

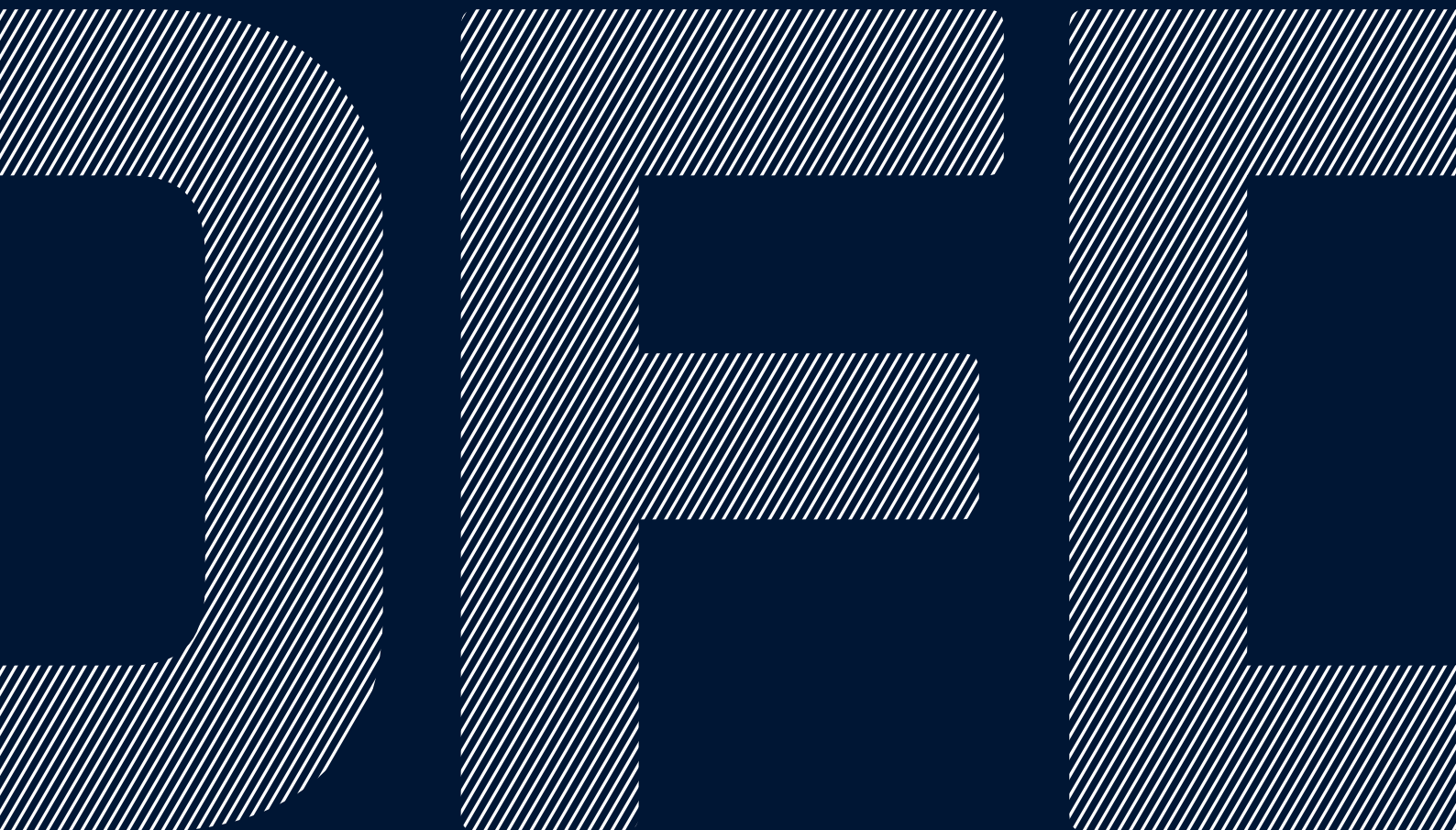


# 2022

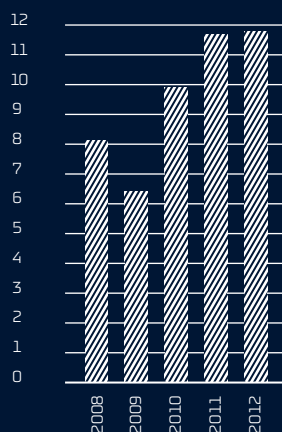
DFDS ER **NORDEUROPAS STØRSTE** KOMBINEREDE REDERI- OG LOGISTIKVIRKSOMHED.

DFDS SEAWAYS DRIVER ET NETVÆRK AF **30 RUTER MED 50 FRAGT- OG PASSAGERSKIBE**, MENS DFDS LOGISTICS TILBYDER TRANSPORTLØSNINGER I EUROPA MED TRAILERE, CONTAINERE OG JERNBANE.

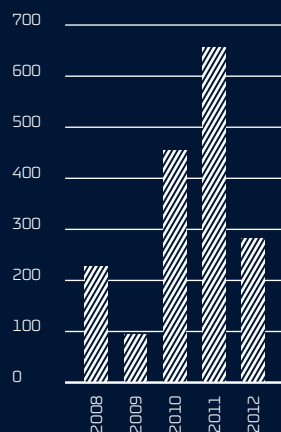
DFDS HAR 5.900 MEDARBEJDERE I 20 LANDE MED EN **OMSÆTNING PÅ 12 MIA. KR.** SELSKABET BLEV GRUNDLAGT I 1866, HAR HOVEDKVARTER I KØBENHAVN OG ER NOTERET PÅ NASDAQ OMX KØBENHAVN.



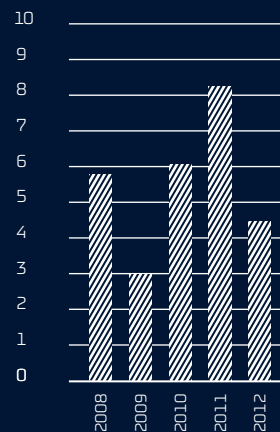
### OMSÆTNING (DKK MIL.)



### RESULTAT FØR SKAT OG SÆRLIGE POSTER (DKK MID.)



### AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC) FØR SÆRLIGE POSTER (%)



#### LEDELSESBERETNING

- 4** Koncernens hovedtal
- 5** Forord
- 6** Connecting Europe
- 8** Vision, strategi og mål
- 10** Ledelsens beretning
- 16** CFI
- 20** Shipping Division
- 28** Logistics Division
- 35** Risikofaktorer
- 38** Aktionærforhold
- 40** CR beretning
- 62** Regnskabsberetning

#### REGNSKAB

- 68** Resultatopgørelse
- 69** Totalindkomstopgørelse
- 70** Balance
- 72** Egenkapitalopgørelse
- 76** Pengestrømsopgørelse
- 78** Noter
- 128** Selskabsoversigt
- 129** Påtegninger

#### ØVRIG LEDELSESBERETNING

- 130** Flådeoversigt
- 132** Ledelseshverv
- 136** Koncernledelse
- 138** Definitioner og ordliste

