:** For at optimere DFDS' pengestrøm blev der udviklet nye processer og systemer til opfølgning på debitorer og flere pilotprojekter blev gennemført med tilfredsstillende resultat.

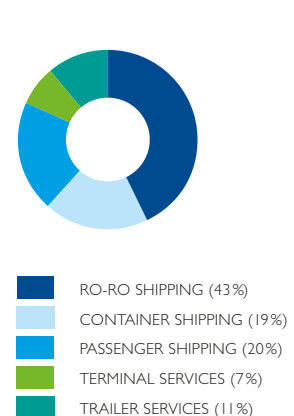
EJERANDEL FORDELT PR. SKIBSTYPE (%)



UDVIKLING I AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC) OG KAPITALOMKOSTNING (WACC) (%)



OMSÆTNING PR. FORRETNINGSOMRÅDE 2008





60

SKIBE OPEREREDE DFDS I 2008

Den nye model for debitoropfølgning er implementeret i flere datterselskaber og vil løbende blive implementeret i hele Koncernen.

- **Integration af passageraktiviteter:** For at udnytte Passenger Shippings kompetencer inden for passagerskibs fart på tværs af rutenetværket er der igangsat en integrationsproces. I 2008 blev DFDS Seaways' bookingsystem implementeret hos DFDS LISCO, der opererer fire ro-pax-ruter i Østersøen. Der blev udviklet en ny forretningsmodel for deling af fragt- og passageraktiviteter på et ro-pax-skib, som implementeres på ro-pax-ruten Esbjerg-Harwich i 2009. Passageromsætning på omkring DKK 110 mio. overføres til forretningsområdet Passenger Shipping fra Ro-Ro Shipping.

Aktiviteter tilpasses ændrede markedsvilkår

I andet halvår 2008 og begyndelsen af 2009 blev der gennemført en række tilpasninger af aktiviteter på grund af den tiltagende forværring af markedsvilkårene igennem året.

Tilpasningerne var rettet mod at reducere rutenetværkets kapacitet gennem tilbagelevering eller udchartring af overskydende tonnage samt reduktion af antal afgang. Driftsomkostninger blev reduceret gennem ændringer i skibsdriften og genforhandling af havne- og charteraftaler. Herudover blev fragtagenturorganisationen tilpasset til et lavere aktivitetsniveau og salgsindsatsen blev intensiveret, særligt over for industrikunder.

Der er identificeret yderligere muligheder for tilpasning af aktiviteter igennem 2009 såfremt aktivitetsniveauet svækkes yderligere.

Økonomisk målsætning

Forrentningen af den investerede kapital (ROIC) blev reduceret til 5,8% i 2008 fra 8,6% i 2007. Forrentningen var således lavere end DFDS' kapitalomkostning, der primo 2008 var beregnet til 7,0%.

Kapitalomkostningen blev primo 2009 beregnet til 7,0%. Omkostningen er således uændret i forhold til 2008, idet blandt andet et lavere risikofrit renteniveau opvejes af en højere lånerente.

DFDS' langsigtede overordnede økonomiske målsætning er uændret at opnå en forrentning, der overstiger kapitalomkostningen med 30-50%. For 2009 svarer dette mål til en forrentning på 9,1-10,5% med udgangspunkt i den beregnede kapitalomkostning på 7,0%.

Resultatforventningen for 2009 svarer til en lavere forrentning af den investerede kapital og afspejler en forventning om fortsat vanskelige markedsvilkår i 2009. Der synes på nuværende tidspunkt at være udsigt til et lav-vækst scenarie i Nordeuropa med en sandsynlig varighed på to til tre år. Et sådant scenarie vil alt andet lige vanskeliggøre opnåelsen af det langsigtede målinterval, mens opnåelse af en forrentning på niveau med kapitalomkostningen skønnes at være realistisk.

TILPASNING AF AKTIVITETER

TILPASNINGSSOMRÅDE	PÅVIRKNING
Reduktion af rutenetværkets kapacitet, herunder tilbagelevering og udchartring af overskydende tonnage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tilbagelevering af tre skibe ▪ Fire ro-ro-skibe udchartret ▪ Ét passagerskib oplagt ▪ Antal ugentlige afgang reduceret på flere ruter
Reduktion af driftsomkostninger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forlængelse af sejltid ▪ Optimering af bunkerforbrug ▪ Genforhandling af havneaftaler ▪ Genforhandling af charteraftaler
Tilpasning af organisationen til et lavere aktivitetsniveau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fragtagentur i Esbjerg nedlagt ▪ Antal stillinger i fragtagenturer reduceret med 12-17% i: <ul style="list-style-type: none"> - England - Holland - Irland - Litauen - Norge - Sverige - Tyskland ▪ Antal stillinger i havneterminal i England reduceres med 15% (70 stillinger)
Fokus på salgsaktiviteter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prisjusteringer ▪ Krydssalg ▪ Ny aftale opnået inden for papirindustrien ▪ Nye fremadrettede aftaler indgået inden for bil- og stålindustrien

Flådens udvikling

DFDS opererede ved udgangen af 2008 i alt 60 skibe, en nedgang på fire skibe i forhold til samme periode sidste år, hvilket primært skyldes salget af forretningsområdet Tramp, der opererede fire skibe.

Som følge af tilpasning af kapaciteten i rutenetværket til det generelt lavere aktivitetsniveau, og tilgang af tonnage i 2008, steg antallet af eksternt udchartrede skibe fra tre skibe primo 2008 til otte skibe primo 2009. Herudover blev to indchartrede skibe tilbageleveret i løbet af 2008 og et passagerskib blev oplagt i september. Sidstnævnte skib blev i februar 2009 udchartret som hotelskib frem til april 2009.

Ejerandelen pr. skibstype varierer i henhold til skibstypens grad af specialisering. De mest specialiserede skibe i flåden er passager-skibe og for disse skibe er ejerandelen 100%. Dele af ro-ro-flåden er

RESULTATFORVENTNINGER PR. FORRETNINGSOMRÅDE 2009

FORRETNINGSOMRÅDE	OMSÆTNING	EBITDA	FOKUS
Ro-Ro Shipping	Væsentligt lavere	Væsentligt lavere	Tilpasning af kapacitet til markedsudvikling
Container Shipping	Lavere	En del lavere	Tilpasning af kapacitet til markedsudvikling
Passenger Shipping	Lavere	Væsentligt højere	Opnå mål for forbedringsplan
Terminal Services	Væsentligt lavere	På niveau med	Forbedring af indtjening for havneterminal i England
Trailer Services	Lavere	På niveau med	Forbedring af indtjening for belgisk operatør
Ikke-fordelte poster	n.a.	På niveau med	Effektivisering af processer for centrale funktioner

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 var 0%.

En lav ejerandel indebærer alt andet lige mulighed 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 egne ro-ro-fragtskibe var 8,4 år ved udgangen af 2008, hvilket anses for at være tilfredsstillende. Passagerskibenes gennemsnitlige alder var 21 år ved udgangen af 2008, hvilket er tilfredsstillende og på niveau med tilsvarende flåder af passagerskibe.

I 2007 blev der indgået aftale om indchartring af fire nybyggede ro-ro-fragtskibe, hvoraf de to første blev leveret i 2008. De to sidste skibe forventes leveret i juni 2009 og januar 2010. Herudover er der leveret to nyere ro-ro-skibe i januar 2009 og tre ro-ro-skibe forlænges i 2009. På denne baggrund forventes som udgangspunkt ingen investeringer i køb af ro-ro-fragtskibe frem til og med 2012.

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.

Som udgangspunkt forventes ingen køb af passagerskibe frem til og med 2011, om end det kan blive aktuelt at ombygge og opgradere tonnage i perioden.

Udfordrende år for medarbejderne

2008 bød på mange forandringer og udfordringer for DFDS' medarbejdere som følge af implementering af forbedringsplaner og effektivitetsprogrammer samt indkøring af den nye organisationsstruktur. Hertil kom den nødvendige tilpasning af aktiviteter på baggrund af forværringen af markedsvilkårene i primært andet halvår og begyndelsen af 2009.

DFDS' medarbejdere har igennem 2008 udvist en forbilledlig loyalitet og engagement i håndteringen af de mange forandringer.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere blev reduceret med 3% til 4.301 i 2008. Reduktionen i antal medarbejdere var hovedsageligt relateret til ændringerne gennemført i forretningsområdet Passenger Shipping.

På side 46 findes mere information om HR-området.

Ændringer i direktion og koncernledelse

Carsten Jensen blev d. 21. april 2008 udnævnt til direktør for forretningsområdet Passenger Shipping og indtrådte samtidig i DFDS' koncernledelse. Carsten Jensen har været ansat i DFDS siden 2005 som underdirektør i DFDS Seaways med ansvar for salg og markedsføring.

DFDS' økonomi- og finansdirektør Christian Merrild gennem 16 år besluttede efter eget ønske at forlade DFDS med virkning fra april 2009. Der er igangsat en proces for at finde en afløser i løbet af foråret.

I januar 2009 blev koncernledelsen udvidet med Björn Petrusson for at styrke det kommercielle fragtfokus. Björn Petrusson er ansvarlig for den tværgående salgsorganisation rettet mod fragtkunder; Freight Sales Solutions, og direktør for datterselskabet DFDS Tor Line AB siden 2001.

Sikkerhed og sikring højeste prioritet

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

Der pågår en løbende udvikling af Koncernens sikkerhedsstyrings-system (ISM-kode). Systemet består af dokumenterede processer med 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. Resultaterne af dette arbejde gennemgås løbende af ledelsen, hvor de enkelte områder af sikkerhedsledelsen analyseres og bearbejdes.

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; klassifikationsselskaber, EU og forsikringsselskaber 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 besætnin-

gen 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 fortsat 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. DFDS varetager endvidere formandsposten på vegne af Danmark i Nordisk Komité for Passagerskibssikkerhed "Nordkompass".

Resultatforventning 2009

DFDS' primære markedsområde er Nordeuropa, hvor der generelt er udsigt til negativ økonomisk vækst i 2009. Det er fortsat usikkert om konjunkturudviklingen vil forblive negativ igennem hele 2009 eller om en forbedring af forholdene kan indtræde mod slutningen af året.

Derudover er der fortsat usikkerhed om udviklingen i oliepriser og valutakurser:

Resultatet for 2009 vil blive påvirket af følgende forhold:

- **Omsætning:** Koncernens omsætning vil blive lavere end i 2008 på baggrund af lavere volumener og reduktion af kapacitet. I de første to måneder af 2009 var fragtmængderne omkring 25% lavere end i 2008, mens passagermarkedet var mindre påvirket
- **Bunkeromkostning:** Det skønnes, at en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet primo marts 2009 indebærer en resultatpåvirkning på ca. DKK 0,2 mio.
- **EBITDA:** Koncernens driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) forventes at blive omkring 20% lavere end i 2008
- **Investeringer:** De samlede investeringer forventes at udgøre omkring DKK 1,3 mia. i 2009. Der er ikke planlagt større anlægsinvesteringer i 2010 og 2011.
- **Afskrivninger:** Som følge af ovennævnte investeringer forventes afskrivninger at stige i 2009 med ca. DKK 40 mio.

På denne baggrund, og med udgangspunkt i allerede igangsatte omkostningstilpasninger, forventes for Koncernen et resultat før skat i 2009 på omkring nul. Forventningen er behæftet med betydelig usikkerhed.

EBITDA FORVENTES REDUCERET MED OMKRING 20% I 2009



DFDS' OMVERDEN

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 allerede 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.

Det er endvidere besluttet i 2008 at indføre en ny grænse på 0,1% for indhold af svovl i bunkers med virkning fra 2015 i Østersøen og Nordsøen. Begge områder er såkaldte SECA-områder (Sulphur Emission Control Area). Uden for disse områder sigtes på en reduktion af svovlindholdet til 0,5%.

Reduktion af svovlindholdet til 0,1% i 2015 forudsætter, at der er etableret en forsyningssikkerhed for dette produkt, hvilket ikke er til stede i dag. Overgangen vil øge omkostningsniveauet og der pågår en udvikling af teknologi til at reducere svovlindholdet af bunkers ombord på skibet i modsætning til køb af bunkers med et svovlindhold på 0,1%.

Vejskat, Eurovignet: I 2006 vedtog EU et direktiv om vejafgifter, Eurovignetdirektivet, som har til formål at regulere indholdet af ordninger for vejafgifter. EU behandler fortsat direktivet om indførelse af brugerbetaling for infrastruktur med henblik på dækning af omkostninger relateret til eksternaliteter som forurening og trafikbelastning. Direktivet er i første omgang rettet mod vejsektoren. Formålet med direktivet er at understøtte brug af renere lastbiler, valg af ruter gennem mindre trafikbelastede områder, optimering af kapacitetsudnyttelse og dermed en generelt mere effektiv brug af EU's infrastruktur.

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

INTERNATIONAL RO-RO PASSAGER- OG FRAGTM/ÆNGDER

	PASSAGERER			FRAGTENHEDER*		
	2007	2008	ÆNDRING	2007	2008	ÆNDRING
Østersøen nord	16.494.969	17.084.807	3,6%	602.825	621.982	3,2%
Østersøen syd	12.786.379	12.409.269	-2,9%	1.890.247	1.857.858	-1,7%
Kattegat	20.528.892	20.221.329	-1,5%	1.011.332	953.023	-5,8%
Nordsøen	2.358.020	2.230.505	-5,4%	1.206.280	1.139.034	-5,6%
Kanalen	17.683.404	17.108.958	-3,2%	2.721.209	2.636.246	-3,1%
Irske Hav	5.640.267	5.264.525	-6,7%	1.296.446	1.245.410	-3,9%
Ro-ro i alt	75.491.931	74.319.393	-1,6%	8.728.339	8.453.553	-3,1%
<i>International bro- og tunneltrafik</i>						
Øresundsbroen	14.806.000	14.977.000	1,2%	338.426	341.106	0,8%
Eurotunnel	9.343.049	8.313.663	-11,0%	1.414.709	1.254.282	-11,3%
Bro- og tunnel i alt	24.149.049	23.290.663	-3,6%	1.753.135	1.595.388	-9,0%

Kilde: Shippax, egne tal. Statistikken er vejledende da flere rederier ikke indgår i tallene.

* En fragtenhed svarer til ca. 13 lanemeter

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. I marts 2009 udvides ordningen til også at omfatte selvstændige vognmænd.

Statsstøtte: EU's 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 EU's vejnet og flytte gods fra vej- til søtransport.

Påvirkning fra konjunkturudvikling

Efter en længere periode med økonomisk vækst i Nordeuropa vendte konjunkturudviklingen i 2008 og særligt årets sidste kvartal var præget af negativ økonomisk vækst. For EU er der på nuværende tidspunkt konsensus om negativ økonomisk vækst i størrelsesordenen 2% i 2009.

Lavere efterspørgsel i økonomien indebærer lavere produktion og forbrug og dermed et generelt lavere aktivitetsniveau i transportsektoren. For passager- og fragtskibsfart er konsekvensen lavere volumener i markedet, hvilket umiddelbart skaber overkapacitet, da tilpasning af tonnagekapacitet sker trinvis og med en vis forsinkelse. Derfor kan mulighe-

deme for at reducere kapacitet være begrænsede på kort og mellemlang sigt. I yderste konsekvens medfører konjunkturudviklingen rutelukninger. Herudover bidrager overkapacitet til at øge prispresset i markedet.

Konsolidering af europæisk skibsfart

Den negative konjunkturudvikling, jævnfør ovenfor, skønnes at ville fungere som en katalysator for en yderligere konsolidering af europæisk ro-ro-baseret skibsfart som følge af behovet for at forbedre indtjeningsniveauet og finansiell soliditet gennem sammenlægning og rationalisering af aktiviteter.

Der skete en vis konsolidering blandt nordeuropæiske færgerederier i 2008, idet det græske rederi Superfast Ferries, ejet af Attica Group, lukkede selskabets tilbageværende rute i Nordeuropa mellem Skotland og Belgien i efteråret. Det danskejede rederi Norfolkline har meddelt, at selskabet vil genåbne ruten i april 2009. Det norske rederi Kystlink åbnede en rute mellem Norge og Danmark i 2008, som blev lukket i efteråret blandt andet under påvirkning af Color Lines indsættelse af ny ro-pax tonnage mellem Norge og Danmark. Også i den nordlige del af Østersøen blev der i 2008 indsat ny ro-pax tonnage.

I februar blev en omfattende omstrukturering af det franske rederi SeaFrance, der sejler mellem Frankrig og England, meddelt. I Middelhavet blev den græske færgesektor konsolideret gennem opkøb af Grimaldi Naples og Attica Group.

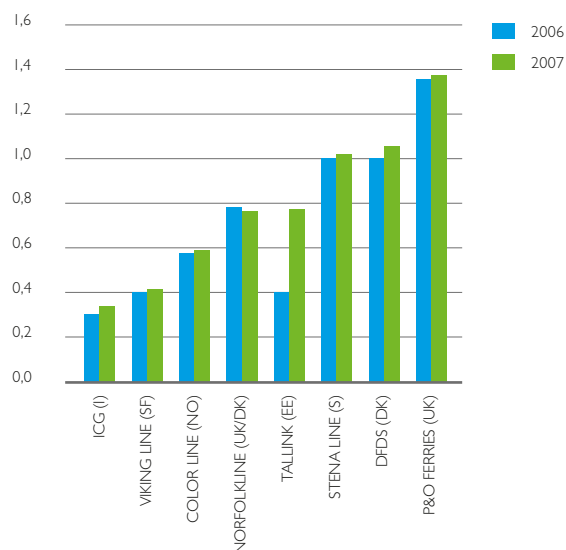
Markeds- og konkurrenceforhold

Det nordeuropæiske marked for fragt- og passagerskibsfart er fortsat 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.

Væksten i det norduropæiske ro-ro-passagermarked var negativ med 2% i 2008. Der var en positiv markedsvækst i den nordlige del af Østersøen, drevet af tilgang af ny tonnage, og negativ vækst i de øvrige regioner. Korrigeret for rutelukninger var antal passagerer på Nordsøen på niveau med 2007. Vækstmønstret for fragtområderne var tilsvarende om end den samlede vækst var negativ med 3%.

Første halvdel af 2008 var karakteriseret af et aktivitetsniveau, som var omtrent på niveau med 2007, mens andet halvår var karakteriseret af negative vækstrater i alle måneder kulminerende i november og december. Fragtmængderne blev i disse måneder ekstraordinært påvirket af tømning af lagre og midlertidige produktionsstop hos industrivirksomheder.

OMSÆTNING: OTTE STØRSTE NORDEUROPEISKE PASSAGER- OG FRAGTREDERIER (EUR MIA.)



RO-RO SHIPPING

RO-RO SHIPPING DRIVER
ET RUTENETVÆRK BASERET
PÅ RO-RO- OG RO-PAX-
TONNAGE I NORDSØEN
OG ØSTERSØEN

FORRETNINGSOMRÅDEANSVARLIG:
Peder Gellert Pedersen

PRODUKTKONCEPTER:

- Trailersystem
- Løfteenhedssystem
- Industriel logistik
- Kassettesystem
- Automobilsystem
- Special- og projektlast

BRANDS:

- DFDS Tor Line
- DFDS LISCO
- DFDS Shipping Logistics
- DFDS AutoLogistics
- Polferries (begrænset brugsret)

KUNDEGRUPPER:

- Vognmands- og speditjonsvirksomheder
- Producenter af tungt industrigods som person- og lastbiler, stål, skovprodukter og kemikalier,
- Passagerer, primært i egen bil

SAMMENLIGNELIGE VIRKSOMHEDER/KONKURRENTER:

- Cobelfret
- Finnlines
- Norfolkline
- PO Ferries
- Stena Line
- Transfennica

VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER I 2008/2009

- Kapacitet i rutenetværk tilpasset til lavere aktivitetsniveau
- Agenturorganisation rationaliseret og agentur i Esbjerg nedlagt
- To nybyggede, indchartrede ro-ro-skibe leveret
- Flåden moderniseret gennem aftale om køb af et ro-pax-skib og to mindre ro-ro-skibe til levering i 2009
- Aftale indgået om forlængelse af tre ro-ro-skibe i 2009
- Overtagelse af ro-pax-rute mellem Ystad og Swinoujscie fra Polferries, november
- Aftale med Raillon vedrørende RailBridge (D-LIT) genforhandlet



RO-RO SHIPPING (43%)

ANDEL AF KONCERNENS
OMSÆTNING



Markedsområde, aktiviteter og kunder

Ro-Ro Shippings aktiviteter omfatter drift af rutenetværk på Nordsøen og den sydlige halvdel af Østersøen. På Nordsøen fragtes primært varestrome mellem Skandinavien og Storbritannien/Kontinentet samt mellem Kontinentet og Storbritannien. I Østersøen fragtes 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, hvor sidstnævnte primært drives i Østersø-området, hvor andelen af uledsaget trafik er lavere end i Nordsøen.

Internationale vognmands- og speditjonsvirksomheder udgør omkring 55% af mængderne, mens mængder fra producenter af tungt industrigods udgør omkring 45% af de samlede mængder. Mængdefordelingen er stort set uændret i forhold til 2007.

Inden for industriområdet er den vigtigste kundemålgruppe 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 logistikskæde.

Markedsudvikling

Det nordeuropæiske ro-ro-fragtmarked blev som helhed reduceret med omkring 3% i 2008 som følge af den tiltagende forværring af konjunkturudviklingen igennem året.

I første halvår af 2008 var mængderne som helhed omtrent på niveau med 2007. I andet halvår, og særligt i 4. kvartal, blev aktivitetsniveauet i både Nordsøen og Østersøen påvirket negativt af opbremsningen i de nordeuropæiske økonomier. Aktivitetsniveauet i 4. kvartal blev ekstraordinært påvirket af lagertømning og reduktion af produktionskapacitet som følge af midlertidige indstillinger af produktion gennem blandt andet forlængede ferier og indskrænkninger af arbejdsugen. Aktivitetsniveauet blev på den baggrund i november og december reduceret med 15-25% i visse markedsområder.

Det lave aktivitetsniveau medvirkede til at skabe overkapacitet hos de fleste udbydere inden for ro-ro-sektoren samt hos container- og traileroperatører, hvilket påvirkede rateniveauet negativt. I Østersøen var konkurrencesituationen igennem hele året præget af overkapacitet i landtransportsektoren. Flere rederier tilpassede kapaciteten i slutningen af 2008 og begyndelsen af 2009 til ændringen i markedsvilkårene gennem rotering og udchartring af tonnager samt oplægninger.

Ro-Ro Shippings succeskriterier

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

Flådemodernisering og tilpasning

Moderniseringen af flåden fortsatte i 2008 gennem køb af en ro-pax-nybygning til indsættelse på Østersøen medio 2009 og køb af to mindre, nyere ro-ro-skibe til indsættelse på Nordsøen, hvilket vil forbedre kundeservice gennem pålidelighed, frekvens og kapacitet. Sidstnævnte skibe blev overtaget og indsat i januar 2009.

Herudover forlænges i anden halvdel af 2009 tre ro-ro-skibe, der sejler mellem Sverige og England, hvilket vil reducere driftsomkostninger og miljøbelastning pr. enhed samt tilføre mere kapacitet til markedet.

Som følge af forværringen af markedsvilkårene igennem året blev rutenetværkets produktionskapacitet reduceret med ca. 2% for hele 2008. Hovedparten af reduktionen kan henføres til 4. kvartal, hvor kapaciteten reduceredes med ca. 8% gennem tilbagelevering og udchartring af tonnager. Kapacitetsudnyttelsen faldt med tre procentpoint i 2008 til 71%.

Fornyelse af tonnager, i såvel 2008 som 2009, medfører besparelser på driftsomkostninger; herunder et lavere bunkerforbrug, og øget driftssikkerhed, hvilket styrker rutenetværkets langsigtede konkurrencedygtighed.

RO-RO SHIPPING	2007					2008				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK MIO.										
Nettoomsætning	875	904	951	950	3.680	926	997	1.009	867	3.799
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	211	243	244	198	896	181	213	202	171	767
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	-2	0	0	0	-2	0	7	3	1	11
Af- og nedskrivninger	-63	-63	-65	-65	-256	-60	-63	-64	-51	-238
Driftsresultat (EBIT)	146	180	179	133	638	121	157	141	121	540
Driftsmarginal (EBIT), %	16,7	19,9	18,8	14,0	17,3	13,1	15,7	14,0	14,0	14,2
Investeret kapital, gennemsnit	4.533	4.475	4.444	4.408	4.464	4.435	4.486	4.472	4.354	4.409
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	12,9	14,2	15,3	11,1	13,2	10,9	12,1	12,4	10,9	11,9
Lanemeter, '000	2.666	2.689	2.623	2.637	10.615	2.611	2.663	2.474	2.269	10.017
Passagerer (Østersøen), '000	39	57	76	48	220	45	58	81	40	224

Kvartalstal i 2007 og 2008 er ikke revideret.

Tonnagemarkedet

På baggrund af det globalt set faldende aktivitetsniveau er markedet for ro-ro- og ro-pax-tonnage præget af overskydende kapacitet, særligt i segmentet for ældre, mindre tonnage. Ældre tonnage udgør fortsat en uforholdsmæssig stor andel af den globale ro-ro-tonnage og rateniveauet for nyere og større tonnage forventes derfor at forblive forholdsvis stabilt i de kommende år. Dette beror også på en moderat tilgang af ny tonnage i de kommende år.

Aktivitetsudvikling

For hele året 2008 var mængderne 6% lavere end i 2007. Nedgangen i aktivitetsniveauet var primært relateret til andet halvår, hvor aktivitetsniveauet reduceredes med 6% i 3. kvartal og 14% i 4. kvartal. Aktivitetsniveauet i 4. kvartal blev ekstraordinært påvirket af lagertømning og reduktion af produktionskapacitet.

På Nordsøen var antallet af transporterede lanemeter på niveau med 2007 i 1. halvår, mens aktivitetsniveauet svækkedes i 2. halvår. Det var især aktivitetsniveauet på ruten mellem Sverige og Belgien

DE VIGTIGSTE KUNDEGRUPPER ER VOGNMANDS- OG SPEDITIONS- VIRKSOMHEDER SAMT PRODUCENTER AF TUNGT INDUSTRIGODS

- FRAGRUTER (RO-RO)
- PASSAGER- OG FRAGRUTER (RO-PAX)
- SALGSKONTOR



12%

VAR FORRENTNINGEN AF INVESTERET KAPITAL I 2008

(EuroBridge), som blev påvirket af markedsudviklingen, herunder en nedgang i produktionen af biler.

Derudover svækkedes aktivitetsniveauet på ruten mellem Norge og England (NorBridge) og ruten blev derfor omstruktureret ved udgangen af året gennem en sammenlægning med ruten mellem Sverige og England (AngloBridge) således, at rutens tonnage erstattes af anløb af AngloBridges tonnage. Dette medfører en betydelig omkostningsreduktion. Som en konsekvens af omstruktureringen fastholdes anløb af Brevik, mens anløb af Kristiansand bortfalder.

Devalueringen af GBP i 2008 medførte et mere balanceret fragtmønster, da det øgede fragten ud fra England. Dette blev dog imødegået af devalueringen af SEK i slutningen af 2008, som styrkede den vestgående trafik.

I Østersøen medførte overkapacitet i vejtransportsektoren og de generelt vanskelige markedsvilkår en betydelig reduktion af aktivitets- og indtjeningsniveauet for især de øst-vestgående ruter, der sejler langs kysten. Indsættelsen af større tonnage på ruten mellem Danmark og Litauen (BalticBridge) øgede kapacitet og serviceniveau. Rutens konkurrencesituation blev forbedret i slutningen af året da en konkurrerende rute blev indstillet.

Den nord-sydgående trafik på ruten mellem Sverige og Litauen (ScanBridge) opnåede god vækst i årets tre første kvartaler, men i 4. kvartal blev rutens mængdeudvikling svækket.

Tilpasning af aktiviteter

Den tiltagende forværring af markedsforholdene igennem året medførte en tilpasning af aktiviteterne i andet halvår for at reducere rutenetværkets kapacitet og omkostningsniveauet generelt. Herudover blev salgsaktiviteterne intensiveret.