**HOVEDTAL**

DKK MID.	2012 EUR mio. <sup>1</sup>	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Resultatopgørelse</b>						
Nettoomsætning <sup>2</sup>	1.568	11.700	11.625	9.867	6.555	8.194
• Shipping Division	1.074	8.015	7.798	6.921	4.805	-
• Logistics Division	571	4.259	4.330	3.353	1.970	-
• Ikke-fordelte poster og eliminerings	-77	-574	-503	-407	-220	-668
• Ro-Ro Shipping	-	-	-	-	-	3.799
• Container Shipping	-	-	-	-	-	1.636
• Passenger Shipping	-	-	-	-	-	1.779
• Terminal Services	-	-	-	-	-	647
• Trailer Services	-	-	-	-	-	963
• Tramp	-	-	-	-	-	38
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster <sup>2</sup>	146	1.092	1.495	1.273	804	1.011
• Shipping Division	133	992	1.416	1.221	822	-
• Logistics Division	19	140	171	74	42	-
• Ikke-fordelte poster	-6	-40	-92	-22	-60	-56
• Ro-Ro Shipping	-	-	-	-	-	784
• Container Shipping	-	-	-	-	-	81
• Passenger Shipping	-	-	-	-	-	194
• Terminal Services	-	-	-	-	-	-31
• Trailer Services	-	-	-	-	-	31
• Tramp	-	-	-	-	-	8
Avance ved salg af langfristede aktiver, netto	1	6	26	5	18	45
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	57	422	835	580	245	467
Særlige poster, netto	-17	-124	91	102	-71	n.a.
Driftsresultat (EBIT)	40	298	925	682	174	467
Finansielle poster, netto	-20	-146	-183	-135	-154	-246
Resultat før skat	20	152	742	547	20	221
Årets resultat	20	148	735	522	89	253
Årets resultat efter minoriteter	20	148	731	509	86	247
<b>Kapital</b>						
Aktiver i alt	1.649	12.300	12.795	13.849	9.298	8.610
DFDS A/S' andel af egenkapitalen	927	6.914	6.906	6.339	3.641	3.414
Egenkapital	934	6.969	6.964	6.396	3.688	3.484
Nettorentebærende gæld	259	1.929	2.555	3.887	4.067	3.425
Investeret kapital, ultimo	1.199	8.942	9.564	10.341	7.997	7.168
Investeret kapital, gennemsnit	1.239	9.246	9.691	9.061	7.762	7.663
Antal medarbejdere, gennemsnit	-	5.239	5.096	4.862	3.924	4.301
<b>Pengestrømme</b>						
Pengestrøm fra driften, før finansiering og efter skat	121	905	1.419	929	836	983
Pengestrøm fra investeringsaktivitet	32	239	219	-1.521	-1.265	-345
Køb af virksomheder, aktiviteter og minoriteter	-1	-9	-8	-1.417	-39	-40
Øvrige investeringer, netto	33	248	227	-104	-1.226	-305
Fri pengestrøm fra driften	153	1.144	1.638	-592	-429	638
<b>Nøgletal for drift og afkast</b>						
Antal skibe		49	49	57	51	60
Omsætningsvækst, %		0,6	17,8	50,5 <sup>3</sup>	-20,0	-1,4
EBITDA-margin, %		9,3	12,9	12,9	12,3	12,3
Driftsmarginal, %		3,6	7,2	5,9	3,7	5,7
Omsætningshastighed, investeret kapital gns., (antal gange)		1,27	1,20	1,09	0,84	1,07
Afkast af investeret kapital (ROIC), %		3,4	9,0	7,2	2,1	5,8
Egenkapitalforrentning, %		2,1	11,0	10,2	2,4	7,1
<b>Nøgletal for kapital og pr. aktie</b>						
Egenkapitalandel, %		56,7	54,4	46,2	39,7	40,5
Nettorentebærende gæld/EBITDA, antal gange		1,77	1,71	3,05	5,06	3,39
Resultat pr. aktie (EPS), DKK		10	50	47	11	32
Udbytte pr. aktie, DKK		14,0	14,0	8,0	0,0	0,0
Antal aktier ultimo, '000		14.856	14.856	14.856	8.000	8.000
Aktiekurs ultimo, DKK		255,5	355	418	358	399
Markedsværdi, DKK mio.		3.796	5.274	6.210	2.864	3.192

<sup>1</sup> Anvendt eurokurs pr. 31. december 2012: 7,4604

<sup>2</sup> I 2010 er indført ny forretningsstruktur og sammenligningstal pr. segment er kun tilgængelige fra og med 2009.

<sup>3</sup> Heraf 37% vedrørende overtagelsen af Norfolkligne-koncernen.

# EKSPANSION TRODS MODVIND

## Trods udfordringer ekspanderede DFDS

Som forudset blev 2012 et udfordrende år. EU var præget af recession med aftagende efterspørgsel på flere markeder. Tilmed blev konkurrencen skærpet markant på visse markeder på grund af overkapacitet.

På trods af modvinden, tabte vi ikke pusten i 2012. Tværtimod fortsatte vi den strategiske udvidelse af netværket. Vi åbnede en ny rute mellem Dover og Calais samt investerede i en havneterminal i Gøteborg og tre ruter fra det franske rederi LD Lines, heraf én i Middelhavet.

## Nye muligheder

Lavere økonomisk aktivitet lægger pres på indtjeningen i en konjunkturfølsom virksomhed som DFDS. Men nedgangstider byder også på muligheder for at investere i fremtiden for en finansielt stærk virksomhed, og det er DFDS. Vi forudser muligheder for at styrke DFDS' langsigtede markedsposition gennem virksomhedskøb i de kommende år. Derfor er vores højeste prioritet at fortsætte vækststrategien.

## Kunden i centrum

Vi opdaterede vores vision for DFDS i 2012 og satte kunden i centrum. Vi vil vokse med vores kunder og videreudvikle netværket for at skabe flere muligheder for kunderne. Fra omfattende analyser gennemført i 2012, ved vi, at kunderne efterspørger pålidelighed, høj frekvens i netværket, hurtig information om ændringer i transporter samt enkle og nemt tilgængelige processer. For at måle vores evne til at indfri kundernes forventninger indfører vi fra og med 2013 rapportering om kundetilfredshed i årsrapporten.

## Indtjeningen skal forbedres

DFDS' indtjening skal forbedres, så vi kan investere i bedre kundeservice, vores medarbejdere, effektivisering af netværket og ny miljøteknologi. Samt ikke mindst levere et tilfredsstillende afkast til selskabets aktionærer. En højere forrentning af den investerede kapital kræver imidlertid strukturelle løsninger i forretningsområderne Channel og North Sea. Vi arbejder på at realisere løsninger, men forudser, at de tidligst realiseres i 2014. Derfor vil indtjeningsniveauet i 2013 fortsat være for lavt, om end flere forretningsområder forventes at levere tilfredsstillende resultater.

## Udbytte fastholdes uændret

Selv om årets resultat blev væsentlig lavere end i rekordåret 2011, styrkedes den finansielle stilling som følge af en positiv pengestrøm fra driften. Udbyttet foreslås derfor fastholdt på DKK 14 pr. aktie svarende til en udbetaling på DKK 203 mio.

## Ansvarlighed

Opmærksomheden om vores miljømæssige og sociale ansvar over for stakeholder er stigende. I 2012 medvirkede DFDS blandt andet til at oprette en social fond for uarbejdsdygtige medarbejdere i samarbejde med DMMA (Dansk Metals Maritime Afdeling). Fonden er en nyskabelse på det danske arbejdsmarked og desuden støttet af Lauritzen Fonden. Vores arbejde med at reducere emissioner passede en milepæl i 2012, idet vi nåede målet om 10% lavere emissioner opstillet i 2007.

Vi vil gerne takke medarbejdere, aktionærer og kunder for et krævende, men også spændende år.



**BENT ØSTERGAARD**  
Bestyrelsesformand



**NIELS SMEDEGAARD**  
President & CEO



# CONNECTING EUROPE

5.900 ANSATTE, DER LEVERER  
PÅLIDELIG OG FREMRAGENDE  
SERVICE... UANSET HVAD VI  
TRANSPORTERER

## Shipping af fragt

Alle ruter i DFDS' netværk transporterer fragt. Hovedaktiviteten er shipping af uledsagede og ledsagede trailere for speditionsvirksomheder og vognmænd. For produktionsvirksomheder transporteres tungt gods som biler, stål, papir og skovprodukter samt kemikalier. I netværket transporteres også containere og projektlast. Derudover drives havneterminaler i strategiske lokationer for at understøtte kundeservice og effektivitet.