Væsentlige tilpasninger 2008/09:

- Ruterne NorBridge (N-UK) og AngloBridge (S-UK) sammenlagt. Et ro-ro-skib frigjort til udchartring
- EuroBridge (S-B): Tonnage reduceret fra fire til tre skibe, juli. Antal afgangene reduceret, december
- HansaBridge (D-Letland): Antal afgangene reduceret, juni. Tonnage reduceret fra to til et ro-pax-skib, oktober
- NevaBridge (D-Rus): Tonnage reduceret fra to til et ro-ro-skib, november
- To overskydende ro-ro-skibe udchartret
- Fragtagentur i Esbjerg nedlagt
- Antal stillinger i fragtagenturer i Tyskland, Sverige og Litauen reduceret med 12-17%
- Reforhandling af havneaftaler igangsat

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 3% til DKK 3.799 mio. som følge af en stigning i indtægten fra oliepristillæg. Justeret for stigningen i oliepristillæg blev omsætningen 2% lavere i 2008, hvilket skal ses i sammenhæng med en nedgang i antal transporterede lanemeter på 6% i 2008. Det gennemsnitlige rateniveau var omtrent på niveau med 2007, selv om niveauet blev reduceret henimod slutningen af året.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 767 mio., hvilket var en tilbagegang på 14%. Resultatet blev negativt påvirket af en lavere kapacitetsudnyttelse på grund af forværringen af markedsvilkårene igennem året samt øgede omkostninger til indchartret tonnage og bunker. Mere ustadige konkurrenceforhold i Østersøen medførte, at en stor del af resultatnedgangen var relateret til aktiviteterne i dette markedsområde.

Avance fra salg af aktiver udgjorde DKK 11 mio. relateret til tilbageførsel af hensættelser vedrørende et tidligere salg af et skib. Afskrivningerne var DKK 18 mio. lavere end i 2007 som følge af primært en indtægt fra badwill på DKK 20 mio. efter køb af minoritetsaktionærer. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 540 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 4.409 mio. i 2008, hvilket var 1% mindre end i 2007. Forrentningen af den investerede kapital blev 12%, hvilket var et procentpoint lavere end i 2007.



CONTAINER SHIPPING

CONTAINER SHIPPING
OMFATTER RUTENET-
VÆRK BASERET PÅ
LO-LO-TONNAGE
I NORDSØEN, DET
IRSKE HAV OG DET
NORDLIGE SPANIEN



FORRETNINGSOMRÅDEANSVARLIG:
Ole Sehested

PRODUKTKONCEPTER:

- Dør-dør-containerløsninger (tørslast, køl/frys)
- Intermodale dør-dør og kaj-kaj 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 speditørvirksomheder

SAMMENLIGNELIGE VIRKSOMHEDER:

- Eimskip/Containerships
- MacAndrews
- Samskip
- Eucon

VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER I 2008/2009

- Kraftig opbremsning i efterspørgsel for hovedpart af aktiviteter i andet halvår
- Overkapacitet på alle hovedmarkeder
- Kapacitetsudnyttelse optimeret gennem tilpasning af containertonnage
- Løbende reduktion af tonnage i Chartering
- Volatile olie- og dieselpriser
- Organisation tilpasset til lavere aktivitetsniveau
- Produktionssamarbejde med Samskip og Eucon
- Nyt IT-system implementeret i forretningsområdet



CONTAINER SHIPPING (19%)

ANDEL AF KONCERNENS
OMSÆTNING

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Container Shippings aktiviteter omfatter intermodal transport af containere (dør-dør) mellem Norden, Kontinentet, Storbritannien, Irland og Spanien. Hertil kommer logistikløsninger for papir- og metalprodukter fra Norge og Sverige til Nord- og Sydeuropa baseret på langtidskontrakter:

Søtransporten varetages af lo-lo-skibe og kombinerede sideports-/containerskibe. For industrisegmentet (Shipping Logistics) er mere end 50% af volumerne dækket af langtidskontrakter. Derudover omfatter aktiviteten en mindre flåde af små bulkskibe.

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

Container succeskriterier

De vigtigste succeskriterier for Container Shippings kundeservice er frekvens, transitid, fleksibel tonnage- og kørselskapacitet samt et konkurrencedygtigt omkostningsniveau understøttet af effektive IT-systemer.

Markedsudvikling

Markedsvilkårene var ekstraordinært vanskelige og omskiftelige, særligt i andet halvår 2008. Den negative konjunkturudvikling medførte generelt faldende mængder i markedet, hvilket skabte overkapacitet og mere priskonkurrence inden for dør-dør transport af containere og bulktransporter. De høje og volatile oliepriser øgede omkostningsniveauet for vognmænd og dermed konkurrencepresset.

Det irske marked stagnerede allerede i andet halvår af 2007 og blev svækket yderligere igennem hele 2008, særlig i 4. kvartal. De øvrige markedsområder blev først og fremmest negativt påvirket af konjunkturudviklingen i andet halvår; ligeledes særligt i 4. kvartal. På sektorniveau er efterspørgslen reduceret væsentligt for primært byggematerialer, råvarer og langvarige forbrugsgoder.

Reduktionen af omkostningsniveauet i 4. kvartal til bunker og kørsel samt flere rederiers tilpasning af tonnage til det lavere aktivitetsniveau har medført en vis konsolidering af markederne, hvilket forventes at fortsætte i 2009.

Tonnagemarkedet

I takt med det faldende aktivitetsniveau er raterne reduceret væsentligt i timecharter-markedet for såvel container- som bulkskibe. Hovedparten af Container Shippings tonnage er indchartret og flere charteraftaler udløber i 2009. Dette giver mulighed for at beskære såvel kapacitet som omkostningsniveauet yderligere i løbet af året.

Aktivitetsudvikling

Som helhed var Container Shippings aktivitets- og resultatudvikling ikke tilfredsstillende i 2008 på grund af især aktiviteterne relateret til intermodal (dør-dør) containertransport, hvor konkurrencen var intens i 2008.

De industrielle logistikaktiviteter, med udspring i primært Norge, opnåede trods de vanskelige markedsvilkår et tilfredsstillende resultat blandt andet som følge af en høj andel af langtidskontrakter. Den største kundegruppe er relateret til papirindustrien og ved at kombinere Container Shippings og Ro-Ro Shippings rutenetværk lykkedes det at opnå en ny kontrakt for eksport af papir fra Finland til Spanien. Derudover blev en ny rute med et sideports- og containerskib åbnet mellem Vestnorge, Skotland og Irland på grundlag af ligeledes primært papirmængder.

Resultatudviklingen for containertransport blev forværret markant igennem hele 2008 for alle tre hovedaktiviteter: Irland-Kontinentet, Norge-England/Kontinentet og Spanien-Irland/England. Aktiviteterne er generelt karakteriseret ved et højt konkurrenceniveau samt brug af standardiseret tonnage og faldende mængder medførte overkapacitet i markedet. Samtidig steg omkostningsniveauet frem til 3. kvartal til bunker og eksterne kørselsomkostninger; der udgør en væsentlig del af produktionsomkostningerne. Intens priskonkurrence gjorde det tillige vanskeligt at opnå fuld kompensation for de højere omkostninger.

For at imødegå udviklingen blev tonnagen mellem Irland og Kontinentet reduceret fra fem til fire skibe i august og der blev indgået aftaler om tonnagesamarbejde med andre rederier for at reducere kapaciteten i markedet. Organisationen blev desuden tilpasset gennem reduktion af stillinger. Omkostningsniveauet forventes yderligere reduceret i 2009 gennem indgåelse af charteraftaler til lavere rateniveauer.

Chartering, som primært opererer mindre bulkskibe inden for Europa og Middelhavet, opnåede et tilfredsstillende resultat frem til 3. kvartal, hvorefter markedet blev hårdt ramt af nedgangen i efterspørgslen i 4. kvartal. Der blev gennemført en reduktion af tonnagen

CONTAINER SHIPPING	2007					2008				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK MIO.										
Nettoomsætning	412	394	420	416	1.642	430	441	424	359	1.654
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	38	40	40	33	151	29	30	31	11	101
Resultat fra associerede virksomheder	-2	0	-3	0	-5	-1	-2	-2	-6	-11
Af- og nedskrivninger	-20	-21	-18	-22	-81	-21	-21	-19	-58	-119
Driftsresultat (EBIT)	16	19	19	11	65	7	7	10	-53	-29
Driftsmarginal (EBIT), %	3,9	4,8	4,5	2,6	4,0	1,6	1,6	2,4	-14,8	-1,8
Investeret kapital, gennemsnit	955	950	965	970	960	935	916	907	805	880
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	6,8	7,0	7,6	4,0	6,2	2,9	2,9	4,1	-25,6	-3,2
Tons '000	565	540	549	536	2.190	642	631	622	551	2.446
Containere '000	29	31	29	28	117	27	30	28	24	109

Kvartalstal i 2007 og 2008 er ikke revideret.

henimod slutningen af 2008 og i første halvår af 2009 forventes tonagen yderligere reduceret.

Resultatudvikling

Omsætningen blev DKK 1.654 mio. i 2008, hvilket var 1% højere end i 2007. Justeret for stigning i oliepristillæg var omsætningen 4% lavere. Det var hovedsageligt omsætningen for containertransport, som reduceredes gennem kapacitetsreduktioner og lavere mængder.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev reduceret med 33% til DKK 101 mio. hovedsageligt som følge af lavere kapacitetsudnyttelse og højere driftsomkostninger i containeraktiviteterne. Hertil kom en nedgang i Charterings indtjening relateret primært til 4. kvartal. Resultatet blev desuden negativt påvirket af omkostninger til tilpasning af organisationen og udbygning af et nyt IT-system. Sidstnævnte medførte en periode med styringsproblemer i begyndelsen af 2008.

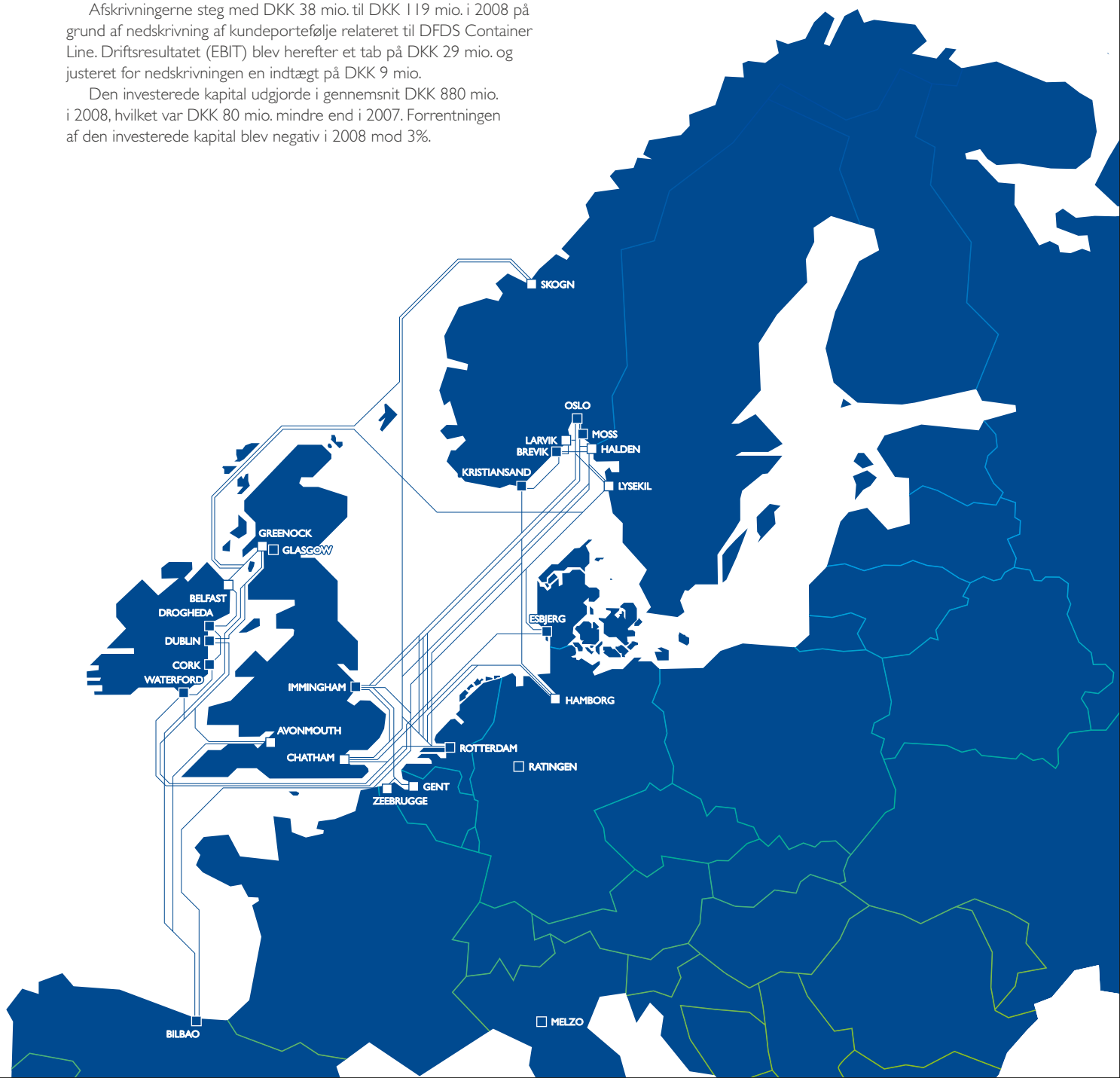
Resultatandel i associeret selskab, DFDS Suardiaz Line Ltd, udgjorde et tab på DKK 11 mio.

Afskrivningerne steg med DKK 38 mio. til DKK 119 mio. i 2008 på grund af nedskrivning af kundeportefølje relateret til DFDS Container Line. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter et tab på DKK 29 mio. og justeret for nedskrivningen en indtægt på DKK 9 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 880 mio. i 2008, hvilket var DKK 80 mio. mindre end i 2007. Forrentningen af den investerede kapital blev negativ i 2008 mod 3%.

DE VIGTIGSTE KUNDEGRUPPER ER IM- OG EKSPORTØRER SAMT PRODUCENTER AF TUNGT INDUSTRIGODS

- SALGSKONTOR
- ANLØBSHAVN



PASSENGER SHIPPING

PASSENGER SHIPPING
DRIVER PASSAGERRUTER
BASERET PÅ CRUISE
FERRY-TONNAGE
I NORDSØEN OG
KATTEGAT/SKAGERRAK



FORRETNINGSOMRÅDEANSVARLIG:
Carsten Jensen (pr. april 2008)

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/KONKURRENTER:

- Color Line
- Fjord Line
- PO Ferries
- Stena Line
- Tallink Silja
- Viking Line

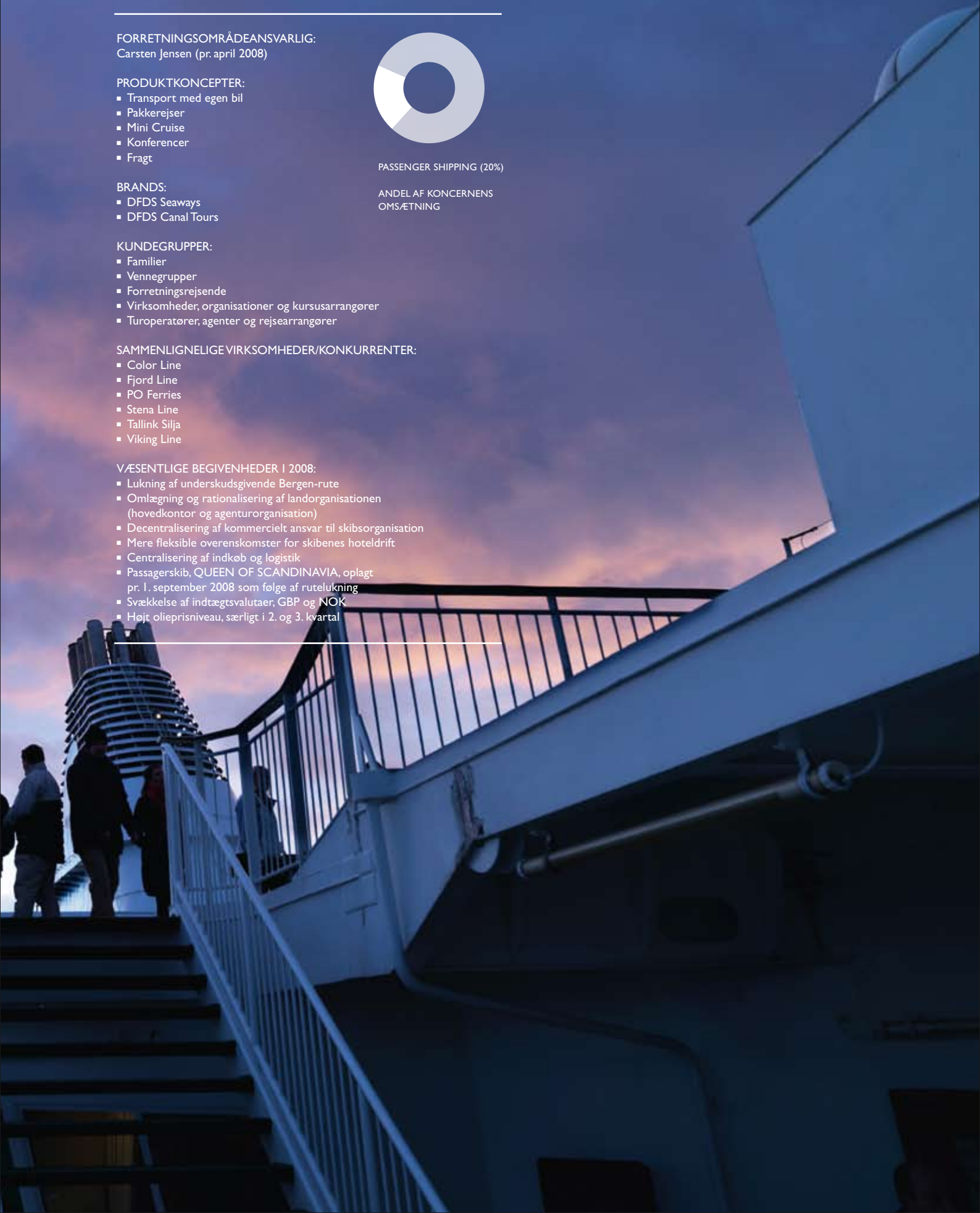
VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER I 2008:

- Lukning af underskudsgivende Bergen-rute
- Omlægning og rationalisering af landorganisationen (hovedkontor og agenturorganisation)
- Decentralisering af kommercielt ansvar til skibsorganisation
- Mere fleksible overenskomster for skibenes hoteldrift
- Centralisering af indkøb og logistik
- Passagerskib, QUEEN OF SCANDINAVIA, oplagt pr. 1. september 2008 som følge af rutelukning
- Svækkelse af indtægtsvalutaer, GBP og NOK
- Højt olieprisniveau, særligt i 2. og 3. kvartal



PASSENGER SHIPPING (20%)

ANDEL AF KONCERNENS
OMSÆTNING



Markedsområde, aktiviteter og kunder

DFDS Seaways driver passagerskibsfart med en 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. Ruterne medtager desuden fragt.

Billetsalg og relaterede ydelser udgør omkring 40% af omsætningen, mens ombordsalg udgør 52%. Omsætning fra fragt udgør de resterende 8% af omsætningen.

Markedsudvikling

Det nordeuropæiske marked for ro-ro-baseret passagerskibsfart oplevede en tilbagegang på lidt under 2% i 2008 fordelt med en positiv udvikling i første halvår og en tilbagegang i andet halvår, hvilket først og fremmest kan henføres til den negative konjunkturudvikling.

I Kattegatområdet blev kapaciteten inden for cruise ferry-segmentet øget gennem helårseffekten af indsættelsen af ny, større tonnage i anden halvdel af 2007 mellem Norge og Tyskland. Derudover blev der indsat to nye ro-pax-skibe mellem Norge og Nordjylland samt gennemført flere ændringer i rutestrukturen mellem Norge og Danmark.

På Nordsøen var antallet af passagerer 5% lavere, men korrigeret for lukning af en rute mellem Skotland og Belgien i 2007 og lukningen af DFDS Seaways' rute mellem Norge og England i september 2008 var aktivitetsniveauet på niveau med 2007.

Priskonkurrencen i rejsemarkedet blev skærpet i 2008 af behovet for at kompensere omkostningsstigninger afledt af stigninger i bunker og råvarepriser i øvrigt. Dette førte blandt andet til lukning af et skandinavisk lavprisleflyselskab, hvilket har medført en vis stabilisering. Som følge af en svækkelse af efterspørgslen i markedet differentieres prisstrategier for at sikre volumen og dermed indtjeningen ombord.

Passenger Shippings succeskriterier

Den maritime ombordoplevelse er central for indfrielse af passagerens forventninger. En positiv oplevelse er betinget af et attraktivt miljø ombord med et varieret og nutidigt udbud af mad-, drikke-, indkøbs- og underholdningsoplevelser. Den gennemførte omlægning af organisationen på land og om bord på skibene har foruden effektivisering også haft til formål at decentralisere ansvaret for kundeservice yderligere for at sikre et højt serviceniveau.

For at imødekomme kundernes behov sker der en fortsat udvikling og introduktion af nye koncepter som eksempelvis steakhouse, DJ-koncepter, yderligere tilpasning af buffetudvalg til lokale forventninger, ombygning af indkøbsarealer og tema-cruises, herunder rock-cruise. Kvaliteten af kabiner og rengøring har tillige stor betydning for passagerens velbefindende. Herudover er sejlsplanens udformning og punktlighed samt sikkerhed vigtige elementer i kundetilfredshed.

Forbedringsplan gennemført

Der blev som planlagt gennemført en omfattende forbedringsplan i 2008, hvis hovedpunkter var:

- Lukning af den underskudsgivende Bergen-rute og nedlæggelse af 270 stillinger
- Omlægning og rationalisering af landorganisationen (hovedkontor og agenturorganisation) med nedlæggelse af 70 stillinger
- Indgåelse af nye overenskomster med mere fleksible bemandsningsprincipper på to passagerskibe
- Ny flad ledelsesstruktur om bord på alle skibe
- Nedlæggelse af 60 stillinger relateret til de to punkter ovenfor

Foruden en generel effektivisering af organisation og drift er der sket en decentralisering af det kommercielle ansvar til skibsorganisationen, hvilket forventes at understøtte indtjeningen knyttet til ombordsalg, som udgør en stigende andel af forretningsrådets omsætning.

Den samlede forbedringsplan forventedes oprindeligt at ville medføre en resultatforbedring på DKK 100 mio. i 2009. På nuværende tidspunkt skønnes 90% af forbedringen at blive opnået i 2009.

Aktivitetsudvikling

Oslo-rutens aktivitetsniveau blev påvirket af opbremsningen i økonomien og svækkelsen af NOK, særligt i andet halvår, hvilket førte til en nedgang i antal passagerer på 5%. Omkostningsniveauet blev øget af stigningen i olieprisen. Imidlertid lykkedes det at øge omsætningen pr. passager med 2%, hvilket medvirkede til at fastholde rutens indtjening på et efter omstændighederne tilfredsstillende niveau.

Amsterdam-rutens aktivitetsniveau blev ligeledes påvirket af konjunkturforholdene og svækkelsen af GBP, men gennem en aktiv markedsførings- og salgsindsats lykkedes det at begrænse nedgangen i antal passagerer til 2%. Rutens fragttjening blev øget med 5% i

PASSENGER SHIPPING	2007					2008				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK MIO.										
Nettoomsætning	333	517	650	432	1.932	320	503	602	354	1.779
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	-49	99	191	8	249	-88	55	164	63	194
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	0	0	0	35	35	0	1	0	0	1
Af- og nedskrivninger	-53	-42	-50	-38	-183	-47	-46	-44	-43	-180
Driftsresultat (EBIT)	-102	57	141	5	101	-135	10	120	20	15
Driftsmarginal (EBIT), %	-30,6	11,0	21,7	1,2	5,2	-42,2	2,0	19,9	5,6	0,8
Investeret kapital, gennemsnit	2.038	1.967	1.958	1.921	1.973	1.840	1.767	1.750	1.782	1.794
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-20,1	10,2	27,5	0,9	4,7	-29,3	1,9	26,5	4,4	0,8
Passagerer, '000	271	402	494	332	1.499	271	390	462	289	1.412

Kvartalstal i 2007 og 2008 er ikke revideret.

2008, men kapacitetsudnyttelsen er fortsat lavere end planlagt. Svækkelsen af GBP og en betydelig stigning i rutens bunkeromkostning samt en fortsat for lav kapacitetsudnyttelse medførte en betydelig forringelse af ruteresultatet i 2008. Der er iværksat en række tiltag for at forbedre rutens indtjeningsniveau i 2009, herunder tilpasning af ombordkoncepter og driftseffektiviseringer. Det nuværende olieprisniveau vil tillige medføre en væsentlig resultatforbedring ligesom lukning af en konkurrerende rute i 2008 forventes at påvirke udviklingen positivt.

Passenger Shipping er ansvarlig for passagerdelen af ro-pax-ruten Esbjerg-Harwich og med effekt fra 2009 overføres rutens passageromsætning og -resultat fra Ro-Ro Shipping til Passenger Shipping. Rutens fragtomsætning og -resultat vil fortsat indgå i Ro-Ro Shipping. Som følge heraf forventes Passenger Shippings omsætning forøget med ca. DKK 110 mio. i 2009. Ændringen skal ses i sammenhæng med koncernens strategi om en optimal udnyttelse af Passenger Shippings kompetencer.

Bergen-ruten blev lukket den 1. september 2008 som følge af et utilfredsstillende indtjeningsniveau. Ruten opnåede i 1. halvår resultatfremgang, som dog var mindre end forventet og fortsat utilfredsstillende. QUEEN OF SCANDINAVIA, som besejlede ruten, planlægges solgt og har siden lukningen været oplagt.

I anden halvdel af 2008 er flere havneaftaler genforhandlet og en positiv resultat effekt heraf forventes realiseret i 2009.

DFDS Canal Tours

DFDS Canal Tours driver kanalrundfart i Københavns Havn med 16 turbåde, herunder to restaurationsbåde. Antallet af gæster udgjorde ca. 720.000 i 2008, hvilket var lidt højere end i 2007. Herudover drives udlejning af både til chartersejls.

Årets resultat var tilfredsstillende. I 2008 leveredes en nybygget overdækket turistbåd og selskabets ældste træbåd blev solgt, hvilket medførte en avance på DKK 1 mio.

Resultatudvikling

Omsætningen for 2008 blev DKK 1.779 mio., en nedgang på 8% sammenholdt med 2007. Omkring DKK 60 mio. af nedgangen skyldes lukningen af Bergen-ruten primo september 2008. Herudover bidrog udchartring af et passagerskib med en omsætning på DKK 42 mio. i 2007.

Den resterende omsætningsnedgang på omkring DKK 50 mio. kan henføres til et lavere aktivitetsniveau og en negativ påvirkning fra svækkelsen af GBP og NOK.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 194 mio., hvilket var 22% eller DKK 55 mio. lavere end i 2007. Resultaterne for 2007 og 2008 indeholder flere ikke-sammenlignelige engangsposter:

- Omkostning til omstruktureringer i 2008, DKK 35 mio.
- Indtægt i 2008 på DKK 28 mio. fra momsrefusion vedrørende tidligere år
- Indtægt på DKK 20 mio. fra udchartring af et passagerskib i 2007

Justeret for disse engangsposter var EBITDA DKK 201 mio. i 2008, hvilket var 12% eller DKK 28 mio. lavere end i 2007. Det lavere resultat kan henføres til en øget bunkeromkostning og et lavere aktivitetsniveau.

Afskrivningerne blev reduceret med DKK 4 mio. til DKK 180 mio. primært som følge af oplægning af passagerskibet QUEEN OF SCANDINAVIA. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 15 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 1.794 mio. i 2008, en reduktion på 9% i forhold til 2007, idet afskrivningerne oversteg investeringsniveauet. Forrentningen af den investerede kapital blev 1% mod en forrentning på 5% i 2007.

DE VIGTIGSTE KUNDEGRUPPER ER PASSAGERER I EGEN BIL, MINI CRUISE-REJSENDE, KONFERENCE-ARRANGØRER OG TUROPERATØRER

- PASSAGER- OG FRAGTRUTER (CRUISE FERRY)
- ... PASSAGER- OG FRAGTRUTER (RO-PAX)
- SALGSKONTOR





TERMINAL SERVICES

TERMINAL SERVICES
DRIVER HAVNE-
TERMINALER I DANMARK,
ENGLAND, HOLLAND
OG NORGE, HVOR
ENHEDSLAST SOM
TRAILERE, CONTAINERE
OG AUTOMOBILER
SAMT INDUSTRIELT
GODS HÅNDBTERES

FORRETNINGSOMRÅDEANSVARLIG:
Peder Gellert Pedersen

PRODUKTKONCEPTER:

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

KUNDEGRUPPER:

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

BRANDS:

- DFDS Shipping Logistics
- DFDS Auto Logistics
- DFDS Scandic Terminal
- DFDS Terminalen
- DFDS Multi Terminal
- DFDS Nordic Terminal
- Northsea Terminal
- KST Terminal
- Moss Container Terminal

SAMMENLIGNELIGE VIRKSOMHEDER/KONKURRENTER:

- Privat og offentligt ejede havneterminaler i geografisk nærhed

LOKATIONER:

- Esbjerg
- København
- Rotterdam
- Immingham
- Newcastle
- Brevik
- Kristiansand
- Moss
- Oslo (ejerandel 33%)

VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER

- Anløb fra DFDS Lys Line flyttet fra egen til ekstern terminal i Rotterdam
 - Udvidelse af fast masse gods (break-bulk) aktiviteter i Rotterdam
 - Effektiviseringsprogram gennemført i Immingham
 - Hensættelse til offentlig afgift (business rates) i England
 - Ejerskab af Moss Container Terminal øget til 100%
 - Resultatudvikling påvirket af engangsomkostninger og lavere aktivitetsniveau i fragtskibsfart
-



TERMINAL SERVICES (7%)

ANDEL AF KONCERNENS
OMSÆTNING

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Terminal Services' drift af ni 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 fast masse gods (break-bulk).

Foruden sikring af terminalkapacitet til rutenetværket 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.

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 transitid og en kortere samlet transporttid (lead time).

Væsentlige succeskriterier for terminalernes drift er:

- Effektiv, sikker håndtering af gods
- Industriforståelse og kundeservice
- Betjening af flere transportformer
- Flexibilitet
- Levering af værdiskabende aktiviteter
- Bidrage til reduktion af transitid og samlet transporttid (lead time)

Markedsudvikling

Som følge af en høj andel af intern omsætning er markedsudviklingen tæt knyttet til udviklingen i DFDS' tre shipping-forretningsområder, især Ro-Ro Shipping.

Faldende mængder i sidste halvår af 2008 medførte en lavere omsætningshastighed for gods og dermed højere transitid i terminalerne. Dette påvirkede indtjeningsniveauet negativt, idet lavere håndteringsindtægter kun delvist blev kompenseret af stigende lagerindtægter.

På længere sigt forventes udviklingen at favorisere større terminaler, idet anløb koncentrerer om terminaler med høj effektivitet og gennem-

strømning, hvilket gradvis vil marginalisere mindre havne. Hertil kommer stigende mængder fra færre redere, der anløber med større skibe, hvilket skaber behov for at opnå løbende produktivetsforbedringer.

Denne udvikling er afspejlet i erstatningen af ro-ro-ruten mellem Brevik, Kristiansand og Immingham (NorBridge) med anløb i Brevik af tonnagen fra ruten mellem Gøteborg og Immingham (AngloBridge). Gods centraliseres dermed i Brevik, mens anløb i Kristiansand bortfalder. Mængderne koncentrerer dermed på færre skibe, hvilket skaber krav om højere produktivitet i Immingham.

Integration af forretningsenheder

I forlængelse af dannelsen af forretningsområdet Terminal Services blev der i slutningen af 2007 iværksat en integration af områdets aktiviteter. Integrationen sker med udgangspunkt i en fælles forretningsmodel for terminaldrift, der beskriver arbejdsprocesser og opstiller produktivitetsmål.

På dette grundlag blev der i 2008 implementeret et fælles sæt af driftsnøgletal som grundlag for indbyrdes måling af produktivitet samt udveksling af viden og færdigheder mellem de enkelte terminaler. Dette giver mulighed for hurtig evaluering af nye koncepter og forbedring af indlæringskurven for at imødekomme voksende krav til produktivitet således, at omkostningen pr. enhed kan reduceres.

Effektiviseringsprogram gennemført i Immingham

Siden udvidelsen af DFDS Nordic Terminal i Immingham i 2006 er kapacitetsudnyttelsen øget, men terminalen var dog fortsat under-skudsgivende.

Der blev derfor gennemført et omfattende effektiviseringsprogram i 2008 og en væsentlig resultatforbedring forventes opnået i 2009. Implementering af programmet har medført en række omstruktureringer og dermed engangsomkostninger på DKK 8 mio. Herudover er der anvendt ekstra ressourcer på uddannelse og omskoling af medarbejdere i 2008.

Effektiviseringsprogrammet har fokuseret på procesoptimering af alle stevedoringaktiviteter – lastning/losning af skibe, bilhåndtering og depoter – og realiseret væsentlige besparelser gennem omstrukturering og anvendelse af mandskab samt produktivetsforbedringer, herunder forbedring af udnyttelsen af terminaludstyr. Som en del af processen er et nyt styringssystem udviklet og implementeret. Der er

TERMINAL SERVICES	2007					2008				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK MIO.										
Nettoomsætning	177	174	173	179	703	168	169	166	144	647
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	2	3	2	8	15	3	1	0	-34	-30
Resultat fra associerede virksomheder	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1
Af- og nedskrivninger	-7	-7	-6	-7	-27	-6	-6	-5	-6	-23
Driftsresultat (EBIT)	-4	-4	-3	1	-10	-3	-5	-5	-39	-52
Driftsmarginal (EBIT), %	-2,3	-2,3	-1,7	0,6	-1,4	-1,8	-3,0	-3,0	-27,1	-8,0
Investeret kapital, gennemsnit	466	493	485	440	466	419	408	401	356	391
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-3,7	-2,5	-2,8	1,1	-2,0	-2,7	-4,3	-4,6	-43,6	-13,0
Tons, '000	4.460	4.484	4.489	4.446	17.879	4.543	4.199	4.033	3.656	16.431

Kvartalstal i 2007 og 2008 er ikke revideret.

desuden gennemført en reduktion af den faste omkostningsbase. Som en konsekvens heraf er der opnået et lavere omkostningsniveau pr. enhed i slutningen af året og forbedringsprocessen fortsættes i 2009.

På trods af de vanskelige markedsvilkår fortsatte DFDS Nordic Terminal med at udvikle nye tredjeparts kundekontrakter.

Flere tredjeparts kunder i Rotterdam

DFDS Lys Lines containeraktiviteter blev flyttet til en ekstern terminal i 2008 for at opnå driftsmæssige fordele sammen med DFDS Container Line. Frem til flytningen er der oparbejdet en stigende aktivitet rettet mod fast masse gods (break-bulk) og projektgods fra tredjeparts kunder, hvilket allerede i 2008 har sikret en tilfredsstillende resultatfremgang for terminalen. Potentialet inden for dette segment vil blive videreudviklet i 2009.

På grund af den voksende andel af tredjeparts kunder og efterspørgsel efter logistikløsninger er aktiviteterne i DFDS Shipping Logistics flyttet fra Ro-Ro Shipping til Terminal Services i Holland.

Fokus på logistikløsninger

Med oprettelsen af en salgsorganisation på tværs af forretningsområder, Freight Sales Solutions, er fokus på salg af logistikløsninger til tredjeparts kunder øget. Dette omfatter udvikling af fælles løsninger og koncepter. Terminal Services indgår 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 er centrale elementer i industrielle logistikløsninger.

Udviklingsprojekter

Det vurderes løbende, om der skal 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 2008 blev DKK 647 mio., hvilket var 8% lavere end i 2007. Omkring 57% af omsætningen blev genereret af interne aktiviteter i forhold til 59% i 2007.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK -30 mio. Resultatet indeholder en hensættelse til offentlige afgifter (business rates) i England på DKK 25 mio. og omstrukturingsomkostninger på DKK 8 mio. relateret til DFDS Nordic Terminals effektiviseringsprogram.

Justeret for disse engangsposter blev EBITDA DKK 3 mio., hvilket kan sammenholdes med et EBITDA i 2007 på DKK 15 mio. Nedgangen i resultatet kan henføres til alle terminaler med undtagelse af Rotterdam, hvor der blev opnået god resultatfremgang på grundlag af en stigning i andelen af tredjeparts kunder. Resultatudviklingen for de øvrige terminaler er betinget af et lavere aktivitetsniveau i 2008, herunder et ekstraordinært lavt aktivitetsniveau i 4. kvartal.

Efter afskrivninger på DKK 23 mio. blev EBIT DKK -52 mio. og justeret for ovennævnte engangsposter DKK -19 mio. Forretningsrådets underskud er udelukkende relateret til DFDS Nordic Terminal i Immingham, hvor den gennemførte og fremadrettede effektivisering forventes at medføre en væsentlig resultatforbedring i 2009.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 391 mio. i 2008, hvilket er en reduktion på 16% i forhold til 2007 på grund af primært svækkelsen af GBP og et lavt investeringsniveau. Forrentningen af den investerede kapital var negativ med 13% i 2008.

OMKRING 57% AF OMSÆTNIN- GEN UDGØRES AF INTERNE KUNDER



TRAILER SERVICES

TRAILER SERVICES DRIVER TRAILERSELSKABER I EN RÆKKE NORDEURO-PÆISKE LANDE, SOM SERVICERER MARKEDET MED PRIMÆRT TRANSPORT-LØSNINGER FOR HELLÆS (FULL LOAD) VED BRUG AF DFDS' RUTENETVÆRK

ck-Planen
204/61993



FORRETNINGSOMRÅDEANSVARLIG:
Ole Sehested

PRODUKTKONCEPTER:

- Europæiske dør-dør-trailertransporter
- Dedikerede logistikløsninger (Just In Time) til automobilindustrien

BRANDS:

- SpeedCargo
- Halléns

KUNDEGRUPPER:

- Importører og eksportører af forbrugsgoder
- Producenter af tungt industrigods som skovprodukter, stål, kemikalier og plast
- Automobilindustrien og underleverandører hertil

SAMMENLIGNELIGE VIRKSOMHEDER/KONKURRENTER:

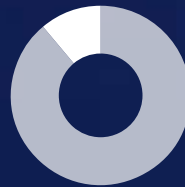
- Cobelfret
- Norfolkline
- P&O Ferrymasters

SALGSKONTORER:

- Belgien: Gent
- Danmark: København
- Finland: Hamina
- Holland: Rotterdam
- Irland: Dublin
- Norge: Oslo, Brevik, Kristiansand
- Storbritannien: Middlesbrough, Immingham
- Sverige: Gøteborg
- Tyskland: Hamborg, Rattigen

VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER I 2008/2009

- Kraftig opbremsning i efterspørgsel i samtlige aktiviteter i 4. kvartal
 - Markant resultatnedgang i trafik mellem Belgien/Skandinavien
 - Resultatfremgang for trafik mellem Skandinavien og UK/Irland
 - Etablering af fælles trailer pool
 - Nye ledelser i Belgien, Holland Tyskland og UK
 - SpeedCargo Ltd fusioneret med DFDS Lys Line Ltd
 - Dør-dør IT-system udviklet og implementeret i Holland, Tyskland og UK
 - LHT BV ændret navn til SpeedCargo Netherlands
 - Etablering af trafik mellem Sverige og baltiske lande/Rusland
-



TRAILER SERVICES (11%)

ANDEL AF KONCERNENS
OMSÆTNING

Markedsområde, aktiviteter og kunder

Trailer Services udbyder dør-dør-transportløsninger, som hovedsageligt anvender DFDS' rutenetværk med henblik på understøttelse af rutenetværkets kapacitetsudnyttelse. Nordeuropa er det primære markedsområde. Ved udgangen af 2008 omfattede trailerflåden 1.600 enheder, hvoraf omkring to tredjedele var ejede.

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

Markedsudvikling

Markedsudviklingen for dør-dør-segmentet var i lighed med udviklingen for de øvrige fragtorienterede forretningsområder i DFDS præget af et faldende aktivitetsniveau i 3. kvartal og en markant mængdenedgang i 4. kvartal.

Markedet mellem Sverige og Kontinentet var belastet af faldende efterspørgsel i bilmarkedet, hvilket påvirkede bilproducenter i dette område. Trafikkerne mellem Skandinavien og UK var forholdsvis stabile frem til 4. kvartal, hvorefter aktivitetsniveauet også var faldende. Det har generelt været vanskeligt at kompensere højere kørselsomkostninger, afledt af stigende brændstofpriser, gennem rateforhøjelser, hvilket reducerede indtjeningsniveauet.

I 2009 forventes generelt yderligere nedgang i mængderne på samtlige markeder, hvilket nødvendiggør en løbende tilpasning af såvel produktion som administration. Der er iværksat handlingsplaner for at understøtte denne udvikling, hvilket vil begrænse den økonomiske påvirkning.

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 fortsatte integrationen af forretningsområdets selskaber i 2008. Processen omfatter blandt andet koordinering af salgsressourcer, integration af IT-systemer, kørselsoptimering samt etablering af fælles leverandøraftaler og en fælles trailer pool.

Et mål for integrationsprocessen er tillige at styrke grundlaget for at tilbyde netværksløsninger, hvor flere dele af DFDS' rutenetværk indgår i transportløsningen.

Aktivitetsudvikling

Aktivitets- og resultatudviklingen for Trailer Service var som helhed ikke tilfredsstillende i 2008, hvilket hovedsageligt kan henføres til driften af det belgiske traileroperatør, som driver trafikker mellem Kontinentet og henholdsvis Sverige, Norge og Finland. De øvrige aktiviteter i Trailer Services opnåede en tilfredsstillende resultatudvikling i 2008 på trods af de vanskelige markedsforhold.

Driftsresultatet (EBIT) for det belgiske selskab, Halléns, blev forringet med DKK 28 mio. i 2008 som følge af flere sammenfaldende omstændigheder. Halléns er specialiseret i automobilspektoren, hvor aktivitetsniveauet blev reduceret kraftigt i løbet af 2008 og endvidere førte til ubalancer i trafikstrømmene mellem Sverige og Kontinentet. Omkostningen til eksterne kørselsudgifter steg på grund af høje dieselpriser og et ledelsesskift ultimo 2007 medførte IT-system- og rapporteringsproblemer. Dette bevirkede, at selskabets omkostningsstyring ikke fungerede tilfredsstillende i en længere periode. Primo året tilrådte en ny ledelse og kontrol- og rapporteringssystemer fungerer nu tilfredsstillende.

Udviklingen for Trailer Services aktiviteter mellem Skandinavien og UK var tilfredsstillende i 2008, om end mængderne blev svækket væsentligt i 4. kvartal.

Der blev i 2008 gennemført ledelsesskift i Belgien, Holland, Tyskland og UK ligesom implementering af DFDS' nye dør-dør-system er igangsat og forventes afsluttet i løbet af 2009. Alle selskaber har udarbejdet handlingsplaner for at sikre større effektivitet og hurtig tilpasning til de

TRAILER SERVICES	2007					2008				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK MIO.										
Nettoomsætning	250	250	242	244	986	258	262	230	213	963
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	14	18	11	14	57	15	10	5	3	33
Resultat fra associerede virksomheder	0	0	1	0	1	1	0	1	0	2
Af- og nedskrivninger	-9	-8	-9	-8	-34	-8	-7	-7	-6	-28
Driftsresultat (EBIT)	5	10	3	6	24	8	3	-1	-3	7
Driftsmarginal (EBIT), %	2,0	4,0	1,2	2,5	2,4	3,1	1,1	-0,4	-1,4	0,7
Investeret kapital, gennemsnit	209	201	212	233	218	241	236	236	236	238
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	10,7	16,5	6,4	9,1	10,3	13,1	5,3	-2,2	-5,6	2,7
Sendinger, '000	20	21	20	20	81	21	20	17	16	74

Kvartalstal i 2007 og 2008 er ikke revideret.

skiftende markedsforhold. Der er endvidere igangsat en fornyelse af trailerflåden og denne forventes løbende reduceret i takt med, at antal trailerdage pr. transport nedbringes.

Der blev i 2008 etableret en ny trafik mellem Sverige og de baltiske lande samt Rusland baseret på rutenetværket i Østersøen. Denne aktivitet vil i 2009 blive udvidet til at omfatte UK og Kontinentet.

Resultatudvikling

Omsætningen blev reduceret med 2% til DKK 963 mio. på baggrund af tilbagegangen i efterspørgslen i andet halvår 2008. I forhold til 2007 var mængderne ca. 9% lavere, men omsætningen er positivt påvirket af olie- og dieseltillæg.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev DKK 33 mio., hvilket var en nedgang på DKK 24 mio. Det lavere resultat kan henføres til en markant nedgang i resultatet for områdets belgiske traileroperatør. De øvrige aktiviteter opnåede som helhed resultatfremgang i 2008.

Afskrivningerne blev reduceret til DKK 28 mio. fra DKK 34 mio. i 2007, hvilket skyldes færre afskrivninger af kundeportefølje. Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 7 mio., en tilbagegang på DKK 17 mio.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 238 mio. i 2008, hvilket var en stigning på 9% i forhold til 2007. Som følge af det lavere resultat reduceredes forrentningen af den investerede kapital til 3%.

TRAILER SERVICES UNDERSTØTTER RUTENETVÆRKETS KAPACITETS- UDNYTTELSE

■ SALGSKONTOR



FLERE LØSNINGER – FLERE KUNDER

Som en direkte konsekvens af DFDS' netværksstrategi er der etableret en salgsfunktion for Koncernens fragttaktiviteter, FSS (Freight Sales Solutions), der på tværs af de enkelte forretningsområder udvikler unikke Shipping Logistics løsninger til industrier som:

- Automobil
- Skovprodukter
- Stål
- Kemikalier

Til hvert industrisegment tilknyttes medarbejdere fra DFDS' forretningsområder med særlige industrispecifikke kompetencer og erfaringer.

Siden opstarten i februar 2008 har disse "Commodity teams" arbejdet med en struktureret afdækning af potentielle kundeemner i markedet, udviklet specifikke industrielle løsninger samt deltaget i besvarelsen af store internationale tendere. Resultaterne af denne indsats er allerede synlig i form af nye kontrakter samt løbende projekter med kunder, der har interesse i DFDS' Shipping Logistics løsninger.

Det hold, der arbejder med "Skovprodukter", har i kraft af det øgede industrielle fokus vundet en række store kontrakter med en årlig volumen på mere end 180.000 tons.

Holdet rettet mod kemikalieindustrien har, i en tid med ellers faldende mængder, opnået at tiltrække ny forretning så den samlede afskibning i 2008 af for eksempel tank-containerne er øget med 3%. Dette er sket ved en klar kundefokusering og salg af netværksløsninger med inddragelse af flere ruter frem for fokus på enkeltstående ruter.

De lokale sælgere i DFDS' nordeuropæiske agenturorganisation spiller en afgørende rolle for en tæt kundekontakt. Deres indsats er afgørende for en succesfuld udrulning af den nye strategi om salg af netværksløsninger og serviceydelser til kunderne. For at understøtte denne proces er der i løbet af 2008 implementeret et fælles kundesystem (CRM: Customer Relationship Management), der nu anvendes af alle forretningsområder.

Det nye system har gjort det væsentligt nemmere for den enkelte sælger at arbejde med internationale kunder og udarbejde tilbud. Derudover understøtter systemet fokus på industrisalg og opfølgning på potentielle forretningsmuligheder samt giver nye muligheder inden for marketing.

Nøglemedarbejdere med bred viden

Med den nye salgsfunktion rettes en række nøglemedarbejders fokus mod bestemte storkunder. Med afsæt i et dybt kendskab til kundens behov og deres industri, og afhængig af den enkelte storkundes ønsker, tilbydes nu en mere enkel adgang til kundetilpassede, integrerede løsninger fra samtlige forretningsområder i koncernen.

FSS i koncernledelsen

For at forankre det kommercielle fokus inden for fragttaktiviteterne i Koncernens styring og planlægning indtrådte Björn Petrusson, der er ansvarlig for FSS-organisationen, i januar 2009 i DFDS' koncernledelse.

PÅ VEJ MOD MERE BÆREDYGTIG SKIBSFART

DFDS' MILJØPOLITIK

- Vi forpligter os til løbende at udvikle vores drift og aktiviteter hen imod et stadig lavere energiforbrug og mindre påvirkning af miljøet.
- Vi vil løbende overvåge og analysere energiforbruget og vores påvirkning af miljøet inden for rammerne af en certificering under ISO 14001.
- Vi vil udbrede kendskabet til vores miljøpolitik for at sikre en høj grad af bevidsthed om miljøspørgsmål blandt vore medarbejdere og ledere. Vi vil løbende styrke og udvikle vores viden og tekniske ekspertise for at sikre en konstant udvikling hen imod en mere bæredygtig drift.

Love og regler

Havmiljøet er beskyttet af såvel nationale som internationale love og regler. Vi respekterer og støtter en fortsat udvikling af love og regelsæt for at sikre en vedvarende udvikling hen imod en mere bæredygtig søfart.

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 brændselsolie pr. transporteret enhed.

Reduktion af forbruget af brændselsolie

DFDS har igangsat et målrettet projekt for at reducere brændselsolieforbruget og dermed udledningen af CO₂ til atmosfæren. Projektet består af en lang række tekniske og driftsmæssige tiltag samt en løbende registrering af forbruget. De tekniske tiltag består blandt andet af forbedring af maskiners forbrænding og energiidnyttelse, genanvendelse af overskudsvarme og bedre styring af energiforbruget om bord.

De driftsmæssige tiltag består af tilpasning af skibenes servicehastighed samt ændrede afgangs- og ankomsttider med henblik på at muliggøre så lav en servicehastighed som muligt, hvilket nedsætter brændselsforbruget. Der kan for 2008 måles en reduktion i brændselsforbruget og dermed i emissionerne i forhold til 2007 på ca. 4%

Koncentration af mængder giver miljøfordele

Derudover er det Koncernens langsigtede mål at udvikle skibsflåden i retning af større skibe, idet koncentration af godsmængder på større, men færre skibe reducerer energiforbruget og emissionerne pr. transporteret enhed.

Mål for reduktioner

Det er DFDS' mål at reducere udledningen af CO₂ med 10% over fem år. Målet blev sat med udgangspunkt i 2007.

Svovl

Mængden af svovlpartikler, der udledes fra skibsmotorer, afhænger dels af mængden af forbrukt olie, dels af indholdet af svovl i brændselsolien. Som følge af international lovgivning fra 2006 er den tilladte grænse for svovl i brændselsolie til skibe i Østersøen og Nordsøen, hvor DFDS primært opererer, reduceret til 1,5% mod 4,5% uden for. Målene bliver løbende revideret, og FNs søfartsorganisation har besluttet en ny grænse for indhold af svovl i brændselsolien, som fra 2015 reducerer det maksimale indhold af svovl i brændselsolien til 0,1% i Østersøen og Nordsøen og 0,5% uden for dette område.

Samtidig arbejdes der målrettet på at finde alternative muligheder for at reducere udledningen af svovl fra skibe. En mulighed er at benytte såkaldte "scrubbers", som med en særlig teknisk installation i skibets skorsten kan vaske svovlen ud af røggasserne efter forbrænding.

DFDS deltager i et udviklingsprojekt, som indebærer, at skorstenen på et fragtskib på Nordsøen ombygges, så der fra sommeren 2009 kan installeres en testmodel af en nyudviklet scrubber. Metoden er fordelagtig, da der er usikkerhed om såvel udbuddet og dermed forsyningsikkerheden af brændselsolie med 0,1% svovlindhold samt om prisniveauet. Med en "scrubber" kan der indkøbes olie med et højere svovlindhold. Foreløbige testresultater tyder desuden på, at metoden rummer yderligere en miljøfordel, idet den også fjerner partikler fra røggassen.

Bundmaling

De tidligere anvendte tinholdige bundmalinger, der frigav miljøskadelige tungmetaller til havmiljøet, er ikke længere tilladt. DFDS er desuden i gang med at udskifte bundmalingerne med en ny type silikonebaseret bundmaling, der dels er miljøvenlig, dels reducerer skibenes friktion i vandet, så energiforbruget og dermed emissionerne reduceres.

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. Spildevandet udledes endvidere efter særlige procedurer med henblik på at belaste havmiljøet mindst muligt.

DFDS forventer at indføre nye procedurer; bl.a. med ilandpumpning, i takt med, at der etableres hensigtsmæssige modtageanlæg, og i takt med at der udvikles forbedrede rensnings- og opbevaringsfaciliteter på kommende, nye skibe.





REDUKTION I BRÆNDSLS- FORBRUGET I 2008

Støj

DFDS arbejder målrettet på at reducere skibenes støj 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, når der køres på dem. Derudover søges støj reduceret gennem ændrede rutiner, hvor dette er muligt. Problemet med støj vil være lettere at løse i kommende skibe, hvor der allerede i konstruktionsfasen er fokuseret på støjreduktion.

Informationsindsats

DFDS udsendte i 2008 miljøfolderen "DFDS & Miljøet" til samtlige medarbejdere med henblik på at øge bevidstheden om miljøet. Folderen beskriver Koncernens miljøpolitik samt tiltag for at reducere miljøbelastningen. Endvidere rummer folderen et afsnit om, hvordan den enkelte medarbejder gennem egen adfærd kan være med til at reducere miljøbelastningen.

Det videre arbejde med miljøet

Arbejdet med at reducere miljøbelastningen fra Koncernens aktiviteter fortsættes i tråd med den vedtagne miljøpolitik. Heri indgår et arbejde, der er igangsat for at koordinere miljøarbejdet, så arbejdet med at reducere miljøbelastningen struktureres ens i de forskellige forretningsområder og lande. Flere datterselskaber har desuden egne certificeringer, og målet er derfor gradvist at samle certificeringerne, så der på koncernplan opnås en målbar udvikling på objektive kriterier hen imod en stadig mere bæredygtig virksomhed.

HUMAN RESOURCES

Medarbejdernes og ledernes kompetencer og engagement er afgørende for DFDS' muligheder for at konkurrere effektivt, og udvikling af virksomhedens menneskelige ressourcer er derfor et vigtigt element i DFDS' strategi "Fra ruter til netværk".

HR-arbejdet skal bidrage til at øge medarbejdernes tilfredshed, engagement og produktivitet. Som led i dette arbejde blev der i efteråret 2008 gennemført en omfattende tilfredshedanalyse, som generelt viser stor trivsel og loyalitet over for DFDS. Analysen viser dog også et ønske om, at mulighederne for udvikling og karriereplanlægning øges, hvilket bekræfter opstillede mål om en styrkelse af tilbud til medarbejdere om udvikling, træning og uddannelse.

Arbejdet med rekruttering har høj prioritet i de kommende år, idet den demografiske udvikling medfører mere konkurrence om rekruttering af elever og andre unge, og især unge til uddannelse inden for shippinguddannelserne. DFDS deltager blandt andet i Danmarks Rederiforenings projekt "Det blå Danmark", der sigter på at synliggøre muligheder og fordele ved uddannelse og beskæftigelse i søfartserhvervet, blandt andet ved at henvise til adgang til lederstillinger samt uddannelse og beskæftigelse i udlandet.

Lederudvikling

Der skal i højere grad sikres en ensartet lederudvikling på tværs af de lande og områder, hvor DFDS er repræsenteret. Lederens opgave er at skabe forretningsmæssige resultater, men aldrig alene. Resultater skabes i et samarbejde mellem lederen og hold af kompetente medarbejdere, i dialog og på tværs af forretningsområder. Lederen uddelegerer, udfordrer og tager beslutninger.

I 2009 indføres derfor et ledertræningsprogram på to uger under overskriften "Zoom". Programmet er fundamental ledertræning, og fokus vil primært være på den del af ledelsesopgaven, som handler om mennesker.

DFDS' HUMAN RESOURCES 2008

DFDS' HR-funktion ydede en stor indsats i gennemførelsen af DFDS Seaways' forbedringsplan, som reducerede antallet af stillinger, men sikrede det fremtidige forretningsgrundlag.