## Vej- og jernbanetransport

Hovedaktiviteten er salg af transportløsninger til kunder med hel- og partlæs, herunder temperaturkontrolleret transport. Desuden tilbydes løsninger med jernbanetransport og oplagring. En stor del af aktiviteterne er målrettet transporter, som anvender DFDS' rutenetværk.

## Kontraktlogistik

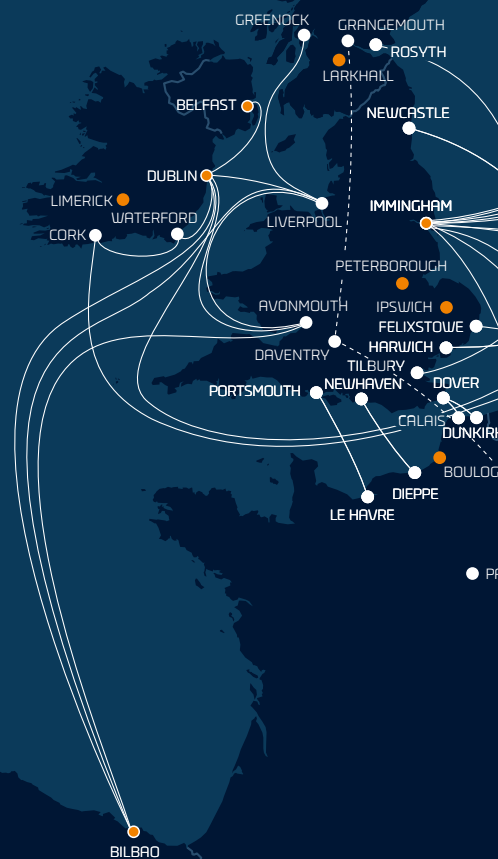
Logistikløsninger, der indgår som en integreret del af kundens forsyningskæde, primært rettet mod detailsektoren og producenter af kølevarer.