HR-afdelingens rolle var at skabe klarhed for den enkelte medarbejder i forløbet og samtidig bevare overblikket over den samlede forbedringsplan for at sikre en så skånsom proces som muligt for medarbejderne.

Lukning af Bergen-ruten og tilpasning af landorganisation

Beslutningen om at lukke Bergen-ruten betød opsigelse af ca. 270 medarbejdere ansat på et passagerskib og derudover blev der nedlagt 70 stillinger i hovedkontor- og agenturorganisationen.

HR-afdelingen koordinerede opsigelserne i henhold til de nationale arbejdsmarkedsregler i Danmark, Norge og England. Der blev gennemført en koordineret informationsindsats både i landorganisationen og om bord på skibet, hvor ledere og medarbejdere fra HR-afdelingen gennemførte opsigelserne, foretog omplaceringer til andre skibe og informerede besætningen.

Kompetenceudvikling

Succes for den enkelte medarbejder er rodfæstet i kompetence. DFDS' udgangspunkt er, at den enkelte medarbejder gerne vil udvikles og blive dygtigere. Det styrker på den ene side den enkelte medarbejders bidrag til virksomhedens resultatudvikling og øger på den anden side samtidig den enkeltes muligheder. Kompetenceudvikling udføres gennem blandt andet kurser og coaching, og gennem uddelegering af ansvar samt en målrettet tilrettelæggelse af arbejdet.

Et DFDS Akademi

På længere sigt skal der etableres et "akademi", hvor trænings- og uddannelsesaktiviteter synliggøres og koordineres på tværs af virksomheden.

Sociale forhold

HR-arbejdet omfatter også udvikling af sociale politikker, herunder politikker for håndtering af og støtte til medarbejdere med misbrugsproblemer, stressrelaterede problemer eller andre problemer. I den forbindelse er der blandt andet indgået aftale om en sundheds- og behandlingsforsikring.

Information

En del af HR-arbejdet er endvidere at medvirke til at sikre at alle medarbejdere modtager hurtig og klar information om ændringer, der vedrører deres arbejdsforhold, ansættelse eller har generel betydning for virksomhedens situation.

Ændring af ledelsesstruktur og overenskomster om bord

I denne fase af forbedringsplanen var det målet at skabe en mere fleksibel organisation af bemanningen om bord på Oslo-rutens to passagerskibe. Der blev også indført en mere enkel ledelsesstruktur og det kommercielle ansvar blev yderligere decentraliseret på alle skibe.

HR-afdelingen gennemførte en genforhandling af de eksisterende overenskomster med 3F Privat Service, Hotel og Restauration samt Dansk Sø Restaurations Forbund, for at sikre det driftsøkonomiske grundlag gennem ændringer i bemandingsprincipperne.

Fremover består bemanningen i cateringfunktionerne af tre grupper: En fast besætning, en fleksibel besætning, der kan veksle mellem skibene, og deltidsmedarbejdere, der tilkaldes til afgang med mange passagerer – for eksempel på til og i weekender og i ferieperioder.

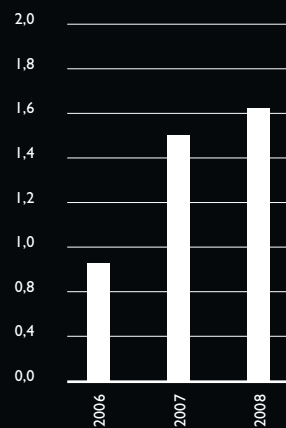
De nye bemandingsprincipper medfører en betydelig forbedring af mulighederne for at tilpasse bemanningen til det antal passagerer, der er om bord. Implementering af bemandingsmodellen havde ikke været mulig uden forståelse for nødvendigheden heraf hos de respektive faglige organisationer, der dermed har været med til at bane vej for en væsentlig mere positiv udvikling for passageraktiviteterne og den fremtidige beskæftigelse.



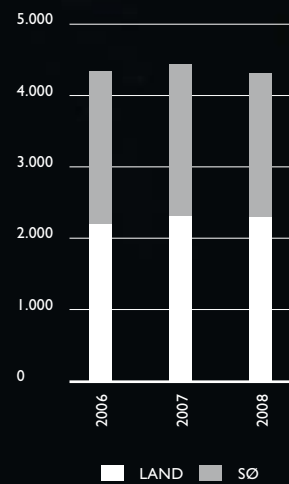
Identibord

- RÅDT KØDT
- RÅDT FISK
- KØKKET MEAT
- KØKKET MEAT
- KØKKET MEAT

OMSÆTNING PR. MEDARBEJDER
DKK MIO.



MEDARBEJDERE FORDELT PÅ LAND/SØ
ANTAL MEDARBEJDERE



■ LAND ■ SØ

AKTIONÆR- FORHOLD

Aktiekapitalen

DFDS A/S' aktiekapital var uændret DKK 800 mio. i hele 2008. Aktiekapitalen består af én aktiekasse fordelt på 8.000.000 aktier à nominelt DKK 100 pr. aktie. DFDS-aktien er noteret på NASDAQ OMX Den Nordiske Børs København.

Kursudvikling

DFDS-aktiens kurs var 399 ultimo 2008, hvilket var 49% lavere end ultimo 2007. Til sammenligning faldt et indeks bestående af seks sammenlignelige virksomheder (Peer Group) med 38% i 2008. NASDAQ OMX Den Nordiske Børs Københavns totalindeks (OMXC) blev reduceret med 43% i 2008.

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

Markedsværdien af DFDS' aktiekapital var DKK 3,19 mia. ved udgangen af 2008. Kursværdien af omsætningen i DFDS-aktien udgjorde DKK 586 mio. i 2008, en nedgang på 53% i forhold til året før.

DFDS-aktiens samlede afkast, kursændring plus foreslået udbytte, var negativt med 49% i 2008.

Aktionærsammensætning

Ved udgangen af 2008 var 86% af aktiekapitalen ejet af 16.528 navne-noterede aktionærer. Vesterhavet A/S var ved udgangen af 2008 hovedaktionær med en ejerandel på 56,0% af den samlede aktiekapital.

I januar 2009 afhændede Vesterhavet A/S en ejerandel svarende til 25% af DFDS' samlede aktiekapital til DSV A/S ved etablering af et fælles ejerskab gennem Vesterhavet-DSV Holding A/S således, at dette selskab ejer 56,0% af aktiekapitalen i DFDS A/S.

Clipper Group A/S meddelte i februar 2009, at selskabet havde øget ejerandelen i DFDS A/S til 15,0%, heraf udgør andelen af navnenoterede aktier 7,8%.

Udenlandske aktionærer ejede 5,0% af aktiekapitalen ved udgangen af 2008.

Udbytte

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

DFDS' bestyrelse foreslår, at der ikke udbetales et udbytte for 2008 som følge af konjunkturforsørene.

Investor relations

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

Finanskalender

Ordinær generalforsamling

1. april 2009 kl. 16.00
Radisson SAS Falconer Center
Falkoner Allé 9
2000 Frederiksberg

Udsendelse af regnskabsmeddelelser i 2009

Kvartalsregnskab, 1. kvartal, 13. maj
Halvårsregnskab, 1. halvår, 13. august
Kvartalsregnskab, 3. kvartal, 12. november

ANALYTIKERE, DER FØLGER DFDS-AKTIE

Danske Markets Equities

Johannes Møller
Tlf.: +45 45 12 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

SEB Enskilda

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

Nordea

Finn Bjarke Petersen
Tlf.: +45 8896 8606
E-mail: finn.bjarke.petersen@nordea.com

SELSKABSMEDDELELSER 2008*

DATO	MEDDELELSE
17/01	DFDS udvider passager- og fragtkapaciteten på Østersøen
28/01	DFDS A/S – Storaktionærmeddelelse
11/03	Årsregnskab 2007 for DFDS A/S
13/03	Indkaldelse til ordinær generalforsamling
17/03	DFDS køber yderligere to ro/ro-fragtskibe
10/04	DFDS A/S – referat af ordinær generalforsamling
21/04	Tildeling af aktieoptioner til direktionen
21/04	Carsten Jensen ny direktør for DFDS Seaways
06/05	DFDS skærper strategisk fokus: Sælger fire litauiske trampskibe
20/05	Delårsrapport for 1. kvartal 2008
21/05	DFDS finanskalender for 2008 – opdatering
27/05	Omfattende forbedringsplan skal sikre indtjeningen i DFDS Seaways
01/07	Forbedringsplan for Passenger Shipping under gennemførelse
14/08	Vanskeligere markedsvilkår og høje oliepriser nødvendiggør nedjustering af årets resultat
26/08	Delårsrapport for 1. halvår 2008
26/08	DFDS øger fragtkapaciteten på Nordsøen i 2009
18/09	Særoverenskomster og ny ledelsesstruktur effektiviserer driften af skibene i DFDS Seaways
30/10	DFDS og Polferries indgår samarbejdsaftale om Swinoujscie-Ystad
26/11	Delårsrapport for 1.-3. kvartal 2008
22/12	DFDS A/S – Finanskalender 2009

* Meddelelser om indberetningspligtige handler er ikke medtaget i oversigten

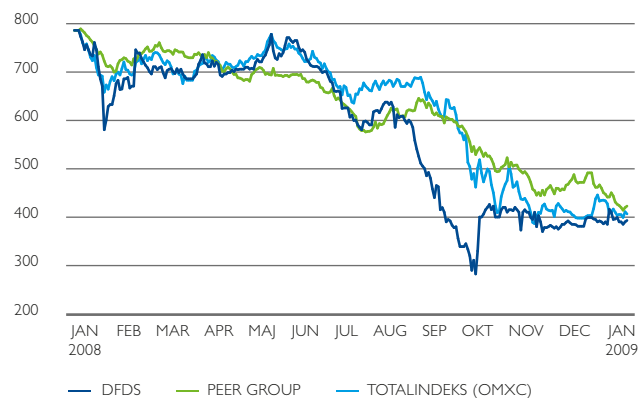
AKTIERELATEREDE NØGLETAL

	2004	2005	2006	2007	2008
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	22	23	46	52	32
Udbytte pr. aktie, DKK	7	7,5	11	15	0
Udbytte payout ratio, %	32	32	24	29	0
Direkte afkast, %	2,5	2,0	1,6	1,9	0,0
P/E ratio, antal gange	13	16	15	15	12
Indre værdi pr. aktie, DKK	318	350	394	442	427
Kurs/Indre værdi (K/I), antal gange	0,90	1,09	1,73	1,79	0,93
Aktiekurs, DKK:					
Kurs ultimo året	285	382	680	790	399
Kurs høj	285	465	698	950	785
Kurs lav	185	282	360	692	290
Markedsværdi, DKK mio.	2.280	3.056	5.440	6.320	3.192
Antal aktier ultimo året, mio.	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0

EJERFORDELING, ULTIMO 2008**ANDEL AF AKTIEKAPITAL, %**

Vesterhavet A/S (København)	56,0
Clipper Group A/S (København)*	7,8
Andre institutionelle og finansielle investorer	10,2
Andre navnenoterede aktionærer	7,8
Egne aktier	3,9
Ikke navnenoterede aktionærer	14,3
I alt	100,0

* Ejerandel øget til 15,0% i februar 2009.

**KURSUUDVIKLING, 2008-2009
(DKK)**

RISIKOFAKTORER

Generelle og særlige driftsmæssige risici

Risikostyring indgår som en integreret del af ledelsen af DFDS gennem en løbende afvejning af risici og muligheder. Til bestyrelsen udarbejdes hvert kvartal en oversigt over væsentlige risici.

Konjunktur- og markedsrisiko

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes af den generelle konjunkturudvikling. Negativ økonomisk vækst vil typisk skabe overkapacitet og dermed øge prispresset i markedet. For blandt andet at imødegå pris- og volumenrisici knyttet til ændringer i konjunkturudviklingen er omkring halvdelen af ro-ro-fragtflåden indchartret, hvilket giver mulighed for at tilbagelevere tonnage med måneders varsel. For containeraktiviteterne er hovedparten af flåden indchartret, mens alle passagerskibe er ejet. Sidstnævnte medfører begrænsede muligheder for at tilpasse passagerskibskapaciteten på kort sigt.

DFDS' geografiske diversifikation på tværs af Nordeuropa indebærer en lav afhængighed af enkeltstående aktiviteter; ligesom regionale forskelle i aktivitetsniveauet bidrager til at balancere den overordnede kommercielle risiko.

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes desuden 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.

I perioder med konjunkturedgang kan der opstå konkurrisici relateret til blandt andet større industrikunder og en forøgelse af debitorrisici.

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 udbuddet af tonnage, der opfylder DFDS' behov. I forbindelse med udchartring af overskydende tonnage er til-

svarende risici relevante. 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 2015.

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 1,3 mia. svarende til 16% af Koncernens omsætning i 2008.

Bunkersomkostningen for fragtaktiviteter afdækkes i vid udstrækning gennem bunkersklausuler indeholdt i fragtaftaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkersomkostningen i oliepristil-læg og billetprisen i det omfang, som markedsforholdene muliggør det. Hertil kommer afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært olieswaps.

I 2009 forventes et bunkersforbrug på ca. 440.000 tons, hvilket er en nedgang på ca. 5% i forhold til 2008. Omkring 20% af forbruget er relateret til passagerskibsfart og omkring 80% af dette forbrug er afdækket gennem sikringstransaktioner. Det resterende forbrug forudsættes afdækket gennem kommercielle bunkerklausele.

Alt i alt skønnes en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet primo marts 2009 at ville medføre en resultatpåvirkning på ca. DKK 0,2 mio.

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 bunker:

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

For 2009 er omkring 22% af eksponeringen over for USD afdækket på et gennemsnitligt niveau på ca. USD/DKK 480. 6% af eksponeringen over for SEK er afdækket på et niveau på SEK/DKK 79. Pengestrømme i øvrige valutaer er ikke afdækket i 2009. Afdæknin-gerne vurderes og tilpasses løbende.

Renterisici

DFDS' renterisici er primært afledt af rentebærende gæld. Ved udgangen af 2008 udgjorde låneporteføljen DKK 3,6 mia. og den gennemsnitlige løbetid var omkring 4,6 år. Omkring DKK 1,8 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 forrentede andel af porteføljen udgjorde ca. 56% inklusive renteswaps ved udgangen af 2008 og dette niveau forventes opretholdt i 2009.

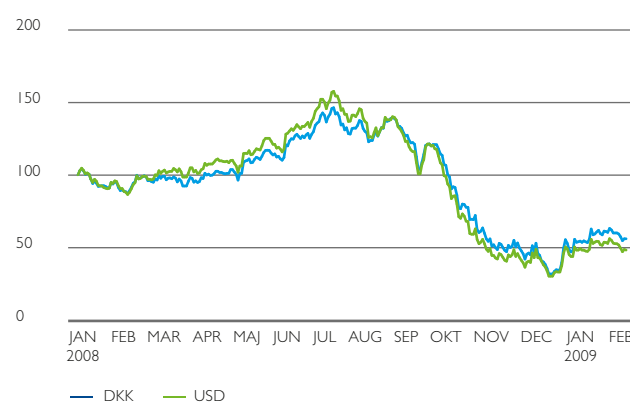
En rentestigning på 1%-point, i forhold til niveauet i februar 2009, vil indebære en meromkostning på omkring DKK 14 mio. i 2009.

Likviditetsrisici

I februar 2009 blev der indgået en låneafale på DKK 1,1 mia. med et syndikat af tre banker til dækning af finansieringsbehov knyttet til planlagte investeringer i 2009 og hermed er refinansieringsrisici for 2009 tillige afdækket.

For yderligere oplysninger om styring af finansielle risici herunder kredit- og likviditetsrisici henvises til note 26 på side 91.

INDEKSERET OLIEPRISUDVIKLING I USD OG DKK – 2008/2009 (INDEX)



58	Resultatopgørelse
59	Balance
61	Egenkapitalopgørelse
64	Pengestrømsopgørelse

NOTER – RESULTATOPGØRELSEN

65	1	Anvendt regnskabspraksis
71	2	Segmentoplysninger
73	3	Omsætning
73	4	Vareforbrug
73	5	Personaleomkostninger
74	6	Andre omkostninger ved drift, salg og administration
74	7	Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler
75	8	Finansielle omkostninger, netto
76	9	Skat
77	10	Resultat pr. aktie

NOTER – BALANCEN

77	11	Langfristede immaterielle aktiver
79	12	Langfristede materielle aktiver
81	13	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
82	14	Kapitalandele i associerede virksomheder
83	15	Tilgodehavender
83	16	Værdipapirer
84	17	Varebeholdninger
84	18	Beholdning af egne aktier
84	19	Udskudt skat
86	20	Aktiebaseret vederlæggelse
87	21	Pensions- og jubilæumsforpligtelser
89	22	Andre hensatte forpligtelser
89	23	Rentebærende gældsforpligtelser
90	24	Anden gæld
90	25	Selskabsskat
91	26	Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

NOTER – PENGESTRØMSOPGØRELSE

95	27	Ikke-likvide driftsposter
95	28	Ændring i driftskapital
95	29	Nettoinvestering i langfristede aktiver
95	30	Ændring i andre finansielle lån
96	31	Køb af virksomheder og aktiviteter
96	32	Køb af minoritetsinteresser

NOTER – SUPPLERENDE OPLYSNINGER

96	33	Aktiver og forpligtelser bestemt for salg
97	34	Garantier og eventualforpligtelser m.v.
97	35	Kontraktlige forpligtelser
98	36	Nærtstående parter
99	37	Værdiforringelsestest
101	38	Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater
101	39	Begivenheder efter balancedagen
102		Selskabsoversigt
103		Påtegninger
104		Flådeliste

The background of the entire page is a solid blue color. Overlaid on this background is a complex, abstract geometric pattern consisting of numerous thin, white lines. These lines intersect to form a variety of irregular polygons and shapes, creating a sense of depth and movement. The lines are most concentrated in the lower-left and lower-right areas, where they form more complex, star-like or web-like structures. In the upper-left area, the lines are more sparse and form larger, simpler shapes. The overall effect is a modern, architectural, and somewhat organic design.

DFDS

**REGNSKAB
2008**

REGNSKABS- BERETNING

Forretningsstruktur

DFDS' aktiviteter er organiseret i fem forretningsområder, hvoraf tre områder – Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Passenger Shipping – er ansvarlige for rutenetværket. De to øvrige forretningsområder – Terminal Services og Trailer Services – understøtter rutenetværket med henholdsvis havneterminal- og transportydelse.

Omsætningsudvikling

Omsætningen blev reduceret med 1% til DKK 8.194 mio. i 2008. Justeret for stigning i oliepristillæg blev omsætningen reduceret med 5% eller DKK 430 mio.

Omsætningsfremgangen for forretningsområderne Ro-Ro Shipping og Container Shipping kan henføres til stigninger i oliepristillæg, idet de transporterede mængder i begge områder blev reduceret af aftagende vækst i de nordeuropæiske økonomier i 2008. For Ro-Ro Shipping var nedgangen bredt funderet, mens nedgangen for Container Shipping primært var relateret til aktiviteter med udgangspunkt i Irland.

Omsætningen for Passenger Shipping blev reduceret med 8% i 2008 som følge af lukningen af Bergen-ruten primo september 2008, hvilket reducerede omsætningen med ca. DKK 60 mio. Derudover ophørte udchartringen af et passagerskib i 2007, hvilket udgjorde en omsætning på ca. DKK 40 mio. Den resterende omsætningsnedgang var relateret til færre passagerer og svækkelse af GBP og NOK.

Den lavere omsætning i Terminal Services afspejler hovedsageligt færre transporterede mængder på egne fragtruter, mens den lavere omsætning i Trailer Services primært skyldes et faldende aktivitetsniveau i automobilssektoren.

Forretningsområdet Tramp blev som planlagt afhændet i 2008 og sammenlignet med 2007 medførte dette en omsætningsnedgang på DKK 68 mio. svarende til en reduktion af Koncernens omsætning med 0,8% i 2008.

Udvikling i omkostninger og EBITDA

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) blev reduceret med 23% til DKK 1.017 mio. på baggrund af en nedgang i EBITDA-margin på 3,4 procentpoint til 12,4% fra 15,8% i 2007. Hertil kom resultateffekten af en omsætningsnedgang på DKK 430 mio. justeret for oliepristillæg.

Justeret for stigningen i oliepristillæg var nedgangen i margin 2,9 procentpoint.

Nedgangen i EBITDA-margin er sammensat af udviklingen inden for flere omkostningsgrupper og afspejler overordnet set en lavere kapacitetsudnyttelse. Dette kan aflæses i stigende omkostningsprocenter for driftsomkostninger og charterhyre, herunder tilgang af to indcharrede ro-ro-nybygninger i 2008. Omkostningsprocenten for personale steg ligeledes, hvilket dog udelukkende skyldes engangsposter knyttet til nedlæggelse af stillinger i 2008. Alt andet lige forventes derfor en lavere omkostningsprocent for personale i 2009. Nedskæringer i salgs-

OMSÆTNING PR. FORRETNINGSOMRÅDE

DKK MIO.	2007	2008	ÆNDRING, %
Ro-Ro Shipping	3.680	3.799	3
Container Shipping	1.642	1.654	1
Passenger Shipping	1.932	1.779	-8
Terminal Services	703	647	-8
Trailer Services	986	963	-2
Tramp (ikke-fortsættende)	106	38	-65
Elimineringer	-739	-686	n.a.
DFDS Koncernen i alt	8.310	8.194	-1

EBITDA PR. FORRETNINGSOMRÅDE

DKK MIO.	2007	2008	ÆNDRING, %
Ro-Ro Shipping	896	767	-14
Container Shipping	151	101	-33
Passenger Shipping	249	194	-22
Terminal Services	15	-29	n.a.
Trailer Services	57	33	-42
Tramp (ikke-fortsættende)	9	8	-13
Ikke-allokerede poster	-61	-57	n.a.
DFDS Koncernen i alt	1.316	1.017	-23

OMKOSTNINGER I PROCENT AF OMSÆTNING*

DKK MIO.	2007	2008	ÆNDRING, %-POINT
Driftsomkostninger	53,4	54,2	0,8
Charterhyre	7,1	8,8	1,7
Personaleomkostninger	18,4	18,8	0,4
Andre omkostninger ved drift, salg og administration	5,3	5,3	0,0
Omkostninger i alt	84,2	87,1	2,9
EBITDA-Margin	15,8	12,9	-2,9

* Justeret for stigning i oliepristillæg

og administrationsomkostninger i løbet af året medførte en uændret omkostningsprocent i 2008.

På forretningsområdeniveau blev EBITDA lavere i alle forretningsområder i 2008 på baggrund af det lavere aktivitetsniveau. Herudover indeholder EBITDA flere større engangsposter i 2008.

I Passenger Shipping blev der afholdt omstrukturingsomkostninger for DKK 35 mio. relateret til den gennemførte forbedringsplan, herunder lukning af en rute. Der var en indtægt på DKK 28 mio. vedrørende momsrefusion fra tidligere år. Justeret herfor samt en indtægt på DKK 20 mio. fra udchartring af et passagerskib i 2007 var EBITDA 13% lavere i 2008.

Terminal Services' resultat indeholder en hensættelse til offentlige afgifter (business rates) i England på DKK 25 mio. og omstrukturingsomkostninger på DKK 8 mio. Justeret herfor var EBITDA DKK 4 mio. i 2008.

Avance/tab ved salg af aktiver

Avancer og tab fra salg af skibe, ejendomme og terminaler udgjorde DKK 40 mio. i 2008, hvoraf avancen fra salget af forretningsområdet Tramp var en indtægt på DKK 28 mio. Hertil kom-

mer tilbageførsel af en hensættelse på DKK 12 mio. angående et tidligere skibssalg.

Resultatandel associeret virksomhed

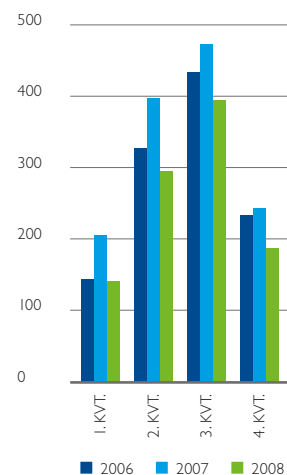
Resultatandel fra associeret virksomhed udgør et tab på DKK 7 mio., hvori indgår et tab vedrørende det associerede selskab DFDS Suardiaz Line på DKK 11 mio. DFDS' ejerandel af selskabet er 50%.

Af- og nedskrivninger og EBIT

De samlede af- og nedskrivninger var DKK 594 mio., hvoraf DKK 42 mio. udgør en nedskrivning af kundeportefølje og andre langfristede immaterielle aktiver. Værdiregulering af negativ goodwill fra køb af aktier i DFDS LISCO medførte en indtægt på DKK 20 mio. og en positiv afvigelse i forhold til 2007 på DKK 18 mio. Justeret for disse poster var der en nedgang i afskrivningerne, som kan henføres til salget af dels forretningsområdet Tramp i 2008, dels et passagerskib i 2007. Dertil kommer flere mindre ændringer.

Driftsresultatet (EBIT) blev herefter DKK 456 mio., hvilket var en nedgang på 39% i forhold til 2007.

DFDS KONCERNEN – EBITDA PR. KVARTAL (DKK MIO.)

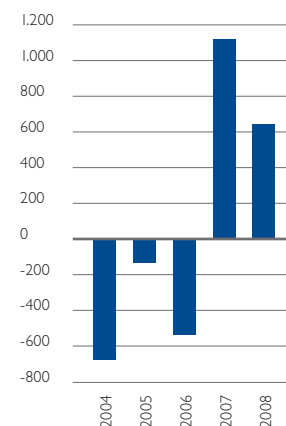


KVARTALSTAL I 2006-2008 ER IKKE REVIDERET

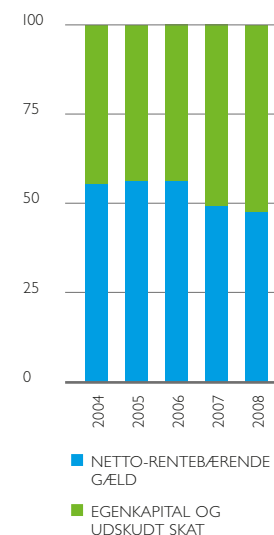
OMSÆTNING & INVESTERET KAPITAL (DKK MIA.)



FRI PENGESTRØM (DKK MIO.)



KAPITALSTRUKTUR (%-ANDEL AF KAPITAL)



15%

REDUKTION AF RENTE- BÆRENDE GÆLD

Finansiering

Omkostningen til finansiering, netto blev DKK 235 mio., en stigning på DKK 9 mio. i forhold til 2007. Årets omkostning indeholder en nedskrivning på DKK 11 mio. af et finansielt tilgodehavende vedrørende DFDS Suardiaz Line. Netto-rentekomkostningen blev reduceret med 15% til DKK 190 mio. på grund af en reduktion af den gennemsnitlige netto-rentebærende gæld med 14% og en mindre nedgang i lånerenten. Imidlertid opvejede tab på kursreguleringer vedrørende valutakurser stort set besparelsen på renteudgifterne.

Skat og årets resultat

Resultatet før skat blev herefter DKK 221 mio. svarende til en nedgang på 58%.

Aktiviteterne i DFDS Koncernen er omfattet af tonnageskatteordninger i Danmark, Norge, Holland, og Litauen. Skatten af årets resultat udgør en indtægt på DKK 32 mio., som indeholder en indtægt på DKK 37 mio. vedrørende en indtægt fra udskudt skat.

Årets resultat blev herefter DKK 253 mio.

Investeringer

Investeringer i 2008 udgjorde DKK 515 mio. og salg af aktiver udgjorde DKK 170 mio. således, at netto-investeringerne udgjorde DKK 345 mio.

Investering i skibe udgjorde DKK 363 mio., hvoraf DKK 139 mio. består af forudbetalinger for tonnage til levering i 2009 og DKK 84 mio. er forudbetalinger vedrørende forlængelse af tre skibe. Den resterende investering i skibe er knyttet til dokninger og mindre ombygninger. Herudover blev der investeret DKK 72 mio. i lastbærende materiel.

Salget af forretningsområdet Tramp indbragte et provenu på DKK 160 mio.

Aktiver og investeret kapital

De samlede aktiver blev reduceret med 10% til DKK 8,6 mia. svarende til en nedgang på DKK 1,0 mia. Omkring halvdelen af denne nedgang kan henføres til svækkelse af valutakurser i 2008. Hovedeffekten vedrører materielle anlægsaktiver.

Herudover er de samlede aktiver reduceret af afskrivninger, der oversteg netto-investeringerne, og en reduktion af omsætningsaktiver, herunder de likvide beholdninger.

Den gennemsnitlige investerede kapital blev reduceret med 5% til DKK 7,7 mia. Den investerede kapital blev forrentet med 5,8%, en nedgang på 2,8 procentpoint sammenlignet med 2007.

Finansiering og kapitalstruktur

De rentebærende gældsforpligtelser blev reduceret med 15% til DKK 3,7 mia. ved udgangen af 2008 svarende til en reduktion på DKK 631 mio. Gældsforpligtelser med pant i skibe blev reduceret med DKK

618 mio., mens kortfristet gæld blev øget med DKK 289 mio. Ultimo 2008 var andelen af fastforrentet gæld 56% inklusive anvendelse af renteswaps.

Den netto-rentebærende gæld blev reduceret med 11% til DKK 3,4 mia. ultimo 2008.

Pengestrømme

Pengestrømmen fra driftsaktivitet, brutto blev reduceret med 22% til DKK 1,0 mia. relateret til nedgangen i EBITDA på 23%.

Den frie pengestrøm fra driften, opgjort før renter og efter investeringer, var positiv med DKK 638 mio. i 2008.

Den frie pengestrøm blev blandt andet anvendt til betaling af netto-renteudgifter på DKK 209 mio., nedbringelse af gæld med DKK 454 mio. og betaling af udbytte med DKK 115 mio. Årets samlede pengestrøm var negativ med DKK 160 mio., hvilket sammen med kursreguleringer reducerede den likvide beholdning til DKK 302 mio. ultimo 2008.

Værdiansættelse af skibe

Der foretages årligt nedskrivningstest af Koncernens skibe på grundlag af de forventede fremtidige netto-pengestrømme og eksterne mæglervurderinger. Testene for 2008 medfører ingen nedskrivninger. Foretagne nedskrivningstest er nærmere beskrevet i note 37.

Efterspørgslen efter ro-ro- og ro-pax-skibe aftog i andet halvår 2008, men er for nyere, større skibe fortsat stabil. Markedsværdien af DFDS' flåde, blandt andet baseret på mæglervurderinger, var ultimo 2008 en del højere end den regnskabsmæssige værdi, der udgjorde DKK 5,7 mia. Flådens regnskabsmæssige værdi var ultimo 2008 DKK 261 mio. lavere på grund af valutakursreguleringer. Da de skibstyper, der indgår i DFDS' flåde, primært handles i EUR påvirker disse kursreguleringer ikke flådens markedsværdi.

Egenkapitalens udvikling

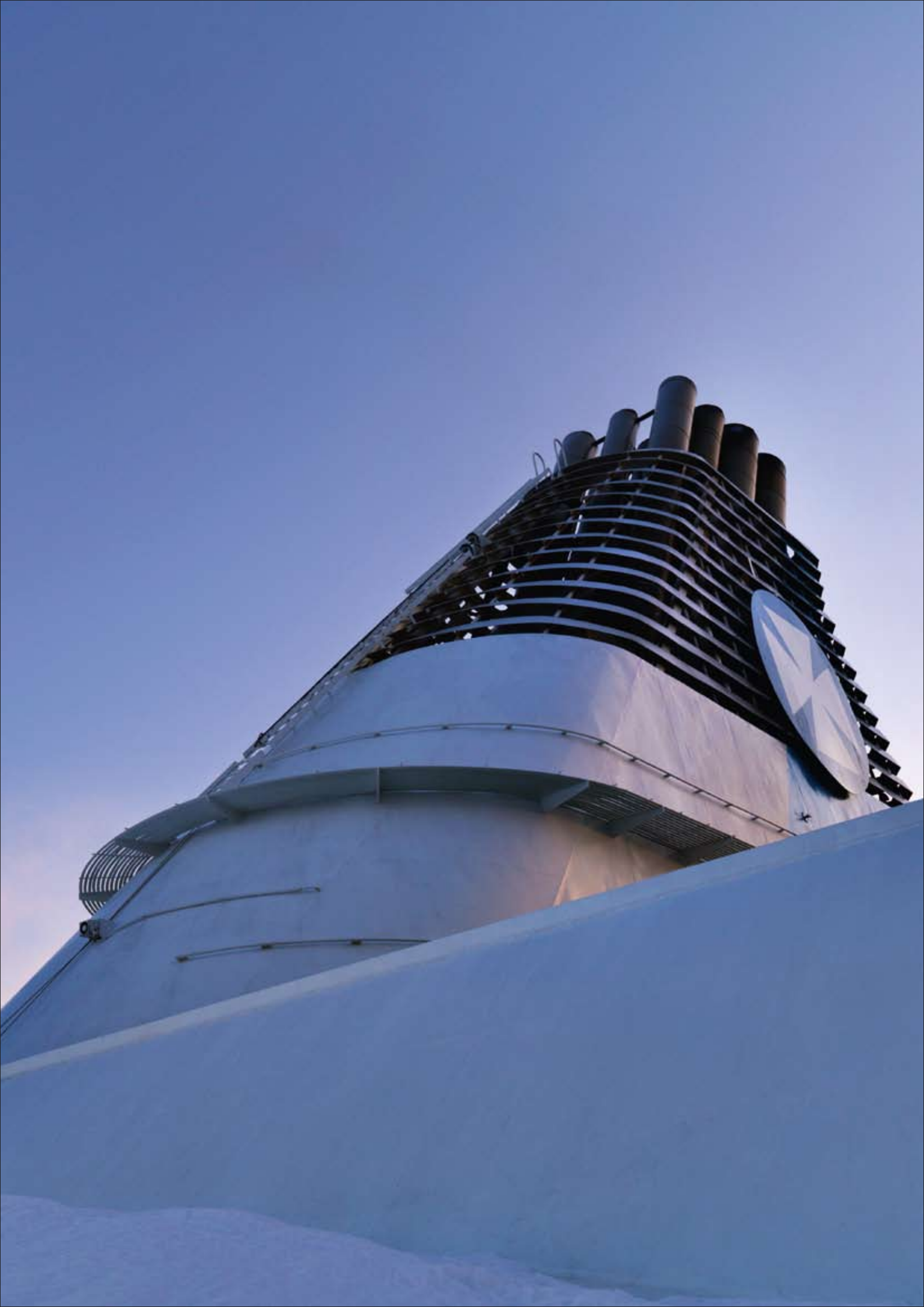
Egenkapitalen blev reduceret med 5% til DKK 3.484 mio.

Den samlede egenkapitalbevægelse var negativ med DKK 169 mio. i 2008 blandt andet på grund af valutakursregulering af datterselskabers egenkapital med DKK -167 mio. og værdiregulering af sikringstransaktioner med DKK -84 mio., mens overført resultat til egenkapitalen udgjorde DKK 253 mio. Udbetalt udbytte i 2008 udgjorde DKK 115 mio. opgjort eksklusiv udbytte til egne aktier.

Egenkapitalandelen var ultimo året 40%, en stigning på to procentpoint i forhold til 2007.

Moderselskabets resultatudvikling

Årets resultat for moderselskabet, DFDS A/S, blev DKK -20 mio. De samlede aktiver udgjorde ultimo året DKK 7.635 mio. og egenkapitalen DKK 3.408 mio.



RESULTATOPGØRELSE

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE	RESULTATOPGØRELSE	2007	2008
5.214.122	5.282.908	2,3	Nettoomsætning	8.310.249	8.193.586
			<i>Omkostninger</i>		
-2.642.114	-2.755.039	4	Driftsomkostninger	-4.434.730	-4.583.660
-681.161	-801.254		Charterhyre	-593.167	-690.289
-674.790	-642.364	5	Personaleomkostninger	-1.529.088	-1.481.393
-492.193	-473.855	6	Andre omkostninger ved drift, salg og administration	-437.681	-420.976
-4.490.258	-4.672.512		Omkostninger i alt	-6.994.666	-7.176.318
723.864	610.396		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	1.315.583	1.017.268
-	-	14	Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	-2.226	-6.906
35.045	0	7	Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	32.537	39.572
		11,12	<i>Af- og nedskrivninger</i>		
-274.212	-271.411		Afskrivninger skibe	-451.853	-436.954
-42.757	-45.366		Afskrivninger øvrige langfristede aktiver	-143.942	-134.758
0	-4.413		Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	0	-42.439
0	0		Værdiregulering goodwill/negativ goodwill	1.973	19.947
-316.969	-321.190		Af- og nedskrivninger i alt	-593.822	-594.204
441.940	289.206		Driftsresultat (EBIT)	752.072	455.730
74.702	88.779	8	Finansielle indtægter	26.807	31.437
-217.544	-387.539	8	Finansielle omkostninger	-253.085	-266.235
299.098	-9.554		Resultat før skat	525.794	220.932
0	-10.481	9	Skat af resultat	-114.097	32.145
299.098	-20.035		Årets resultat	411.697	253.077
			Årets resultat fordeles således		
299.098	-20.035		Aktionærerne i DFDS A/S	400.393	246.559
-	-		Minoritetsinteresserne	11.304	6.518
299.098	-20.035			411.697	253.077
		10	Resultat pr. aktie		
			Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100	52,39	32,12
			Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100	52,01	32,08
			Forslag til resultatdisponering		
120.000	0		Foreslået udbytte DKK 0,00 pr. aktie (2007: DKK 15,00 pr. aktie)		
179.098	-20.035		Overført resultat		
299.098	-20.035				

BALANCE – AKTIVER

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE	BALANCE PR. 31. DECEMBER	2007	2008
272.687	265.022		Goodwill	327.397	318.855
26.264	11.178		Andre langfristede immaterielle aktiver	111.448	34.532
36.084	57.859		Software	36.084	57.859
9.575	3.975		Igangværende udviklingsprojekter	9.575	3.975
344.610	338.034	11	Langfristede immaterielle aktiver	484.504	415.221
10.221	12.621		Ejendomme	76.520	76.788
28.169	26.198		Terminaler	348.138	282.956
3.845.730	3.472.705		Skibe	6.404.565	5.663.515
69.792	88.829		Driftsmidler m.v.	299.438	293.618
24.170	232.538		Igangværende anlægsarbejder og forudbetalinger	27.399	236.945
3.978.082	3.832.891	12	Langfristede materielle aktiver	7.156.060	6.553.822
1.646.439	1.599.673	13	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
7.333	7.333	14	Kapitalandele i associerede virksomheder	11.391	12.167
556.513	507.522	15	Tilgodehavender	3.029	27.644
24.488	16.157	16	Værdipapirer	25.808	17.453
0	0	19	Udskudt skatteaktiv	75.174	72.996
2.234.773	2.130.685		Andre langfristede aktiver	115.402	130.260
6.557.465	6.301.610		Langfristede aktiver i alt	7.755.966	7.099.303
79.581	67.089	17	Varebeholdninger	96.188	79.666
1.062.788	948.302	15	Tilgodehavender	1.023.698	846.989
27.533	45.650		Periodeafgrænsningsposter	98.146	97.924
140.952	87.409		Likvide beholdninger	494.279	301.569
1.310.854	1.148.450			1.712.311	1.326.148
0	184.971	12, 33	Aktiver bestemt for salg	141.796	184.971
1.310.854	1.333.421		Kortfristede aktiver i alt	1.854.107	1.511.119
7.868.319	7.635.031		Aktiver i alt	9.610.073	8.610.422

BALANCE – PASSIVER

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE	BALANCE PR. 31. DECEMBER	2007	2008
800.000	800.000	18	Aktiekapital	800.000	800.000
-50.149	-104.108		Reserver	-53.483	-309.441
2.740.294	2.712.280		Overført resultat	2.676.252	2.923.383
114.917	0		Foreslået udbytte	114.917	0
3.605.062	3.408.172		<i>Aktionærerne i DFDS AIS' andel af egenkapitalen</i>	3.537.686	3.413.942
-	-		Minoritetsinteresser	115.660	70.550
3.605.062	3.408.172		Egenkapital i alt	3.653.346	3.484.492
2.755.749	2.025.798	23	Rentebærende gældsforpligtelser	3.644.775	2.682.131
0	0	19	Udskudt skat	222.428	153.578
14.669	15.051	21	Pensions- og jubilæumsforpligtelser	226.723	170.240
0	0	22	Andre hensatte forpligtelser	1.125	0
2.770.418	2.040.849		<i>Langfristede forpligtelser i alt</i>	4.095.051	3.005.949
959.951	1.539.693	23	Rentebærende gældsforpligtelser	707.650	954.040
160.947	88.917		Leverandører af varer og tjenesteydelser	411.484	308.317
2.610	0	22	Andre hensatte forpligtelser	25.168	9.720
0	10.481	25	Selskabsskat	22.516	23.773
339.894	437.340	24	Anden gæld	567.172	622.219
29.437	24.579		Periodeafgrænsningsposter	120.296	116.912
1.492.839	2.101.010			1.854.286	2.034.981
0	85.000	33	Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	7.390	85.000
1.492.839	2.186.010		<i>Kortfristede forpligtelser i alt</i>	1.861.676	2.119.981
4.263.257	4.226.859		Forpligtelser i alt	5.956.727	5.125.930
7.868.319	7.635.031		Passiver i alt	9.610.073	8.610.422

Pantsætning m.v., note 12 og 23

Aktiebaseret vederlæggelse, note 20

Garantier og eventualforpligtelser m.v., note 34

Kontraktlige forpligtelser m.v., note 26 og 35

Nærtstående parter, note 36

Værdiforringelsestest, note 37

Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater, note 38

Begivenheder efter balancedagen, note 39

EGENKAPITALOPGØRELSE – KONCERN

DKK 1.000	RESERVER									I ALT
	AKTIEKAPITAL	VALUTA-KURSREGULERINGER	SIKRINGS-TRANSAKTIONER	OPSKRIVNING VÆRDI-PAPIRER	EGNE AKTIER	OVERFØRT RESULTAT	FORESLÅET UDBYTTET	AKTIONÆRERNE I DFDS A/S I ALT	MINORITETS-INTERESSER	
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 primoegenkapital 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 – KONCERN

DKK 1.000	RESERVER									
	AKTIEKAPITAL	VALUTA-KURS-REGULERINGER	SIKRINGS-TRANSAKTIONER	OPSKRIVNING VÆRDI-PAPIRER	EGNE AKTIER	OVERFØRT RESULTAT	FORESLÅET UDBYTTE	AKTIONÆRERNE I DFDS A/S I ALT	MINORITETS-INTERESSER	I ALT
Egenkapital pr. 1/1 2008	800.000	-4.096	-27.284	11.786	-33.889	2.676.252	114.917	3.537.686	115.660	3.653.346
Egenkapitalbevægelser 2008										
Valutakursregulering af primoegenkapital i udenlandske selskaber og goodwill		-166.132						-166.132	-549	-166.681
Resultateffekt af forskel mellem ultimo- og gennemsnitskurs		-5.688						-5.688	-56	-5.744
Værdiregulering af sikringsinstrumenter			-83.927					-83.927	-179	-84.106
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning				1.741				1.741		1.741
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger				6.647				6.647		6.647
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger				-57				-57		-57
Værdiregulering af værdipapirer				-8.076				-8.076		-8.076
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg				-380				-380		-380
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	-171.820	-75.596	-8.456	0	0	0	-255.872	-784	-256.656
Årets resultat						246.559	0	246.559	6.518	253.077
Totalindkomst	0	-171.820	-75.596	-8.456	0	246.559	0	-9.313	5.734	-3.579
Udloddet udbytte								-115.217	0	-115.217
Regulering udbytte 2007						-300	300	0		0
Afgang minoritetsinteresser								0	-50.845	-50.845
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						3.588		3.588		3.588
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					3.000	5.310		8.310		8.310
Køb af egne aktier					-3.086	-7.048		-10.134		-10.134
Øvrige reguleringer						-978		-978	1	-977
Egenkapitalbevægelser i 2008	0	-171.820	-75.596	-8.456	-86	247.131	-114.917	-123.744	-45.110	-168.854
Egenkapital pr. 31/12 2008	800.000	-175.916	-102.880	3.330	-33.975	2.923.383	0	3.413.942	70.550	3.484.492

EGENKAPITALOPGØRELSE – MODERSELSKAB

DKK 1.000	RESERVER						
	AKTIEKAPITAL	SIKRINGS- TRANSAKTIONER	OPSKRIVNING VÆRDIPAPIRER	EGNE AKTIER	OVERFØRT RESULTAT	FORESLÅET UDBYTTE	I ALT
Egenkapital pr. 1/1 2007	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		-5.793					-5.793
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 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
Egenkapitalbevægelser 2008							
Valutakursregulering af goodwill					-9.530		-9.530
Værdiregulering af sikringsinstrumenter		-38.156					-38.156
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til nettoomsætning		-6.286					-6.286
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til driftsomkostninger		6.646					6.646
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til finansielle omkostninger		-7.621					-7.621
Værdiregulering af værdipapirer			-8.456				-8.456
Øvrige reguleringer					1		1
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	-45.417	-8.456	0	-9.529	0	-63.402
Årets resultat					-20.035	0	-20.035
Totalindkomst	0	-45.417	-8.456	0	-29.564	0	-83.437
Udloddet udbytte						-115.217	-115.217
Regulering udbytte 2007					-300	300	0
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					3.588		3.588
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				3.000	5.310		8.310
Køb af egne aktier				-3.086	-7.048		-10.134
Egenkapitalbevægelser i 2008	0	-45.417	-8.456	-86	-28.014	-114.917	-196.890
Egenkapital pr. 31/12 2008	800.000	-73.519	3.386	-33.975	2.712.280	0	3.408.172

Selskabets aktiekapital, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 8.000.000 stk. á DKK 100. Aktiekapitalen har de seneste 5 år været uændret.

PENGESTRØMSOPGØRELSE

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE	PENGESTRØMSOPGØRELSE	2007	2008
723.864	610.396		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	1.315.583	1.017.268
16.082	-2.364	27	Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v.	26.351	-2.232
61.437	-22.270	28	Ændring i driftskapital	-47.699	12.865
-1.519	-3.444		Betaling af pensionsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser	-10.409	-20.921
799.864	582.318		Pengestrøm fra driftsaktivitet, brutto	1.283.826	1.006.980
96.329	102.539		Modtagne renter	50.919	83.889
-252.987	-251.071		Betalte renter	-274.350	-292.574
0	0		Betalte skatter	-19.575	-23.726
643.206	433.786		Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto	1.040.820	774.569
-119.909	-298.936		Køb af skibe	-146.882	-362.559
101.504	0		Salg af skibe og skibskontrakter	102.912	160.987
-2.032	-3.745	29	Ejendomme og terminaler	-14.955	-10.867
-18.486	-35.327	29	Driftsmateriel m.v.	-44.377	-62.225
-14.552	-30.747		Køb af langfristede immaterielle aktiver	-14.451	-32.088
-22.587	11.834	31	Køb af tilknyttede virksomheder og aktiviteter	-22.587	-274
-23.093	-11.186		Kapitalforhøjelser i tilknyttede virksomheder	-	-
-1.626	-20.770	32	Køb af minoritetsinteresser	-12.643	-39.796
2.500	4.957	8	Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
1.194	1.194	8,14	Udbytte fra associerede virksomheder	2.503	2.302
0	0	14	Investering i associerede virksomheder	-313	0
-97.087	-382.726		Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt	-150.793	-344.520
-388.255	-342.707		Afdrag og indfrielse af lån med pant i skibe	-543.885	-475.843
12.103	2.468		Ændring i andre langfristede finansielle aktiver	4.658	239
-70.570	-78.498	30	Ændring i andre finansielle lån, netto	-79.609	-103.057
-7.873	-10.544		Betalt leasingydelse vedrørende finansielt leasede aktiver	-39.344	-29.065
89.975	431.584		Forskydning i driftskreditter	-38.530	124.469
12.925	8.311		Udnyttelse af aktieoptioner	12.925	8.311
-84.055	-115.217		Betalt udbytte	-85.009	-115.217
-435.750	-104.603		Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt	-768.794	-590.163
110.369	-53.543		Årets pengestrøm	121.233	-160.114
30.583	140.952		Likvide beholdninger primo året	371.367	494.279
0	0		Kursreguleringer af likvide beholdninger	1.679	-32.596
140.952	87.409		Likvide beholdninger ultimo året	494.279	301.569

Ovennævnte kan ikke udledes direkte af resultatopgørelse og balance.

NOTER

NOTE I ANVENDT REGSKABS PRAKSIS

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 sammenligningstallene.

Ændring i anvendt regnskabspraksis og præsentation

Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis og præsentation som årsrapporten for 2007 bortset fra IFRIC 14 – 'IAS 19 – Begrænsning i pensionsaktiver, krav om minimumsindbetalinger til pensionsordninger og samspillet mellem disse'.

IFRIC 14 angiver retningslinier for begrænsningen i IAS 19 'Personaleydelser' for overdækning, der kan indregnes som et aktiv. Endvidere beskrives, hvorledes pensionsaktiver eller -forpligtelser kan få indvirkning på lovbestemte eller kontraksregulerede minimumsværdier. Implementeringen har ingen effekt på indregning og måling.

Øvrige ændringer

Regnskabsposten "Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder" er i resultatopgørelsen reklassificeret således, at posten indgår i opgørelsen af "Driftsresultat (EBIT)", hvorimod posten tidligere indgik sideordnet med finansielle poster i opgørelsen af "Resultat før skat".

Følgende fortolkningsbidrag (International Financial Reporting Interpretation Committee) er trådt i kraft fra og med regnskabsåret 2008, men er ikke relevante for Koncernen:

- IFRIC 11 'IFRS 2 – Vederlæggelse med et koncernselskabs aktier og egne aktier'
- IFRIC 12 'Service koncessioner'

Standarder, som Koncernen har førtidsimplementeret

Koncernen førtidsimplementerede i regnskabsåret 2007 IFRS 8 'Driftssegmenter'. Standarden har ikrafttrædelse 1. januar 2009. Implementeringen har ingen effekt på indregning og måling.

Effekten af ny regnskabsregulering

Ved udgangen af 2008 er følgende standarder og fortolkningsbidrag udstedt med ikrafttrædelse for regnskabsår, der starter 1. januar 2009 eller senere, som endnu ikke er taget i anvendelse (ikrafttrædelse):

- Ændring af IAS 1 'Præsentation af årsregnskaber' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 19 'Personaleydelser' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 23 'Låneomkostninger' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 27 'Koncernregnskaber og regnskabsmæssig behandling af investeringer i dattervirksomheder' (1. juli 2009)
- Ændring af IAS 28 'Regnskabsmæssig behandling af investeringer i associerede virksomheder' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 32 'Finansielle Instrumenter: Oplysning og præsentation' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 36 'Værdiforringelse af aktiver' (1. januar 2009)
- Ændring af IAS 38: 'Immaterielle aktiver' (1. januar 2009)
- Ændring af IFRS 2 'Aktiebaseret vederlæggelse' (1. januar 2009)
- Ændring af IFRS 3 'Virksomhedssammenslutninger' (1. juli 2009)

- Ændring af IFRS 5 'Anlægsaktiver bestemt for salg samt ophørte aktiviteter' (1. juli 2009)
- Ændring af IFRS 7 'Finansielle Instrumenter: Oplysninger' (1. januar 2009)
- IFRIC 16 'Sikring af nettoinvesteringer i udenlandske virksomheder' (1. januar 2009)

Disse standarder og fortolkningsbidrag implementeres i takt med at de træder i kraft, og ventes ikke at ville påvirke DFDS' regnskab væsentligt. Kun IAS 1, IAS 23 og IFRS 2 er p.t. godkendt af EU. Øvrige ændringer og fortolkningsbidrag til eksisterende standarder i 2008 er ikke relevante for DFDS' regnskab.

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 38.

BESKRIVELSE AF ANVENDT REGSKABS PRAKSIS

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter DFDS A/S (moderselskabet) og de virksomheder, hvori 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. For oversigt over tilknyttede virksomheder henvises til selskabsoversigten på side 102.

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.

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 udlignes 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. Sammenligningstal korrigeres ikke for virksomheder tilgæet 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 allokeres på overtagelsestidspunktet til den laveste pengestrømsfrembringende enhed, som goodwillen med rimelighed kan henføres til. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 37.

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 anlægsaktivets 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 nettoinvesteringer 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 samt olieterminskontrakter til sikring af forventede olietransaktioner.

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 finansiell 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 markeds-konforme 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 leasete 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 serviceydelser, 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 udnyttelses-tidspunktet 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 20. 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 hovedtalsoversigt er defineret på siden "Definitioner og ordliste".

RESULTATOPGØRELSE

Nettoomsætning

Nettoomsætning ved passagersejls, 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 passagersejls, 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, bonuser 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 resultater 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 hensyntagen 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 skattepligtig indkomst.

For tonnagebeskattede 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 allokeres til koncernens pengestrømsfrembringende enheder på overtagelsestidspunktet. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 37.

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 2½ 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 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 finansiel 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 værdi 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, udlodtet udbytte overstiger den akkumulerede indtjening efter overtagesestidspunktet.

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 nettosalgspris eller nytteværdi. Nyttéværdien 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 (nyttéværdi) af goodwill. Nedskrivningstest 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 37 for beskrivelse af metode.

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 værdifor-

ringelse 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.

Varebeholdninger

Varebeholdninger, der omfatter cateringvarer, indregnes til kostpris opgjort på baggrund af gennemsnitspriser eller nettorealisationsværdien, 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 nettorealisationsværdien er lavere end førnævnte, indregnes til denne.

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 chartrede 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.

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 salgsomkostninger. 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 afståelsessummer 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. Nominel 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.

FORPLIGTELSE

Kortfristede forpligtelser defineres som:

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

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 medarbejderes 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 jubilæumsgratualer 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 renteomkostninger, 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-likvide 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, eventualaktiver 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 38.

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 systematisk fordelte indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment, herunder transaktioner mellem segmenterne, 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, langfristede 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 tonnager. De vigtigste kundegrupper er transport og speditorsvirksomheder samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport.

Container Shippings primære aktivitet er operation af lo-lo tonnager. 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 passagerskibe, ligesom også indtægter fra fragt er vigtige. De vigtigste kundegrupper er passagerer i egen bil, Mini Cruise-rejser, konferencer og turoperatører. 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 fire multi-purpose skibe. Aktiviteten præsenteres i balancen for 2007 som aktiver og forpligtelser bestemt for salg. Aktiviteten er afhændet i 2008.

DKK 1.000	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
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	85	-4.953	0	1.763	879	0	0	-2.226
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)	638.291	64.687	100.664	-9.977	24.317	533	-66.443	752.072
Finansielle poster, netto	-129.889	-27.923	-57.411	-13.563	-6.331	-3.908	12.747	-226.278
Resultat før skat	508.402	36.764	43.253	-23.540	17.986	-3.375	-53.696	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 33	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

NOTE 2 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 2 FORTSAT

DKK 1.000	RO-RO SHIPPING	CONTAINER SHIPPING	PASSENGER SHIPPING	TERMINAL SERVICES	TRAILER SERVICES	TRAMP SHIPPING	IKKE FORDELTE	TOTAL
2008								
Nettoomsætning	3.540.464	1.620.657	1.766.055	280.085	943.604	37.582	5.139	8.193.586
Intern omsætning	258.247	33.367	12.650	367.133	18.917	0	171.305	861.619
<i>Bruttoomsætning</i>	<i>3.798.711</i>	<i>1.654.024</i>	<i>1.778.705</i>	<i>647.218</i>	<i>962.521</i>	<i>37.582</i>	<i>176.444</i>	<i>9.055.205</i>
Driftsomkostninger, eksterne	-2.634.942	-1.457.247	-1.498.005	-661.270	-673.330	-29.522	-222.002	-7.176.318
Driftsomkostninger, interne	-397.184	-96.174	-86.953	-15.403	-256.201	-403	-9.301	-861.619
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	766.585	100.603	193.747	-29.455	32.990	7.657	-54.859	1.017.268
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	-30	-10.439	0	1.235	2.328	0	0	-6.906
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	10.581	0	1.219	-127	0	27.899	0	39.572
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-252.557	-81.080	-179.585	-23.735	-28.657	0	-6.098	-571.712
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-4.413	-38.026	0	0	0	0	0	-42.439
Værdiregulering goodwill/negativ goodwill	20.094	0	0	-147	0	0	0	19.947
Driftsresultat (EBIT)	540.260	-28.942	15.381	-52.229	6.661	35.556	-60.957	455.730
Finansielle poster, netto	-127.368	-26.115	-51.651	-11.064	-5.936	-1.915	-10.749	-234.798
Resultat før skat	412.892	-55.057	-36.270	-63.293	725	33.641	-71.706	220.932
Skat af årets resultat								32.145
Årets resultat								253.077
Aktiver	4.497.825	1.074.046	1.806.260	430.632	395.726	3.890	217.072	8.425.451
Ikke-likvide driftsposter	-1.038	2.541	-5.589	-1.194	-1.921	1.181	3.788	-2.232
Årets anlægsinvesteringer	326.880	34.975	62.342	20.452	27.940	0	14.486	487.075
Aktiver bestemt for salg, se note 33	0	0	184.971	0	0	0	0	184.971
Forpligtelser	2.404.869	474.856	1.134.906	170.920	149.728	11.018	779.633	5.125.930

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 lande, da Koncernen har et tæt sammenhængende rutenetværk i Nordeuropa, hvor ruterne understøtter hinanden, ligesom salg og kundekontakt ofte er i et land, mens den indtægtskabende 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 foregår 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 vasselpools. 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.

DKK 1.000	EKSTERN OMSÆTNING	LANGFRISTEDE AKTIVER
2007		
Nordsøen m.v.	7.935.350	6.912.946
Østersøen	637.706	843.020
Eliminering	-262.807	0
I alt	8.310.249	7.755.966
2008		
Nordsøen m.v.	7.933.782	6.299.210
Østersøen	548.907	800.093
Eliminering	-289.103	0
I alt	8.193.586	7.099.303

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.

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 3	OMSÆTNING	2007	2008
984.082	908.678		Salg af varer ombord på skibe	1.001.841	930.181
4.024.412	4.104.642		Salg af tjenesteydelser	7.024.451	7.013.092
205.628	269.588		Lejeindtægter ved timecharter og bareboat af skibe samt driftsmateriel	283.957	250.313
5.214.122	5.282.908		Omsætning i alt	8.310.249	8.193.586

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 4	VAREFORBRUG	2007	2008
1.287.915	1.450.677		Vareforbrug i skibenes driftsomkostninger	1.520.981	1.740.642
5.575	-5.097		Nedskrivning af varebeholdninger i året	5.575	-5.097
1.293.490	1.445.580		Vareforbrug i alt	1.526.556	1.735.545

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

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 5	PERSONALEOMKOSTNINGER	2007	2008
542.059	533.514		Gager og lønninger	1.186.598	1.167.399
37.401	40.324		Bidragbaserede pensionsordninger	64.952	64.302
-824	453		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	4.811	3.131
31.690	30.532		Omkostninger til social sikring m.v.	136.628	136.774
9.970	2.013		Aktiebaseret vederlæggelse, jf. note 20	9.970	2.013
54.494	35.528		Øvrige personaleomkostninger	126.129	107.774
674.790	642.364		Personaleomkostninger i alt	1.529.088	1.481.393
			Heraf udgør personaleomkostninger til direktion ¹		
14.975	12.264		Gager	14.975	12.264
3.048	2.659		Bidragbaserede pensionsordninger	3.048	2.659
9.950	2.013		Aktiebaseret vederlæggelse	9.950	2.013
730	354		Øvrige personaleomkostninger	730	354
28.703	17.290			28.703	17.290
			VEDERLAG TIL MODERSELSKABETS BESTYRELSE		
625	625		Formand	625	625
375	375		Næstformand	375	375
1.625	1.750		Øvrige bestyrelsesmedlemmer	1.625	1.750
2.625	2.750			2.625	2.750
1.735	1.666		Gennemsnitligt antal ansatte	4.427	4.301

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) I personaleomkostninger til direktion indgår fratrædelsesgodtgørelser til direktør ultimo 2007 henholdsvis ultimo 2008.

MODERSELSKAB DKK 1.000						KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 6	ANDRE OMKOSTNINGER VED DRIFT, SALG OG ADMINISTRATION	2007	2008		
145.206	142.029		Salgsomkostninger, eksterne	193.859	181.863		
225.553	200.906		Salgsomkostninger, interne	-	-		
121.434	130.920		Andre omkostninger	243.822	239.113		
492.193	473.855		Andre omkostninger ved drift, salg og administration i alt	437.681	420.976		
			Heraf udgør honorar til generalforsamlingsvalgt revisor, KPMG				
1.195	1.245		Revision	4.510	4.594		
1.127	1.085		Andre ydelser end revision	2.418	3.029		
2.322	2.330		Honorar i alt	6.928	7.623		

Andre ydelser omfatter bl.a. honorar til moms- og skatterådgivning, regnskabsmæssig assistance af teknisk karakter m.v.

MODERSELSKAB DKK 1.000						KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 7	AVANCE VED SALG AF SKIBE, EJENDOMME OG TERMINALER	2007	2008		
35.045	0		<i>Gevinst ved salg af skibe, ejendomme og terminaler</i>				
0	0		Skibe	35.359	47.361		
			Terminaler	2.238	0		
35.045	0		Gevinst ved salg af skibe, ejendomme og terminaler i alt	37.597	47.361		
			<i>Tab ved salg af skibe, ejendomme og terminaler</i>				
0	0		Skibe	-5.060	-7.662		
0	0		Ejendomme	0	-127		
0	0		Tab ved salg af skibe, ejendomme og terminaler i alt	-5.060	-7.789		
35.045	0		Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler i alt	32.537	39.572		

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 8	FINANSIELLE OMKOSTNINGER, NETTO	2007	2008
4.801	11.594		Renteindtægter, likvide beholdninger og værdipapirer m.v.	16.958	28.800
63.052	68.777		Renteindtægter fra tilknyttede virksomheder	-	-
-179.056	-157.229		Renteomkostninger, kreditinstitutter m.v.	-240.452	-219.213
-22.803	-30.478		Renteomkostninger til tilknyttede virksomheder	-	-
-134.006	-107.336		<i>Renter, netto</i>	-223.494	-190.413
59.371	91.022		Valutakursgevinster	72.059	138.102
-74.041	-212.510		Valutakurstab	-64.804	-167.071
-14.670	-121.488		<i>Valutakursgevinster og -tab, netto</i>	7.255	-28.969
4	0		Realiserede kursgevinster på værdipapirer	4	380
0	-76.786		Nedskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
561	0		Avance ved salg/likvidation af tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Nedskrivning af langfristede finansielle tilgodehavender	0	-10.736
2.500	4.957		Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
1.194	1.194		Udbytte fra associerede virksomheder	-	-
2.590	2.257		Øvrige udbytter	2.590	2.257
0	0		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	-8.599	-2.643
-1.015	-1.558		Øvrige finansielle poster	-4.034	-4.674
5.834	-69.936		<i>Øvrige finansielle poster, netto</i>	-10.039	-15.416
-142.842	-298.760		Finansiering, netto	-226.278	-234.798
			Finansiering, netto fordeler sig således		
74.702	88.779		Finansielle indtægter	26.807	31.437
-217.544	-387.539		Finansielle omkostninger	-253.085	-266.235
-142.842	-298.760		Finansiering, netto	-226.278	-234.798

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

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 9	SKAT	2007	2008
0	0		Aktuel skat	-24.345	-21.627
0	-2.981		Aktuelt sambeskatningsbidrag	-1.784	-2.888
0	0		Udskudt skat	-3.556	36.922
0	-7.500		Regulering af tidligere års selskabsskat	-66.423	-5.578
0	0		Regulering af tidligere års udskudte skat	-18.294	25.316
0	0		Regulering udskudt skat, 28 % til 25 %	329	0
0	-10.481		Årets skat i alt	-114.073	32.145
			Årets skat kan forklares således:		
0	-10.481		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-114.097	32.145
0	0		Skat af egenkapitalbevægelser	24	0
0	-10.481		Årets skat i alt	-114.073	32.145
			Skat af årets resultat kan forklares således:		
299.098	-9.554		Resultat før skat	525.794	220.932
311.286	-17.838		Heraf under tonnageskat	431.151	258.443
-12.188	8.284		Resultat før skat (til selskabsbeskatning)	94.643	-37.511
3.047	-2.071		25 % skat af resultat før skat	-23.661	9.378
-	-		Regulering af beregnet skat i udenlandske dattervirksomheder i forhold til 25 %	-1.587	4.888
			Skatteeffekt af:		
-1.550	547		Ikke skattepligtige poster	-976	52
-22	0		Skatteaktiv, ikke indregnet	-2.676	-2.088
0	0		Udnyttelse af ikke aktiveret skatteaktiv	1.104	2.058
0	-7.500		Regulering af skat vedrørende tidligere år	-84.388	19.738
1.475	-9.024		Selskabsskat af almindelig indkomst	-112.184	34.026
-1.475	-1.457		Tonnageskat	-1.913	-1.881
0	-10.481		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-114.097	32.145
0,0	-109,7		Effektiv skatteprocent	21,7	-14,5
0,0	-31,2		Effektiv skatteprocent før regulering af tidligere års skat	5,7	-5,6
			Skat af egenkapitalbevægelser kan forklares således:		
0	0		Regulering til tidligere år	24	0
0	0		Skat af egenkapitalbevægelser i alt	24	0

I moderselskabet er der ikke betalt dansk selskabsskat i 2008, 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 15.

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 i 2007 vedrører primært ny tonnageskattelov i Norge. Se note 25 for yderligere information.

	KONCERN DKK 1.000	
NOTE 10 RESULTAT PR. AKTIE	2007	2008
Årets resultat	411.697	253.077
Minoritetsinteressernes andel af koncernresultatet	-11.304	-6.518
DFDS-koncernens andel af årets resultat	400.393	246.559
Gennemsnitligt vægtet antal aktier	8.000.000	8.000.000
Gennemsnitligt vægtet antal egne aktier	-358.068	-325.006
Gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb	7.641.932	7.674.994
Udestående aktieoptioners gennemsnitlige vægtede udvandingseffekt	56.218	10.173
Udvandet gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb	7.698.150	7.685.167
Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100	52,39	32,12
Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100	52,01	32,08

NOTE 11 LANGFRISTEDE IMMATERIELLE AKTIVER					
KONCERN DKK 1.000	GOODWILL	ANDRE LANGFRISTEDE IMMATERIELLE AKTIVER	SOFTWARE	IGANGVÆRENDE UDVIKLINGS- PROJEKTER	I ALT
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
Saldo 1/1 2008	337.044	179.587	89.019	9.575	615.225
Valutakursregulering	-19.468	-6.399	0	0	-25.867
Overført til/fra andre poster	0	0	26.962	-26.962	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	123	0	0	0	123
Årets tilgang	9.363	3.119	7.607	21.362	41.451
Kostpris 31/12 2008	327.062	176.307	123.588	3.975	630.932
Saldo 1/1 2008	9.647	68.139	52.935	0	130.721
Valutakursregulering	-1.587	-4.430	0	0	-6.017
Afskrivninger	0	35.627	12.794	0	48.421
Nedskrivninger	147	42.439	0	0	42.586
Af- og nedskrivninger 31/12 2008	8.207	141.775	65.729	0	215.711
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2008	318.855	34.532	57.859	3.975	415.221

NOTE 11 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 11 FORTSAT

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

Tilgangen i 2008 for goodwill vedrører køb af minoritetsandel i Halléns N.V. (DKK 9,4 mio.) samt goodwill ved køb af et mindre selskab (DKK 0,1 mio.).

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet goodwill vedrører primært DFDS Container Line med DKK 155,8 mio. (2007: DKK 156,0 mio.), Halléns N.V. med DKK 42,6 mio. (2007: DKK 33,3 mio.), goodwill ved køb af en rute/bro med DKK 47,9 mio. (2007: DKK 55,6 mio.), DFDS Lys Line AS med DKK 33,8 mio. (2007: DKK 41,7 mio.) samt DFDS Canal Tours med DKK 14,1 mio. (2007: DKK 14,1 mio.).

Værdiregulering goodwill/negativ goodwill i resultatopgørelsen består af nedskrivning af goodwill med DKK 0,1 mio. (2007: DKK 0,0 mio.) og indtægtsførsel af negativ goodwill ved køb af minoritetsaktier i AB DFDS LISCO med DKK 20,1 mio. (2007: DKK 2,0 mio.).

Den regnskabsmæssige værdi af andre langfristede immaterielle aktiver vedrører primært værdi af kundeportefølje/-relationer identificeret ved virksomhedsoptag samt besejlingsretten (5 årig konkurrenceklausul) til en rute erhvervet i 2005.

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

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests er der foretaget nedskrivning af andre langfristede immaterielle aktiver med DKK 42,4 mio., indregnet i linien "Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver" i resultatopgørelsen (ingen nedskrivning i 2007). Se note 37.

MODERSELSKAB DKK 1.000	GOODWILL	ANDRE LANGFRISTEDE IMMATERIELLE AKTIVER	SOFTWARE	IGANGVÆRENDE UDVIKLINGS- PROJEKTER	I ALT
Saldo 1/1 2007	275.188	54.693	82.925	1.117	413.923
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	89.019	9.575	423.966
Saldo 1/1 2007	0	16.506	41.169	0	57.675
Valutakursregulering	0	-806	0	0	-806
Afskrivninger	0	10.721	11.766	0	22.487
Af- og nedskrivninger 31/12 2007	0	26.421	52.935	0	79.356
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2007	272.687	26.264	36.084	9.575	344.610
Saldo 1/1 2008	272.687	52.685	89.019	9.575	423.966
Valutakursregulering	-7.665	-6.155	0	0	-13.820
Overført til/fra andre poster	0	0	26.962	-26.962	0
Årets tilgang	0	1.778	7.607	21.362	30.747
Kostpris 31/12 2008	265.022	48.308	123.588	3.975	440.893
Saldo 1/1 2008	0	26.421	52.935	0	79.356
Valutakursregulering	0	-4.290	0	0	-4.290
Afskrivninger	0	10.586	12.794	0	23.380
Nedskrivninger	0	4.413	0	0	4.413
Af- og nedskrivninger 31/12 2008	0	37.130	65.729	0	102.859
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2008	265.022	11.178	57.859	3.975	338.034

Moderselskabets regnskabsmæssige værdi af goodwill DKK 265,0 mio. (2007: DKK 272,7 mio.) vedrører køb af Ro-Ro Shippings 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 (5-årig konkurrenceklausul).

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

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests er der foretaget nedskrivning af andre langfristede immaterielle aktiver med DKK 4,4 mio., indregnet i linien "Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver" i resultatopgørelsen (ingen nedskrivning i 2007). Se note 37.

NOTE 12 LANGFRISTEDE MATERIELLE AKTIVER

KONCERN DKK 1.000	EJENDOMME	TERMINALER	SKIBE	DRIFTSMIDLER M.V.	IGANGV. ARB. OG FORUD- BETALINGER	I ALT
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
Saldo 1/1 2008	100.866	485.642	9.111.177	675.745	27.399	10.400.829
Valutakursregulering	-8.155	-69.040	-360.050	-47.723	-3	-484.971
Overført til/fra andre poster	3.537	0	86.138	4.747	-94.422	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	0	0	0	73	0	73
Årets tilgang	5.648	1.897	67.097	66.815	306.187	447.644
Årets afgang	0	-365	-71.235	-26.292	-2.216	-100.108
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-576.577	0	0	-576.577
Kostpris 31/12 2008	101.896	418.134	8.256.550	673.365	236.945	9.686.890
Saldo 1/1 2008	24.346	137.504	2.706.612	376.307	0	3.244.769
Valutakursregulering	-2.865	-20.697	-98.775	-38.348	0	-160.685
Afskrivninger	3.627	18.393	441.666	64.317	0	528.003
Afskrivninger på afgang	0	-22	-64.862	-22.529	0	-87.413
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-391.606	0	0	-391.606
Af- og nedskrivninger 31/12 2008	25.108	135.178	2.593.035	379.747	0	3.133.068
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2008	76.788	282.956	5.663.515	293.618	236.945	6.553.822
Heraf finansielt leasede aktiver			32.772	7.368		40.140
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2008			45.578			45.578
Valutakursregulering			-2.364			-2.364
Årets indregnede rente			0		7.599	7.599
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2008			43.214		7.599	50.813
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver			5.656.809			

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.815 mio. (2007: DKK 2.253 mio.), hvoraf DKK 505 mio. (2007: DKK 623 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.310 mio. (2007: DKK 1.630 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 - 5,5 %. Rentesaften for årets aktiverede renter udgør 5,5 %. Der er ikke aktiverede renter i 2007.

NOTE 12 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 12 FORTSAT

I resultatopgørelsen indgår afskrivninger på skibe med DKK -437 mio. (2007: DKK -452 mio.). Heri er modregnet amortisering af gevinst/tab ved sale and lease back transaktioner DKK 4,7 mio. (2007: DKK 4,8 mio.).

Pr. 31. december 2008 er et skib klassificeret som aktiver bestemt for salg. I 2008 blev der realiseret en avance på DKK 27,9 mio. ved salg af aktiver, som pr. 31. december 2007 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 (2007: ingen nedskrivning). For yderligere oplysninger henvises til note 37.

MODERSELSKAB DKK 1.000	EJENDOMME	TERMINALER	SKIBE	DRIFTSMIDLER M.V.	IGANGV. ARB. OG FORUD- BETALINGER	I ALT
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		0	26.631
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2007			26.631		0	26.631
Saldo 1/1 2008	16.236	71.930	5.655.457	160.844	24.170	5.928.637
Overført til/fra andre poster	3.537	0	47.921	4.747	-56.205	0
Årets tilgang	378	0	40.764	32.790	285.654	359.586
Årets afgang	0	0	-33.755	-926	-21.081	-55.762
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-576.577	0	0	-576.577
Kostpris 31/12 2008	20.151	71.930	5.133.810	197.455	232.538	5.655.884
Saldo 1/1 2008	6.015	43.761	1.809.727	91.052	0	1.950.555
Afskrivninger	1.515	1.971	271.411	18.500	0	293.397
Afskrivninger på afgang	0	0	-28.427	-926	0	-29.353
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-391.606	0	0	-391.606
Af- og nedskrivninger 31/12 2008	7.530	45.732	1.661.105	108.626	0	1.822.993
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2008	12.621	26.198	3.472.705	88.829	232.538	3.832.891
Heraf finansielt leasede aktiver			7.294	2.443		9.737
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2008			26.631		0	26.631
Årets indregnede rente			0		7.599	7.599
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2008			26.631		7.599	34.230
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver			3.413.310			

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.787 mio. (2007: DKK 2.228 mio.), hvoraf DKK 505 mio. (2007: DKK 623 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.282 mio. (2007: DKK 1.605 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 - 5,5%. Rentesatsen for årets aktiverede renter i 2008 er 5,5%. Der er ikke aktiverede renter i 2007.

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 37.

MODERSELSKAB
DKK 1.000

NOTE 13 KAPITALANDELE I TILKNYTTED E VIRKSOMHEDER	2007	2008
Saldo 1/1	1.677.600	1.703.412
Årets tilgang	68.003	31.956
Årets afgang	-42.191	0
Kostpris 31/12	1.703.412	1.735.368
Akkumulerede nedskrivninger 1/1	-63.997	-56.973
Årets nedskrivninger	0	-78.722
Årets afgang	7.024	0
Akkumulerede nedskrivninger 31/12	-56.973	-135.695
Regnskabsmæssig værdi 31/12	1.646.439	1.599.673

For oversigt over tilknyttede virksomheder, se side 102.

Udover ovenstående kapitalandele i tilknyttede virksomheder, betragter DFDS et mellemværende på DKK 408,2 mio. (2007: DKK 473,5 mio.) som en del af nettoinvesteringen i tilknyttede virksomheder. Valutakursreguleringen heraf, der er indregnet direkte i egenkapitalen i koncernregnskabet, udgør DKK -65,3 mio. (2007: DKK -21,3 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 61-62.

Der gennemføres værdiforringelsestest minimum en gang årligt af den regnskabsmæssige værdi af moderselskabets kapitalandele i tilknyttede virksomheder. Der er i 2008 fundet grundlag for at foretage nedskrivning på to selskaber på baggrund af gennemførte værdiforringelsestests (2007: ingen nedskrivning). Se note 37.

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.

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 14	KAPITALANDELE I ASSOCIEREDE VIRKSOMHEDER	2007	2008
7.333	7.333		Saldo 1/1	10.038	10.393
0	0		Valutakursregulering	42	-311
0	0		Årets tilgang	313	0
0	0		Årets afgang	0	-386
7.333	7.333		Kostpris 31/12	10.393	9.696
-	-		Værdireguleringer 1/1	189	998
-	-		Valutakursregulering	-28	2.502
-	-		Årets afgang	0	92
-	-		Andel af årets resultat efter skat	-2.226	-6.906
-	-		Regulering vedrørende associeret virksomhed med negativ indre værdi	5.566	8.087
-	-		Udbytte fra associerede virksomheder	-2.503	-2.302
-	-		Værdireguleringer 31/12	998	2.471
7.333	7.333		Regnskabsmæssig værdi 31/12	11.391	12.167

KONCERNENS ANDEL
DKK 1.000

	HJEMSTED	EJERANDEL	OMSÆTNING	ÅRETS RESULTAT	AKTIVER	FOR-PLIGTELSE	EGENKAPITAL	ÅRETS RESULTAT
2007								
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% ¹	0	-16	439	9	215	-8
ICT Holding A/S	Vejle	19,9% ¹	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	
							11.391	
2008								
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% ¹	0	-16	439	25	207	-8
ICT Holding A/S	Vejle	19,9% ¹	275.000	11.698	38.561	10.702	8.050	2.328
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0%	1.689	-43	274	67	104	-22
Moss Containerterminal AS	Moss	50,0% ²	0	58	0	0	0	29
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	39.356	3.617	15.396	8.641	2.249	1.206
Seafront Projects AS	Kristiansand	34,0%	127.288	2.779	20.444	16.098	1.478	945
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	172.748	-22.769	30.288	61.121	-15.416	-11.384
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	50,0%	3.624	0	1.098	940	79	0
							-3.249	-6.906
Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital							15.416	
							12.167	

1) Ejers af moderselskabet.

2) Moss Containerterminal AS var associeret virksomhed indtil 31/3 2008, hvor den resterende del af virksomheden blev overtaget. I denne tabel indgår virksomhedens resultat for perioden 1/1 2008 indtil 31/3 2008.

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

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 15	TILGODEHAVENDER	2007	2008
556.513	507.522		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Andre langfristede tilgodehavender	3.029	27.644
556.513	507.522		Langfristede tilgodehavender i alt	3.029	27.644
134.851	128.231		Tilgodehavender fra salg	935.178	741.335
912.632	767.001		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	1.082		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	9.520	2.251
0	0		Tilgodehavende selskabsskat og sambeskatningsbidrag	13.722	6.515
2.843	27.002		Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	2.843	27.002
12.462	24.986		Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver	62.435	69.886
1.062.788	948.302		Kortfristede tilgodehavender i alt	1.023.698	846.989
1.619.301	1.455.824		Tilgodehavender i alt	1.026.727	874.633
			Nedskrivninger, der er indeholdt i ovenstående tilgodehavender, har udviklet sig som følger:		
711	5.542		Nedskrivninger I/I	8.024	16.145
-	-		Kursregulering af nedskrivninger I/I	-243	-1.346
6.144	9.055		Nedskrivninger i året	11.212	10.482
-1.212	-2.826		Realiserede tab i året	-1.409	-3.827
-101	-2.206		Tilbageførte nedskrivninger i året	-1.439	-2.600
5.542	9.565		Nedskrivninger 31/12	16.145	18.854

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 2008 indgår tilgodehavender på i alt DKK 16,7 mio. (2007: DKK 11,6 mio.), der efter individuel vurdering er nedskrevet til DKK 0,0 mio. (2007: DKK 0,0 mio.). Nedskrivningerne skyldes kundens konkurs eller forventede konkurs samt usikkerhed om betalingsevne og betalingsvillighed.

Aldersfordeling for overforfaldne men ikke nedskrevne tilgodehavender fra salg					
			Forfaldsperiode:		
56.049	63.589		Op til 30 dage	265.974	230.409
1.419	794		31-60 dage	35.360	21.869
0	40		61-90 dage	12.115	8.994
307	327		91-120 dage	4.114	3.059
1.561	1.915		Over 120 dage	7.221	4.756
59.336	66.665			324.784	269.087

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 16	VÆRDIPAPIRER	2007	2008
14.266	5.810		Børsnoterede aktier	14.266	5.810
8.818	8.818		Andre aktier og kapitalandele	10.138	10.114
1.404	1.529		Øvrige investeringer	1.404	1.529
24.488	16.157		Værdipapirer i alt	25.808	17.453

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 2008 har to datterselskaber solgt andre aktier og kapitalandele, der var indregnet med en kostpris på t.DKK 20. Avancen ved salget udgjorde t.DKK 380 og er indregnet i finansielle indtægter.

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	
2007	2008	NOTE 17 VAREBEHOLDNINGER	2007	2008
49.305	40.404	Bunkers	60.822	47.644
37.720	29.032	Varer til salg og råvarer i restauranter	42.810	34.369
-7.444	-2.347	Nedskrivning af varer til salg og råvarer i restauranter	-7.444	-2.347
79.581	67.089	Varebeholdninger i alt	96.188	79.666

MODERSELSKAB ANTAL STK.			KONCERN ANTAL STK.	
NOTE 18 BEHOLDNING AF EGNE AKTIER			2007	2008
Beholdning 1/1			391.120	338.895
Årets afståelser i forbindelse med udnyttelse af aktiebaseret vederlæggelse			-52.225	-30.000
Årets køb af egne aktier			0	30.856
Egne aktier i alt 31/12			338.895	339.751
Kursværdi af egne aktier 31/12, DKK 1.000			267.727	135.561

På generalforsamlingen i april 2008 fik bestyrelsen bemyndigelse til - indtil generalforsamlingen i 2009 - 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' beholdning af egne aktier pr. 31. december 2008 udgør 339.751 stk. (2007: 338.895 stk.) svarende til 4,25 % (2007: 4,24 %) 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	
2007	2008	NOTE 19 UDSKUDT SKAT	2007	2008
0	0	Saldo 1/1	127.663	147.254
-	-	Valutakursregulering	-1.930	-4.434
0	0	Ændring af selskabsskattesats	-329	0
0	0	Årets udskudte skat indregnet i årets resultat	3.580	-36.922
0	0	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	18.294	-25.316
0	0	Regulering vedrørende tidligere år i egenkapitalen	-24	0
0	0	Udskudt skat 31/12, netto	147.254	80.582
Udskudt skat er indregnet i balancen med:				
0	0	Udskudt skatteaktiv	-75.174	-72.996
0	0	Udskudt skatteforpligtelse	222.428	153.578
0	0	Udskudt skat 31/12, netto	147.254	80.582

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 429 mio. (2007: DKK 401 mio.).

DFDS A/S har et skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 304 mio. (2007: DKK 275 mio.), hvor skatteværdien ikke er indregnet i den udskudte skat. Alle skattemæssige underskud kan fremføres 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 19 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 19 FORTSAT

KONCERN DKK 1.000	BALANCE 1/1	VALUTAKURS- REGULERING	INDREGNET I ÅRETS RESULTAT	INDREGNET I EGEN- KAPITALEN	REGULERING VEDRØRENDE TIDLIGERE ÅR I ÅRETS RESULTAT	BALANCE 31/12
2007						
Skibe	173.540	-7.334	3.052	0	19.648	188.906
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	10.690	759	1.400	0	-2.791	10.058
Hensatte forpligtelser	-57.925	4.670	-1.687	0	-1.141	-56.083
Værdi af finansielle instrumenter	328	0	0	0	0	328
Fremførbare skattemæssige underskud	-4.699	-4	569	-24	882	-3.276
Andet	5.729	-21	246	0	1.367	7.321
	127.663	-1.930	3.580	-24	17.965	147.254
2008						
Skibe	188.906	-24.342	-2.280	0	-31.350	130.934
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	10.058	402	2.754	0	2.989	16.203
Hensatte forpligtelser	-56.083	12.752	2.212	0	1.892	-39.227
Værdi af finansielle instrumenter	328	0	-440	0	0	-112
Fremførbare skattemæssige underskud	-3.276	3.574	-22.238	0	425	-21.515
Andet	7.321	3.180	-16.930	0	728	-5.701
	147.254	-4.434	-36.922	0	-25.316	80.582

MODERSELSKAB

DFDS A/S har ingen udskudt skat.

NOTE 20 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 1,1 % af aktiekapitalen (2007: 1,2 %), 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%.

Optioner udstedt i 2008 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs 5 dage 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 og 2008 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.

KONCERN	DIREKTION STK.	ANDRE LEDENDE MEDARBEJDERE STK.	FRATRÅDTE MEDARBEJDERE STK.	ANTAL I ALT STK.	GNS.	GNS.	MARKEDSVÆRDI I ALT DKK 1.000
					UDNYTTELSESPRIS PR. OPTION DKK	MARKEDSVÆRDI PR. OPTION DKK	
2007							
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
2008							
Udestående primo	40.000	8.000	50.000	98.000	431,31	423,11	41.465
Tildelt i året	20.000	0	0	20.000	728,00	158,34	3.167
Udnyttet i året	-10.000	0	-20.000	-30.000	277,00	110,29	3.309
Udløbet i året	0	-2.500	0	-2.500	162,40	629,61	1.574
Udestående ultimo	50.000	5.500	30.000	85.500	734,53	74,19	6.343
Optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	0	5.500	0	5.500	264,00	120,55	663

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 2,2 mio. (2007: DKK 2,8 mio.) Ved udnyttelsen af optioner i 2008 udgjorde den vægtede gennemsnitlige aktiekurs 713 (2007: 757).

Årets omkostning vedrørende aktiebaseret vederlæggelse er indregnet i Koncernens og moderselskabets resultatopgørelse med DKK 2,0 mio. (2007: DKK 10,0 mio.). Den gennemsnitlige dagsværdi pr. option (børskurs minus gennemsnitlig udnyttelsespris pr. option) pr. 31. december 2008 er opgjort til DKK -335,5 (2007: DKK 358,7). 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 2008 udgør den gennemsnitlige restløbetid 2,5 år (2007: 3,1 år).

Aktieoptioner tildelt i perioden 2002 - 2003

Indregnede gældsforpligtelser vedrørende aktieoptioner, hvor optionsindehaveren har mulighed for at vælge mellem afregning i aktier eller kontant differenceafregning, udgør pr. 31. december 2008 DKK 0,0 mio. (2007: DKK 1,6 mio.). Pr. 31. december 2008 kan DKK 0,0 mio. heraf (2007: DKK 1,6 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 udnyttede egenkapitalafregnede optioner udgør DKK 13,8 mio. (2007: DKK 13,6 mio.). Forudsætninger for beregning af dagsværdi på tildelingstidspunktet:

TILDELINGSÅR	UDNYTTELSESKURS	GENNEMSITLIG BØRSKURS PÅ TIL- DELINGSTIDSPUNKT	FORVENTET VOLATILITET	RISIKOFRI RENTE	FORVENTET UDBYTTE PR. AKTIE (DKK) VED TILDELING	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
2008	728	703	25,57 %	4,13 %	15	5 år	158,34

Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 36-60 måneder. Den risikofrie rente er baseret på 5-årige danske statsobligationer.

NOTE 21 PENSIONS- OG JUBILÆUMSFORPLIGTELSE

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 5,1 mio. i 2008 (2007: DKK 6,3 mio.). Den kollektive konsolideringsgrad udgør pr. december 2008: 112% (december 2007: 152%). I 2009 forventes indbetalingerne at udgøre DKK 6,1 mio.

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

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008		2007	2008
0	0	Nutidsværdien af afdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	542.492	370.220
0	0	Dagsværdi af ordningernes aktiver	-432.368	-254.044
0	0	Manglende ekstern afdækning af forpligtelser, netto	110.124	116.176
6.397	6.214	Nutidsværdien af uafdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	23.909	20.109
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer	83.963	24.671
6.397	6.214	Pensionsforpligtelser indregnet i balancen 31/12	217.996	160.956
8.272	8.837	Jubilæumshensættelser	8.727	9.284
14.669	15.051	Aktuarmæssige forpligtelser i alt 31/12	226.723	170.240
		Udvikling i nutidsværdi af afdækkede og uafdækkede forpligtelser		
8.098	6.397	Saldo 1/1	715.642	566.401
-	-	Valutakursregulering	-40.796	-117.108
-824	453	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	4.850	6.123
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	34.029	28.265
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	-128.502	-74.040
-877	-636	Udbetalte pensioner	-16.797	-18.545
0	0	Medarbejderbidrag	-486	-767
0	0	Nedskæringer og indfrielse	-1.539	0
6.397	6.214	Forpligtelser 31/12	566.401	390.329
		Udvikling i dagsværdi af ordningernes aktiver		
0	0	Saldo 1/1	-448.787	-432.368
-	-	Valutakursregulering	31.307	81.143
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-25.430	-25.622
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	2.776	118.203
0	0	Indbetalt af arbejdsgiver og arbejdstagere	-6.686	-11.386
0	0	Udbetalte pensioner	13.716	15.986
-	-	Nedskæringer og indfrielse	736	0
0	0	Aktiver 31/12	-432.368	-254.044

NOTE 21 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

MODERSELSKAB
DKK 1.000

KONCERN
DKK 1.000

2007	2008		2007	2008
		Udvikling i ikke indregnede aktuarmæssige gevinster/tab		
0	0	Saldo 1/1	-35.827	83.963
-	-	Valutakursregulering	-6.700	-12.137
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på forpligtelser	128.502	74.040
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på aktiver	-2.776	-118.203
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, indregnet i resultatopgørelsen	764	-2.992
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige gevinster/tab 31/12	83.963	24.671
		Resultatført som personaleomkostninger		
-824	453	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	4.850	6.123
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto (korridor)	764	-2.992
-824	453		5.614	3.131
0	0	Gevinst ved nedskæringer og indfrielse	-803	0
-824	453	I alt indregnet i personaleomkostninger for ydelsesbaserede ordninger	4.811	3.131
		Resultatført som finansielle omkostninger		
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	34.029	28.265
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-25.430	-25.622
0	0	I alt indregnet i finansielle omkostninger for ydelsesbaserede ordninger	8.599	2.643
-824	453	I alt resultatført for ydelsesbaserede ordninger	13.410	5.774

Det faktiske afkast på aktiverne i Koncernens ordninger udgjorde DKK -92,6 mio. (2007: DKK 22,7 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 13,3 mio. (forventet for 2008: DKK 12,3 mio.) til de ydelsesbaserede pensionsordninger i 2009. Tilsvarende forventer moderselskabet at indbetale DKK 0,4 mio. (forventet for 2008: DKK 0,4 mio.).

		<i>Ordningernes aktiver sammensætter sig således</i>		
0	0	Børsnoterede aktier (ingen DFDS A/S aktier indgår)	340.131	172.484
0	0	Obligationer	82.186	64.770
0	0	Likvider	0	4.191
0	0	Ejendomme	7.086	7.933
0	0	Andre aktiver	2.965	4.666
0	0		432.368	254.044
		<i>Ydelsesbaserede ordninger – forudsætninger¹⁾</i>		
2,0%	1,9%	Diskonteringsfaktor	5,5%	5,3%
-	-	Afkast på ordningens aktiver	6,4%	6,2%
0,0%	0,0%	Stigningstakt for sociale udgifter	0,8%	0,9%
0,0%	0,0%	Fremtidige lønstigninger	0,9%	1,0%
0,9%	0,8%	Fremtidige pensionsstigninger	3,4%	2,6%
0,9%	0,8%	Inflation	3,4%	2,7%

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.

NOTE 21 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 21 FORTSAT

	2005	2006	2007	2008
Beløb for indeværende år og de foregående 3 år for Koncernens pensionsforpligtelser er som følger				
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-671.734	-715.642	-566.401	-390.329
Pensionsaktiver	401.149	448.787	432.368	254.044
Over- / underdækning	-270.585	-266.855	-134.033	-136.285
Erfaringsændringer til forpligtelserne	-6.987	-1.359	107.569	11.893
Erfaringsændringer til pensionsaktiverne	38.237	21.845	1.757	-114.563

Beløb for indeværende år og de foregående 3 år for Moderselskabets pensionsforpligtelser er som følger

	2005	2006	2007	2008
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-9.099	-8.098	-6.397	-6.214
Erfaringsændringer til forpligtelserne	0	0	0	0

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
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 22	ANDRE HENSATTE FORPLIGTELSE	2007	2008
2.610	2.610		Saldo 1/1	11.247	26.293
0	0		Hensat i året	15.046	1.167
0	-2.610		Anvendt i året	0	-6.010
0	0		Ubenyttede hensatte forpligtelser tilbageført	0	-11.730
2.610	0		Andre hensatte forpligtelser 31/12	26.293	9.720
			Andre hensatte forpligtelser forventes at forfalde som følger:		
2.610	0		0 - 1 år	25.168	9.720
0	0		1 - 5 år	1.125	0
2.610	0		Andre hensatte forpligtelser 31/12	26.293	9.720

Af Koncernens hensatte forpligtelser på DKK 9,7 mio. omfatter DKK 0,0 mio. (2007: DKK 14,8 mio.) omkostninger i forbindelse med salg af et skib, DKK 8,2 mio (2007: DKK 7,0 mio.) vedrører forventede omkostninger vedrørende en foreningsag, DKK 0,0 mio. (2007: DKK 2,6 mio.) vedrører et opsagt lejemål, som ikke længere anvendes og DKK 1,5 mio. (2007: DKK 1,9 mio.) vedrører øvrige hensatte forpligtelser.

Tilbageførsel af hensættelse DKK 11,7 mio. vedrører salg af et skib i 2006.

Moderselskabets hensatte forpligtelser består af DKK 0,0 mio. (2007: DKK 2,6 mio.) i forbindelse med et opsagt lejemål, som ikke længere anvendes.

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 23	RENTEBÆRENDE GÆLDSFORPLIGTELSE	2007	2008
2.526.157	1.929.419		Pantegæld i skibe	3.207.236	2.432.915
12.561	0		Finansielle leasingforpligtelser	51.237	20.098
178.958	119.771		Bankgæld	258.052	164.475
38.073	19.108		Anden langfristet gæld	128.250	107.143
0	-42.500		Overført til forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	0	-42.500
2.755.749	2.025.798		Langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	3.644.775	2.682.131
342.598	533.327		Pantegæld i skibe	565.851	722.520
9.656	11.662		Finansielle leasingforpligtelser	35.294	34.275
527.869	840.493		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
59.653	178.565		Bankgæld	69.675	212.435
20.175	18.146		Anden kortfristet gæld	36.830	27.310
0	-42.500		Overført til forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	0	-42.500
959.951	1.539.693		Kortfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	707.650	954.040
3.715.700	3.565.491		Rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.352.425	3.636.171

NOTE 23 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Dagsværdien af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 3.636 mio. (2007: DKK 4.352 mio.). Dagsværdien af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 3.565 mio. (2007: DKK 3.716 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 926 mio. efter fem år (2007: DKK 1.462 mio.). Af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 685 mio. efter fem år (2007: DKK 1.191 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 12 vedrørende pantsatte aktiver samt note 26 vedrørende finansielle risici m.v.

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	VALUTAFORDELING, NOMINEL HOVEDSTOL	2007	2008
1.851.165	1.521.308	DKK	2.171.051	1.801.274
1.269.271	1.540.182	EUR	1.069.014	1.051.789
550.387	431.957	SEK	736.162	529.288
51.652	42.455	NOK	351.843	227.707
0	28.961	GBP	24.355	26.113
558	0	USD	0	0
-7.333	628	LTL ¹⁾	0	0
3.715.700	3.565.491	Rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.352.425	3.636.171

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

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 24 ANDEN GÆLD	2007	2008
9.981	9.071	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	2.161	Gæld til associerede virksomheder	121	2.546
40.585	30.870	Periodiserede renter	53.070	36.970
7.098	11.271	Offentlige myndigheder	57.457	41.072
97.126	76.525	Feriepengeforpligtelser m.v.	132.237	116.351
1.574	0	Aktiebaseret vederlæggelse, kontantafregnede	1.574	0
28.531	146.510	Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	28.931	147.805
154.999	160.932	Øvrige, primært skyldige omkostninger	293.782	277.475
339.894	437.340	Anden gæld i alt	567.172	622.219

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 25 SELSKABSSKAT	2007	2008
0	0	Saldo 1/1	16.585	8.794
-	-	Valutakursregulering	181	-1.689
0	2.981	Årets aktuelle skat	26.128	24.515
0	7.500	Reguleringer vedrørende tidligere år via resultatopgørelsen	66.423	5.577
0	0	Betalt selskabsskat i året	-19.575	-23.726
0	0	Overført til forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	-134	0
-	-	Overført til andre rentebærende gældsforpligtelser	-80.814	3.787
0	10.481	Selskabsskat 31/12	8.794	17.258
		Selskabsskat er indregnet således i balancen:		
0	0	Kortfristet tilgodehavende selskabsskat	13.722	6.515
0	10.481	Kortfristet selskabsskat	22.516	23.773
0	10.481	Selskabsskat i alt	8.794	17.258

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.

Den 20. januar 2009 fremsatte den norske regering et lovforslag, der fjerner tidsfristen for den tredjedel, der skal anvendes til miljøforbedrende formål. Vedtages lovforslaget, vil der ikke længere være grundlag for at opretholde den del af den skyldige skattebetaling. Tilbageførsel heraf vil reducere den langfristede gæld med NOK 19,9 mio. Tilbageførselen vil skulle indtægtsføres i resultatopgørelsen som regulering til tidligere års skat.

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.

NOTE 26 FINANSIELLE RISICI SAMT ANVENDELSE AF AFLEDTE FINANSIELLE INSTRUMENTER

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). 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 terminkontrakter, 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 valutasingstransaktioner:

Cash flow risiko

Omkring 79 % af DFDS' omsætning blev faktureret i fremmed valuta (2007: 80 %), 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 2008 ville have betydet lavere indtjening for Koncernen i 2008 med DKK 42,2 mio. (2007: DKK 18,9 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende betyde en lavere indtjening på DKK 42,4 mio. (2007: DKK 19,0 mio.). Et fald på 10 % i NOK i forhold til niveauet ultimo 2008 ville have betydet lavere indtjening i 2008 for Koncernen og moderselskabet med DKK 7,9 mio. (2007: DKK 5,4 mio.).

Et fald på 10 % i GBP i forhold til niveauet ultimo 2008 ville have betydet lavere indtjening i 2008 for Koncernen med DKK 6,5 mio. (2007: 0,5 DKK mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende betyde en lavere indtjening på DKK 7,4 mio. (2007: DKK 0,5 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 2008 ville have betydet øgede omkostninger i 2008 for Koncernen med DKK 62,8 mio. (2007: 14,2 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende betyde øgede omkostninger på DKK 36,8 mio. (2007: 1,5 mio.). Et fald i valutakursen ville have en tilsvarende positiv påvirkning af årets resultat.

Al sensitivitet er beregnet på baggrund af omsætnings- og omkostningstal for 2008 eksklusiv afdækning.

Valutabalancerisiko

Koncernens og moderselskabets væsentligste valutabalancerisiko er i SEK. Et fald på 10 % i SEK i forhold til niveauet ultimo 2008 ville have betydet øgede omkostninger i 2008 for Koncernen og moderselskabet med DKK 22,7 mio. (2007: 17,5 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 2008 for SEK betyde et fald på DKK 4,9 mio. i værdien (2007: -3,0 mio.). For NOK ville et fald i valutakurserne på 10 % i forhold til niveauet ultimo 2008 betyde et fald i værdien på DKK 34,8 mio. (2007: -33,7 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 rentesving 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 3.721 mio. (2007: DKK 4.352 mio.), hvoraf den variabelt forrentede gæld udgør DKK 1.631 mio. (2007: DKK 1.929 mio.). Dette betyder, at den fastforrentede gæld ultimo udgør 56 % (2007: 56 %), inkl. effekt af renteswaps m.v.

Den samlede rentebærende gæld på DKK 3.721 mio. (2007: DKK 4.352 mio.) havde en gennemsnitlig restløbetid på 4,6 år (2007: 5,2 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 1.844 mio. (2007: DKK 2.143 mio.), som omlægger dele af de variabelt forrentede banklån til fast rente.

En rentestigning på 1 %-point i forhold til det faktiske renteniveau i 2008 ville, alt andet lige, have ført til en meromkostning på omkring DKK 18 mio. for koncernen i 2008 (2007: DKK 20 mio.). For moderselskabet ville effekten have været DKK 18 mio. (2007: DKK 19 mio.). Et rentefald ville have haft tilsvarende positiv effekt.

>>> NOTE 26 FORTSAT

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. DFDS har modtaget sikkerhed for betaling i form af stillede bankgarantier. Garantiene udgør i alt DKK 62,5 mio. (2007: DKK 4,4 mio.). Der er ikke andre nedskrivninger på tilgodehavender end de i note 15 anførte, ligesom der ikke er tegnet forsikringer for nogen af tilgodehavenderne.

Kreditrisikoen på likvide beholdninger og afledte finansielle instrumenter er begrænset, idet DFDS A/S og 100 % ejede datterselskaber indenfor koncernen 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 1.298 mio. svarende til ca. 15,8 % af Koncernens omsætning i 2008 (2007: DKK 1.036 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 2008 var på ca. 462.000 tons (477.000 tons i 2007). En stigning på 10 % i bunkerprisen i forhold til niveauet ultimo 2008 ville have betydet øgede omkostninger for Koncernen på DKK 6,9 mio. (2007: 21,9 mio.). For moderselskabet ville det tilsvarende have betydet øgede omkostninger på DKK 6,9 mio. (2007: 21,9 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 2008 er DKK 913 mio. (2007: DKK 1.181 mio.). Styling 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 2008 40 % (2007: 38 %). Målsætningen er en egenkapitalandel på 35-40 %.

Koncernens langsigtede økonomiske målsætning er at forrente den investerede kapital med 9,1 % - 10,5 % svarende til Koncernens kapitalomkostning på 7,0 % tillagt 30-50 %. I 2008 udgjorde forretningen af den investerede kapital 6,1 % (2007: 8,6 %).

Koncernens udbyttepolitik er en udbyttebetaling på omkring 30 % af årets resultat efter minoritetsinteresser, dog under hensyntagen til væsentlige investeringer. For 2008 foreslås udloppet DKK 0,00 pr. aktie svarende til 0,0 % af resultat efter minoritetsinteresser (2007: DKK 15,00 pr. aktie svarende til 30,0 % af resultat efter minoritetsinteresser).

NOTE 26 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 26 FORTSAT

Sikring af forventede fremtidige transaktioner (DKK 1.000)

KONCERN

FORVENTEDE FREMTIDIGE TRANSAKTIONER	SIKRINGS-INSTRUMENT	RETLØBETID	BEREGNINGS-MÆSSIG HOVEDSTOL	KURSGEVINST/TAB INDREGNET PÅ EGENKAPITALEN				
				UNDER 1 ÅR	1-3 ÅR	3-5 ÅR	OVER 5 ÅR	DAGSVÆRDI
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
2008								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	401.497	26.093				26.108
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år		-25.465				-25.465
Renter	Renteswaps	0-7 år	1.844.358		1.203			1.257
Renter	Renteswaps	0-7 år		-185	-1.527	-11.965	-50.734	-64.571
Renter	Basis swaps	0-1 år	984.173	-3.657				-3.657
Renter	Valutaswaps	0-1 år	208.333	-1.267				-1.267
Varekøb	Olieterminskontrakter; tons	0-6 mdr.	84.000	-35.472				-35.472
				-39.953	-324	-11.965	-50.734	-103.067

I 2008 er indregnet DKK 0,0 mio. (2007: DKK 0,2 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet ved sikring af forventede fremtidige transaktioner.

MODERSELSKAB

FORVENTEDE FREMTIDIGE TRANSAKTIONER	SIKRINGS-INSTRUMENT	RETLØBETID	BEREGNINGS-MÆSSIG HOVEDSTOL	KURSGEVINST/TAB INDREGNET PÅ EGENKAPITALEN				
				UNDER 1 ÅR	1-3 ÅR	3-5 ÅR	OVER 5 ÅR	DAGSVÆRDI
2007								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	1.456.509	-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
2008								
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	247.533	26.093				26.108
Renter	Renteswaps	0-7 år	1.614.495		1.203			1.257
Renter	Renteswaps	0-7 år				-10.952	-50.734	-61.698
Renter	Basis swaps	0-1 år	984.173	-3.657				-3.657
Varekøb	Olieterminskontrakter; tons	0-6 mdr.	84.000	-35.472				-35.472
				-13.036	1.203	-10.952	-50.734	-73.462

I 2008 er indregnet DKK 0,0 mio. (2007: DKK 0,2 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. Dog er enkelte dagsværdier opgjort efter egne beregninger. Dagsværdierne er opgjort ved at tilbagediskontere de forventede fremtidige rentebetalinger. Diskonterings-satsen for den enkelte rentebetaling er fastlagt ud fra en swapprentekurve, der er beregnet ud fra en bredt sammensat vifte af markedrenter.

Afdækning af aktiver og forpligtelser

I 2008 udgjorde gevinster og tab på valutaafdækkede balanceposter DKK -4,7 mio. (2007: DKK -2,7 mio.). Gevinst og tab af de afledte finansielle instrumenter til afdækning heraf udgjorde DKK -16,9 mio. (2007: DKK 1,3 mio.). De indregnede beløb for Koncern og moderselskab er identiske. Beløbene er indregnet i finansielle poster.

Pr. 31. december 2008 udgør urealiserede nettotab på afledte finansielle instrumenter til valutaafdækning af balanceposter DKK 1,4 mio. (2007: urealiseret nettogevinst DKK 0,7 mio.), der er indregnet i resultatopgørelsen. Tilsvarende udgør de urealiserede kursreguleringer på de afdækkede balanceposter en nettogevinst på DKK 0,5 mio. (2007: nettotab DKK 1,8 mio.).

NOTE 26 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

>>> NOTE 26 FORTSAT

Renterisici (DKK 1.000)**KONCERN 2007****HOVEDSTOL/RESTGÆLD PR.**

Kategori	31/12/07	31/12/08	31/12/10	31/12/12
Pantegæld i skibe	3.773.088	3.207.236	2.030.941	1.418.134
Lang bankgæld	327.726	258.052	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

KONCERN 2008**HOVEDSTOL/RESTGÆLD PR.**

KATEGORI	31/12/08	31/12/09	31/12/11	31/12/13
Pantegæld i skibe	3.155.435	2.432.915	1.701.786	861.754
Lang bankgæld	252.441	164.475	0	0
Kassekredit	124.469	0	0	0
Anden rentebærende gæld	134.453	107.143	74.676	63.878
Finansielle leasingforpligtelser	54.373	20.098	0	0
Rentebærende gæld	3.721.171	2.724.631	1.776.462	925.632
Finansielle leasingforpligtelser; fastforrentede	-54.373	-20.098	0	0
Pantegæld i skibe, fastforrentede	-82.714	-68.372	-39.687	-11.002
Anden fastforrentet gæld	-108.817	-81.501	-47.978	-39.104
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-1.844.358	-1.333.924	-851.998	-398.254
Variabelt forrentet andel af gælden	1.630.909	1.220.736	836.799	477.272

MODERSELSKAB 2007**HOVEDSTOL/RESTGÆLD PR.**

KATEGORI	31/12/07	31/12/08	31/12/10	31/12/12
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 2008**HOVEDSTOL/RESTGÆLD PR.**

KATEGORI	31/12/08	31/12/09	31/12/11	31/12/13
Pantegæld i skibe	2.462.746	1.929.419	1.380.234	685.028
Lang bankgæld	179.376	119.771	0	0
Kassekredit	118.959	0	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	840.494	0	0	0
Anden rentebærende gæld	37.254	19.108	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	11.662	0	0	0
Rentebærende gæld	3.650.491	2.068.298	1.380.234	685.028
Finansielle leasingforpligtelser; fastforrentede	-11.662	0	0	0
Anden fastforrentet gæld	-37.260	-19.108	0	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-1.614.495	-1.164.263	-786.298	-398.254
Variabelt forrentet andel af gælden	1.987.074	884.927	593.936	286.774

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 27 IKKE-LIKVIDE DRIFTSPOSTER	2007	2008
1.687	764	Regulering af hensættelser m.v.	10.265	3.519
-326	-497	Tab/gevinst ved salg af driftsmidler m.v.	-4.270	-5.798
5.575	-5.097	Årets forskydning i nedskrivning af varelager	5.575	-5.097
-824	453	Ydelsesbaserede pensionsordninger indregnet i resultatopgørelsen	4.811	3.131
9.970	2.013	Dagsværdi af tildelte aktieoptioner indregnet i resultatopgørelsen	9.970	2.013
16.082	-2.364	Ikke-likvide driftsposter	26.351	-2.232

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 28 ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL	2007	2008
-20.163	17.589	Ændring i varebeholdninger	-23.930	23.180
74.357	83.975	Ændring i tilgodehavender	52.382	-79.510
7.243	-123.834	Ændring i leverandørgæld og anden gæld	-76.151	69.195
61.437	-22.270	Ændring i driftskapital	-47.699	12.865

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 29 NETTOINVESTERING I LANGFRISTEDE AKTIVER	2007	2008
-2.032	-3.745	Investeringer	-18.197	-11.083
0	0	Salg	3.242	216
-2.032	-3.745	Ejendoms- og terminalinvesteringer, netto	-14.955	-10.867
-19.069	-35.824	Investeringer	-49.884	-71.786
583	497	Salg	5.507	9.561
-18.486	-35.327	Driftsmaterielinvesteringer m.v., netto	-44.377	-62.225

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008	NOTE 30 ÆNDRING I ANDRE FINANSIELLE LÅN	2007	2008
-93.141	-79.060	Afdrag og indfrielse af lån	-121.823	-104.379
22.571	562	Optagelse af lån	42.214	1.322
-70.570	-78.498	Ændring i andre finansielle lån, netto	-79.609	-103.057

NOTE 31 KØB AF VIRKSOMHEDER OG AKTIVITETER

2007

Koncernen og moderselskabet har ikke foretaget køb af virksomheder i 2007. Købesummen vedrørende købet af DFDS Container Line B.V. blev reguleret med DKK 22,6 mio.

2008

Koncernen og moderselskabet har ikke foretaget væsentlige køb af virksomheder i 2008.

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 32 KØB AF MINORITETSINTERESSER	2007	2008
-1.626	-13.159	AB DFDS LISCO	-1.626	-13.159
0	-7.611	Halléns N.V.	0	-26.637
0	0	Transport Partners Intermodal Ltd.	-11.017	0
-1.626	-20.770	Pengestrøm fra køb af minoritetsinteresser	-12.643	-39.796

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%.

2008

AB DFDS Lisco

I løbet af 2008 er der opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 13,2 mio. svarende til en ejerandel på 3,2%, hvorefter selskabet ejes 95,8%.

Halléns N.V.

DFDS A/S har i 2008 opkøbt 4% af aktierne i Halléns N.V. for DKK 7,6 mio. og DFDS Tor Line N.V. har i 2008 opkøbt 10% af aktierne i Halléns N.V. for DKK 19,0 mio. Koncernens ejerandel udgør herefter 80%.

MODERSELSKAB DKK 1.000			KONCERN DKK 1.000	
2007	2008	NOTE 33 AKTIVER OG FORPLIGTELSE BESTEMT FOR SALG	2007	2008
0	184.971	Langfristede aktiver, (se note 12)	131.973	184.971
		<i>Kortfristede aktiver</i>		
0	0	Varebeholdninger	1.561	0
0	0	Tilgodehavender	7.554	0
0	0	Periodeafgrænsningsposter	708	0
0	0	Kortfristede aktiver i alt	9.823	0
0	184.971	Aktiver bestemt for salg i alt	141.796	184.971
0	42.500	Langfristede forpligtelser (se note 23)	0	42.500
		<i>Kortfristede forpligtelser</i>		
0	42.500	Rentebærende gældsforpligtelser (se note 23)	0	42.500
0	0	Selskabsskat	134	0
0	0	Anden gæld	7.256	0
0	85.000	Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg i alt	7.390	85.000

2007

Trampaktiviteten omfatter drift af fire multi-purpose skibe. Aktiviteten har ingen tilknytning til rutenetværket, som er defineret i strategien, der blev udmeldt 12. september 2007. De fire multi-purpose skibe blev afhændet i 2008 med en avance på DKK 27,9 mio. Avancen er indregnet i linien "Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler" i resultatopgørelsen.

2008

Passagerskibet Queen of Scandinavia er sat til salg og forventes afhændet i løbet af 2009.

NOTE 34 GARANTIER OG EVENTUALFORPLIGTELSE M.V.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 79,4 mio. (2007: DKK 133,3 mio.) for Koncernen.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 802,6 mio. (2007: DKK 1.038,0 mio.) for moderselskabet.

Der er konstateret en gammel forureningsskade 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.

Moderselskabet er involveret i en sattesag vedrørende fortolkning af tonnageskatteloven. Af hensyn til sagsforløbet og udfaldet af sagen kan der ikke gives yderligere oplysninger herom.

Herudover er Koncernen og moderselskabet pr. 31. december 2008 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		
2007	2008	NOTE 35 KONTRAKTLIGE FORPLIGTELSE	2007	2008	
0	1.026.013	Kontrahering af skibe og ombygninger, løbetid 0-1 år	0	1.026.013	
0	1.026.013	Kontraktlige forpligtelser i alt	0	1.026.013	

Kontraktlige forpligtelser omfatter køb af et ro-pax skib, to ro-ro skibe samt forlængelse af tre ro-ro skibe.

Operationelle leasingkontrakter for lejede aktiver

Minimum leasingydelse				
21.046	23.066	Inden for 1 år	30.546	30.776
88.942	88.856	Fra 1 til 5 år	100.454	95.579
15.657	0	Efter 5 år	41.661	21.585
125.645	111.922	Ejendomme i alt	172.661	147.940
9.262	9.507	Inden for 1 år	103.948	85.558
39.423	40.451	Fra 1 til 5 år	407.807	333.645
133.913	123.217	Efter 5 år	1.763.923	1.343.217
182.598	173.175	Terminaler i alt	2.275.678	1.762.420
722.602	1.767.057	Inden for 1 år	530.392	489.212
1.203.216	1.093.781	Fra 1 til 5 år	1.144.305	1.011.824
1.058.219	875.220	Efter 5 år	1.058.219	875.220
2.984.037	3.736.058	Skibe i alt	2.732.916	2.376.256
14.310	24.290	Inden for 1 år	30.662	46.461
20.128	37.085	Fra 1 til 5 år	43.177	61.098
34.438	61.375	Driftsmidler m.v. i alt	73.839	107.559
<i>Samlede leasingkontrakter forventes afviklet som følger</i>				
767.220	1.823.920	Inden for 1 år	695.548	652.007
1.351.709	1.260.173	Fra 1 til 5 år	1.695.743	1.502.146
1.207.789	998.437	Efter 5 år	2.863.803	2.240.022
3.326.718	4.082.530	Minimum leasingydelse i alt	5.255.094	4.394.175

De opgjorte forpligtelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeomkostninger indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2008 for Koncernen DKK 695,6 mio. (2007: DKK 667,0 mio.) og for moderselskabet DKK 854,9 mio. (2007: DKK 701,6 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 2008 for Koncernen DKK 203,6 mio. (2007: DKK 97,5 mio.) og for moderselskabet DKK 348,5 mio. (2007: DKK 258,5 mio.).

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

Der foreligger ingen optioner til køb af operationelt leasede aktiver.

>>> NOTE 35 FORTSAT

MODERSELSKAB
DKK 1.000KONCERN
DKK 1.000

2007	2008		2007	2008
Operationelle leasingkontrakter for egne udlejede aktiver				
Minimum leasingydelse				
		Skibe		
0	0	Inden for 1 år	71.090	71.090
0	0	Fra 1 til 5 år	66.833	50.698
0	0	Skibe i alt	137.923	121.788

De opgjorte minimum leasingydelse er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeindtægter indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2008 for Koncernen DKK 250,3 mio. (2007: DKK 284,0 mio.) og for moderselskabet DKK 269,6 mio. (2007: DKK 205,6 mio.).

Aftalerne er indgået på almindelige vilkår.

2007	2008		2007	2008
Finansielle leasingkontrakter				
Minimum leasingydelse				
25.250	22.699	Inden for 1 år	80.278	72.956
22.688	0	Fra 1 til 5 år	115.907	50.087
47.938	22.699	Minimum leasingydelse i alt	196.185	123.043
-20.064	-9.662	Timecharter element	-94.801	-62.661
-5.657	-1.375	Finansieringselement	-14.853	-6.009
22.217	11.662	I alt	86.531	54.373
Indregning i balancen				
9.656	11.662	Kortfristede	35.294	34.275
12.561	0	Langfristede	51.237	20.098
22.217	11.662	I alt	86.531	54.373

De finansielle leasingkontrakter indregnet i regnskabet vedrører leasing af fire skibe (2007: 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 36 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 102 og note 14, 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 20) samt de nedenfor anførte transaktioner ikke i årets løb været gennemført transaktioner med nærtstående parter.

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

KONCERN

Salg af ydelser til J. Lauritzen A/S udgør i 2008 for Koncernen DKK 0,0 mio. (2007: DKK 0,7 mio.).

MODERSELSKAB
DKK 1.000

	SALG AF YDELSER	KØB AF YDELSER	SALG AF AKTIVER	KØB AF AKTIVER	TILGODE- HAVENDER	GÆLD
2007						
J. Lauritzen A/S	671	0	0	0	0	0
Tilknyttede virksomheder	296.889	968.051	0	0	1.469.145	537.850
2008						
Tilknyttede virksomheder	329.261	918.119	0	11.874	1.274.523	849.564

NOTE 37 VÆRDIFORRINGELSESTEST

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 tre forretningsområder Ro-Ro Shipping, Container Shipping og Trailer Services betragtes alle tre 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 datterselskaber fungerer som støtteselskaber, ligesom tonagen rokeres rundt på de enkelte ruter for at optimere tonnagen i forhold til koncernens kunder. Container Shipping er ligeledes organiseret omkring et rutenetværk, hvor den strategiske styring - herunder udnyttelse af aktiver - sker på tværs af selskaberne. For Trailer Services opereres der strategisk som en enhed og med fælles udstyr. For forretningsområdet Terminal Services er det den enkelte terminal, der repræsenterer 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 allokere til det enkelte skib på den pågældende rute. 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 nettosalgpris 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 det af bestyrelsen godkendte budget 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 det af bestyrelsen godkendte budget 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.

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

Nettorealisationsværdien for koncernens væsentligste aktiver, skibe, fastsættes på baggrund af gennemsnittet af 4 uvildige mæglervurderinger. Mæglerens opdrag er at vurdere hvert enkelt skib i en "villig køber – villig sælger" situation. Vurderingerne pr. 31. december 2008 er grundet den økonomiske og finansielle situation i verdensøkonomien foretaget i et ustabil og usikkert marked, hvorfor vurderingerne er behæftet med større usikkerhed end i et normalt og stabilt marked. Da der er indhentet vurderinger fra 4 forskellige mæglere, anser Koncernen et gennemsnit af disse som det bedste og mest valide udtryk for nettorealisationsværdien af skibene. 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 rente er fastlagt til en 10-årig dansk risikofri rente ultimo året. Risikopræmien beregnes som en generel aktiemarkedsrisikopræmie på 5% multipliceret med den ugearede betaværdi for den enkelte pengestrømsfrembringende enhed.

>>> NOTE 37 FORTSAT

De ugearede betaværdier er opgjort ved at indhente peer-group selskabers ugearede betaværdier for hvert forretningsområde via Bloombergs database. Validiteten er for hvert enkelt af peer-group selskabernes ugearede betaværdi vurderet, således at dem med lavest validitet er sorteret fra. Der er generelt meget få peer-group selskaber, da der kun findes værdier for børsnoterede selskaber, hvorfor den ugearede betaværdi for forretningsområderne Ro-Ro Shipping, Container Shipping, Terminal Services og Trailer Services er beregnet under ét som en median af hvert enkelt peer-group selskab. For disse fire forretningsområder er den ugearede betaværdi således opgjort til 0,86.

For Passenger Shipping er den ugearede betaværdi opgjort til 0,61. Den lavere betaværdi er udtryk for at aktiviteten i Passenger Shipping er mindre følsom overfor den generelle markedsudvikling end de fire øvrige forretningsområder.

De opgjorte diskonteringsrenter er herefter vurderet og sammenholdt med diskonteringsrenter fastsat af enkelte aktieanalytikere, som følger DFDS A/S-aktien.

Følsomhedsanalyse

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

For hver pengestrømsfrembringende enhed beregnes ligeledes break-even på diskonteringsrenten svarende til den diskonteringsrente, som skulle have været anvendt, hvis nytteværdien 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 de foretagne værdiforringelsestest.

Nedskrivningsrækkefølge

Opstår der nedskrivningsbehov er nedskrivningsrækkefølgen først goodwill og derefter de primære langfristede immaterielle og materielle aktiver i de enkelte forretningsområder. Nedskrivninger fordeles efter aktivernes regnskabsmæssige værdi medmindre det medfører en nedskrivning til en værdi mindre end nettorealisationsværdi, aktivets nytteværdi (såfremt den kan opgøres) eller nul.

Beregning for 2008

Generelt er den forventede realvækst i prognoseperioden 0% (2007: 0%). Såfremt en realvækst på 0% på budgettet for 2009 ikke giver en nytteværdi, der mindst svarer til den regnskabsmæssige værdi, er der beregnet på scenarier med positiv realvækst. Disse realvækstrater er sammenlignet med IMF's skøn (World Outlook Economic Database, oktober 2008) for vækst i BNP i faste priser for de lande, som den pengestrømsfrembringende enhed opererer i. Ingen af de anvendte vækstrater overstiger IMF's skøn for vækst i BNP i faste priser.

I fremskrivningen efter prognoseperioden antages en vækst på 0% (2007: 0%) for alle ruter i Passenger Shipping.

Diskonteringsrenter før skat for de enkelte forretningsområder for 2008 er som følger:

	2007	2008
Ro-Ro Shipping	8,1 %	7,6 %
Container Shipping	7,9 %	7,6 %
Passenger Shipping	8,9 %	6,4 %
Terminal Services	8,2 %	7,6 %
Trailer Services	8,8 %	7,6 %

For tre passagerskibe er nytteværdien lavere end den regnskabsmæssige værdi. Hvert skibs nettorealisationsværdi - opgjort som gennemsnittet af de fire indhentede mæglervurderinger - overstiger den regnskabsmæssige værdi. På denne baggrund er der ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på nogle af de tre passagerskibe.

Nytteværdien af kundeporteføljen i DFDS Container Line B.V. er lavere end den regnskabsmæssige værdi, hvorfor der er foretaget nedskrivning med DKK 38,0 mio. Herudover er der foretaget nedskrivning med DKK 4,4 mio. af andre langfristede immaterielle aktiver, da nytteværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

For de øvrige områder er der ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestest i 2008. I 2007 blev der ligeledes ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestest.

Værdiforringelsestest af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder (Moderselskab)

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

Den estimerede nytteværdi af pengestrømmene baseres på det af bestyrelsen godkendte budget 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.

Moderselskabet anvender en diskonteringsrente, der er fastlagt for den enkelte tilknyttede og associerede virksomhed efter hvilket forretningsområde den tilhører. De anvendte diskonteringsrenter for 2007 og 2008 fremgår af ovenstående tabel.

Der er i 2008 foretaget nedskrivning af kostprisen på DFDS Container Line B.V. med DKK 75,0 mio. samt på en anden tilknyttet virksomhed med DKK 3,7 mio. (2007: ingen nedskrivning), idet de beregnede nytteværdier er lavere end de regnskabsmæssige værdier.

NOTE 38 VÆSENTLIGE REGSKABSMÆSSIGE SKØN OG ESTIMATER

Ved udarbejdelsen af årsrapporten i overensstemmelse med almindeligt gældende regnskabsprincipper er det nødvendigt, at ledelsen foretager skøn og opstiller forudsætninger om fremtidige begivenheder, der påvirker de rapporterede aktiver og forpligtelser på balancedagen samt de rapporterede indtægter og omkostninger for regnskabsperioden. De foretagne skøn er baseret på historiske erfaringer og andre faktorer; herunder vurderinger fra rådgivere og specialister, som ledelsen vurderer er aktuelle og forsvarlige efter omstændighederne. De faktiske resultater kan afvige fra disse skøn. De væsentligste regnskabsmæssige skøn og vurderinger ved udarbejdelsen af koncernregnskabet fremgår nedenfor. Den anvendte regnskabspraksis er beskrevet i note 1.

Nedskrivningstest af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver

Der foretages minimum en årlig nedskrivningstest af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver, der primært vedrører kundeporteføljer/-relationer. For en beskrivelse af nedskrivningstest af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver henvises til note 37.

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.

Regnskabspraksis og metoder for væsentlige skøn vedrørende forventede brugstider, scrapværdier og nytteværdier for skibe er beskrevet i note 1 og 37.

Nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiøse debitorer

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab, hvor der vurderes at være indtruffet en værdiforringelse.

Der foretages nedskrivninger til tab på baggrund af manglende betalingsevne. Såfremt betalingsevnen forværres i fremtiden, kan yderligere nedskrivninger blive nødvendige. Ledelsen analyserer kundernes forventede betalingsevne, historiske oplysninger om betalingsmønstre og dubiøse tilgodehavender; kundekonzentrationer samt kundernes kreditværdighed og modtagne sikkerheder ved vurderingen af, om nedskrivningerne til imødegåelse af tab på dubiøse debitorer er tilstrækkelige.

Det vurderes, at de foretagne nedskrivninger er tilstrækkelige til dækning af tab på dubiøse debitorer. Den økonomiske usikkerhed, der knytter sig til nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiøse debitorer, anses for at være begrænset.

Pensioner og lignende forpligtelser

Koncernens ydelsesbaserede pensionsordninger er opgjort på baggrund af en række væsentlige aktuarmæssige forudsætninger; herunder diskonteringsrenter; forventet afkast på ordningernes aktiver samt forventet stigningstakt i løn og pension.

Værdien af Koncernens ydelsesbaserede pensionsordninger baseres på beregninger fra eksterne aktuarer.

Hensatte forpligtelser og eventualposter

Ledelsen vurderer løbende hensatte forpligtelser og eventualposter samt det sandsynlige udfald af verserende og mulige retssager mv. Udfaldet afhænger af fremtidige begivenheder, der i natur er usikre. Ved vurderingen af det sandsynlige udfald af væsentlige retssager; skatteforhold mv., inddrager ledelsen eksterne juridiske rådgivere samt udfald fra gældende retspraksis.

NOTE 39 BEGIVENHEDER EFTER BALANCEDAGEN

I februar 2009 er der indgået aftale med selskabets långivere om hjemtagelse af lån bl.a. til finansiering af planlagte investeringer i skibe m.v. i 2009, jf. note 35.

Herudover er der ikke indtruffet væsentlige hændelser efter 31. december 2008.

SELSKABSOVERSIGT

SELSKAB	EJERANDEL 2007*	EJERANDEL 2008*	LAND	BY	VALUTA	AKTIEKAPITAL
DFDS Tor Line N.V.			Belgien	Gent	EUR	62.000
Halléns N.V.	66	80	Belgien	Gent	EUR	300.000
Aukse Multipurpose Shipping Ltd.	92,6	95,8	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Lisco Optima Shipping Ltd.	92,6	95,8	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Rasa Multipurpose Shipping Ltd.	92,6	95,8	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	80	Finland	Hamina	EUR	59.000
Halléns France SA	66	80	Frankrig	Paris	EUR	7.000
DFDS Container 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 (Trucking) B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	19.000
LHT Transport B.V.			Holland	Rotterdam	EUR	21.000
Transport Partners Intermodal Ltd.			Irland	Dublin	EUR	200
DFDS Italia SRL			Italien	Genoa	EUR	77.000
DFDS Tor Line SIA			Letland	Riga	LVL	10.000
AB Lisco Baltic Service	92,6	95,8	Litauen	Klaipeda	LTL	332.547.434
Laivyno Technikos Prieziuros Base	92,6	95,8	Litauen	Klaipeda	LTL	3.300.000
UAB Aura Shipping	92,6	95,8	Litauen	Klaipeda	LTL	81.000
UAB Krantas Travel	92,6	95,8	Litauen	Klaipeda	LTL	400.000
UAB LISCO SL	92,6	95,8	Litauen	Klaipeda	LTL	100.000
DFDS Lys Line Rederi AS			Norge	Oslo	NOK	24.990.000
DFDS Lys-Line AS			Norge	Lilleaker	NOK	1.000.000
DFDS Seaways AS			Norge	Oslo	NOK	12.000.000
KST Terminal AS			Norge	Kristiansand	NOK	100.000
Moss Container Terminal AS	50	100	Norge	Moss	NOK	1.000.000
NorthSea Terminal AS	66	66	Norge	Oslo	NOK	1.000.000
DFDS Tor Line Spólka z.o.o.			Polen	Gdansk	PLZ	50.000
OOO DFDS LISCO			Rusland	Kaliningrad	RUR	10.000
DFDS Tor Line AB			Sverige	Gøteborg	SEK	25.000.000
SpeedCargo AB			Sverige	Gøteborg	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	92,6	95,8	Tyskland	Kiel	EUR	26.000
SpeedCargo GmbH			Tyskland	Hamborg	EUR	25.000

23 inaktive og holdingselskaber

*Når ikke andet er nævnt er selskaberne 100% ejede

Ledelsens påtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2008 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 2008 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2008.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsens beretning giver et retvisende billede af udviklingen i Koncernens og moderselskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og Koncernens og moderselskabets finansielle stilling som helhed samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som Koncernen og moderselskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 9. marts 2009

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 2008 omfattende ledelsens påtegning, ledelsens beretning samt resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, 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; samt for at udarbejde en ledelsesberetning, der giver en retvisende redegørelse i overensstemmelse med 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 2008 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2008 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

København, den 9. marts 2009

KPMG STATSAUTORISERET REVISIONSPARTNERSELSKAB

Kurt Gimsing
statsaut. revisor

Torben Bender
statsaut. revisor

FLÅDE- LISTE

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 (Comanav Tanger)	1977/89	17.492	2.450
Tor Corona ¹	2008	25.609	3.343
Tor Hafnia ¹	2008	25.609	3.343
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 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

FRAGTSKIBE (RO-RO) TIL OVERTAGELSE I 2009/10

	BYGGEÅR	BT	LANEMETER
Tor Botnia	2000	11.530	1.891
Tor Finlandia	2000	11.530	1.891
Jinling NB 404 – Tor Fionia ¹	2009	25.609	3.343
Jinling NB 405 – Tor Jutlandia ¹	2009	25.609	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
Wawel ¹	1980	25.275	2.250	1.000
Envoy ¹	1979	18.653	2.261	110

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
Lysvik	2005	7.642	750
Lysbris	2005	6.901	750
Lysblink	2002	6.370	698
Lysfoss ¹	2003	6.370	698
Lystind ¹	1997	6.362	700
Lys-Skog ¹	1994	3.806	390
Lyshav ¹	1995	2.997	326
Tistedal ¹	1997	6.362	700

TRAMPSKIBE

	BYGGEÅR	BT	TEU ³
Odertal ¹	2007	3.183	231
Anna-Maria Sibum ¹	2005	2.996	297
Transmar ¹	1998	2.820	246
Solymar ¹	1998	2.820	246
Janet ¹	1998	2.748	214
Johanne ¹	1998	2.748	214
Mermerdelen ¹	1991	2.450	180
Lys Clipper ¹	1994	2.446	176
Maria ¹	1986	2.370	176
Isartal ¹	1989	2.369	176

TURISTBÅDE

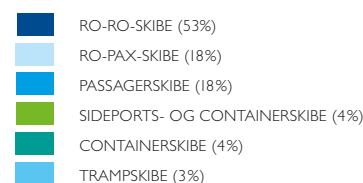
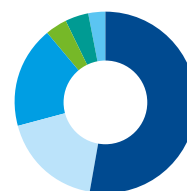
	BÅDTYPE	BYGGEÅR	PASSAGERER
Ole Lukøje	Restaurantbåd, overdækket	2000	132
Klods Hans	Restaurantbåd, overdækket	1998	132
Store Claus	Overdækket	2008	150
H.C. Andersen	Overdækket	2004	150
Snedronningen	Overdækket	1995	144
Nattergalen	Overdækket	1994	144
Sommerfuglen	Åben	2005	168
Prinsessen på Ærten	Åben	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

1) Indbefragtet tonnage (time charter)

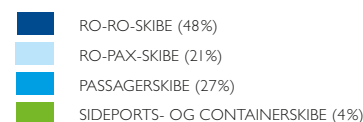
2) Ro-pax: Kombineret ro-ro- og passagerskib

3) TEU: 20-fods containerenhed

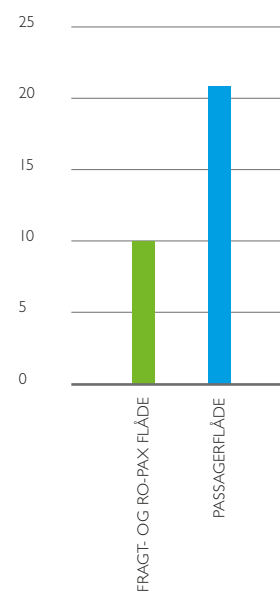
FLÅDESAMMENSÆTNING, EJET OG INDBEFRAGTET TONNAGE (BRUTTO TONS)



FLÅDESAMMENSÆTNING, EJEDE SKIBE (BRUTTO TONS)



EJET TONNAGE, GENNEMSNITLIG ALDER (ANTAL ÅR)



LEDELSESHVERV

BESTYRELSENS OG DIREKTIONENS LEDELSESHVERV PR. 9. MARTS 2009

BESTYRELSEN

Direktør Ivar Samrén, Bestyrelsesformand

Fødselsdato: 29. november 1938
 Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
 Genvalgt: alle årene fra 2002 til 2008
 Udløb af valgperiode: 1. april 2009

Bestyrelsesmedlem: House of Business Partners (FM), Egmont Fonden (FM), Egmont International Holding A/S (FM) (plus to datterselskaber), Otto Mønsted Aktieselskab A/S

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 og 2008
 Udløb af valgperiode: 1. april 2009

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, FormueEvolution I+II, SIMI A/S

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
 Genvalgt: alle årene fra 2003 til 2008
 Udløb af valgperiode: 1. april 2009

Bestyrelsesmedlem: Clas Ohlson AB (FM), Husqvarna AB, BYGGmax AB

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 2008
 Udløb af valgperiode: 1. april 2009

Særlige kompetencer:

- Økonomistyring

Som følge af familiemæssige relationer til selskabets hovedaktionær, Vesterhavet A/S, kan Jill Lauritzen Melby ikke betragtes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Styrmænd Michael Helbo, Medarbejdervalgt

Fødselsdato: 5. november 1962
 Indtrådt i bestyrelsen: 28. marts 2007
 Udløb af valgperiode: 2011

Adm. direktør Ingar Skaug, Bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 28. september 1946
 Indtrådt i bestyrelsen: 16. april 1998
 Genvalgt: alle årene 1999 til 2008
 Udløb af valgperiode: 1. april 2009



1. VAGN SØRENSEN
 2. ANDERS MOBERG
 3. MICHAEL HËLBO
 4. THOMAS MØRK
 5. IVAR SAMRËN
 6. CLAU ARNHILD
 7. JILL LAURITZEN MELBY
 8. INGAR SKAUG
 9. LENE SKOLE

Bestyrelsesmedlem: Lauritzen A/S

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

Genvælt: 2007 og 2008

Udløb af valgperiode: 1. april 2009

Øvrige ledelseshverv: Koncerndirektør i Coloplast A/S

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Finansiell styring

DIREKTION

Administrerende direktør Niels Smedegaard

Fødselsdato: 22. juni 1962

Direktør Christian Merrild

Fødselsdato: 9. oktober 1954

Direktionen indgår som medlemmer af bestyrelser i Koncernens datterselskaber.

FM: Formand

NFM: Næstformand

KONCERNLEDELSE

Niels Smedegaard (1962)

- Koncernchef og administrerende direktør
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2007

Christian Merrild (1954)

- Økonomidirektør
- Statsautoriseret revisor
- Ansat i DFDS i 1982-1984 og siden 1993

Peder Gellert Pedersen (1958)

- Forretningsområdedirektør, Ro-Ro Shipping og Terminal Services
- Skibsmægler, HD (O)
- Ansat i DFDS siden 1994

Ole Sehested (1949)

- Forretningsområdedirektør, Container Shipping og Trailer Services
- HD (A)
- Ansat i DFDS i 1966-2000 og siden 2002

Carsten Jensen (1964)

- Forretningsområdedirektør, Passenger Shipping
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2005

Henrik Holck (1961)

- HR-direktør
- Cand. psyk
- Ansat i DFDS siden 2007

Björn Petrusson (1964)

- Salgsdirektør, fragt
- Civilingeniør
- Ansat i DFDS siden 2001
- Medlem af koncernledelsen siden januar 2009



1. CHRISTIAN MERRILD
2. PEDER GELLERT PEDERSEN
3. NIELS SMEDEGAARD
4. OLE SEHESTED
5. CARSTEN JENSEN
6. HENRIK HOLCK

Björn Petrusson var ikke tilstede ved fotografering.



CORPORATE GOVERNANCE I DFDS

DFDS' selskabsledelse følger i al væsentlighed NASDAQ 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.

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 selskabets kapitalomkostning, dels selskabets behov for økonomisk handlefrihed. Sådanne vurderinger foretages med afsæt i økonomiske rapporteringer 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%.

Eventuelle kapitalforhøjelser skal forelægges og godkendes på generalforsamlingen.

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 NASDAQ 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 investormøder 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 2008 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.

Evaluering af bestyrelsens og direktionens arbejde

Under ledelse af formandskabet og med ekstern bistand gennemføres hvert år en evaluering af bestyrelsens og direktionens arbejde herunder samarbejdet mellem bestyrelse og direktion. Evalueringen tager afsæt i bestyrelsens og direktionens forretningsordner og sammenholder desuden opnåede resultater med mål og strategier.

Evalueringen omfatter en vurdering af det enkelte medlems indsats, herunder om det enkelte medlem har mulighed for at anvende den fornødne tid på bestyrelsesarbejdet.

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 incitamentsaflønning.

Direktionens aflønning består af en fast og en variabel del. Den faste aflønning består af nettoløn, pensionsbidrag 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. Bonusandelen varierer mellem direktionens medlemmer, og kan udgøre højst ca. 80 % af den årlige nettoløn. Bonusmålene er relateret til Koncernens resultat før skat, men kan også 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 ét 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 fem år og kan udnyttes efter tre 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 OG ORDLISTE

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)	$\frac{\text{Driftsresultat efter skat (NOPAT)}}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}} \times 100$
BEREKNET KAPITALOMKOSTNING (WACC)	Gennemsnitlig kapitalomkostningsprocent for egenkapital og gæld vægget 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	$\frac{\text{Udbytte pr. aktie}}{\text{Aktiekurs ultimo året}}$
INDREVÆRDI PR. AKTIE	$\frac{\text{Egenkapital eksklusive minoritetsinteresser ultimo året}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
KURS/INDREVÆRDI (K/I)	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Indre værdi pr. aktie}}$

ORDLISTE

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

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 fragt og passagerer. Udenrigsfarten omfattede 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 blev dør-til-dør-konceptet for fragt udviklet.

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 passager- og fragtskibsfarten udviklet gennem egen vækst og flere virksomhedskøb. Nogle af 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 passager- og fragtrederi LISCO i 2001 og det norske fragtrederi Lys-Line i 2003.

Egen vækst er i de seneste år blandt andet skabt gennem tonnageinvesteringer, hvoraf kontraheringen af seks store ro-ro-nybygninger har haft en central betydning for de seneste års udvikling af fragtkิจกรรมerne i DFDS.

DFDS fremstår i dag som et af Nordeuropas førende passager- og fragtrederier.

REDAKTION DFDS A/S
DESIGN KONTRAPUNKT AS
LAYOUT KP2 AS
FOTO SØREN NIELSEN
TRYK SCANPRINT



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.