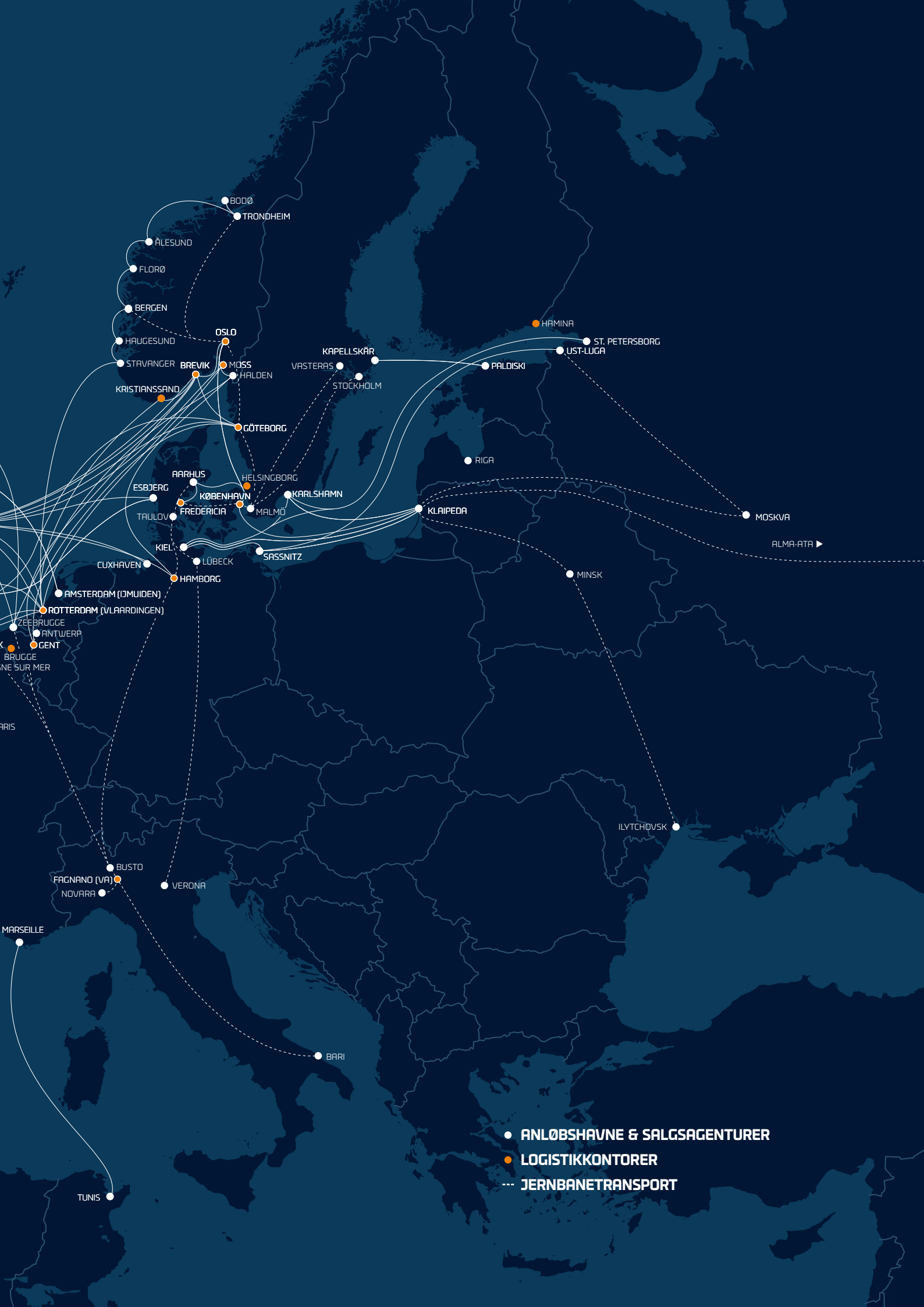
## Passagerrejser

Mange ruter i DFDS' rutenetværk transporterer passagerer, både med og uden overnatning. De fleste passagerer rejser i egen bil. På to ruter tilbydes en cruise-oplevelse mellem storbyer, hvilket tiltrækker en bred vifte af kundesegmenter, herunder konferencegæster.

## Fakta

- 80% af omsætningen kommer fra fragt og 20% fra passagerer
- DFDS transporterede 25 millioner lanemeter fragt i 2012
- DFDS transporterede 5 millioner passagerer i 2012
- De største fragtskibe rummer 370 trailere pr. afgang
- De største passagerskibe har plads til 2.000 passagerer pr. afgang





# VORES STRATEGISKE MÅL

---

## VISION

---

VI LEVERER PÅLIDELIG OG FREM-RAGENDE SERVICE ... UANSET HVAD VI TRANSPORTERER.

VORES ANSATTE FORSTÅR DINE BEHOV OG ARBEJDER MÅLRETTE T FOR DIN SUCCES.

Vi opdaterede visionen i 2012 og satte kunden i centrum. Vi vil vokse med vores kunder og videreudvikle vores netværk for at skabe flere muligheder. Samtidig vil vi prioritere pålidelighed, høj frekvens i netværket, hurtig information samt enkle og nemt tilgængelige processer, som vores kunder efterspørger. Vores indtjening skal forbedres, så vi kan investere i vores medarbejdere, netværkets effektivitet og miljøforbedrende tiltag. Samt ikke mindst levere et tilfredsstillende afkast til vores aktionærer.

---

## STRATEGIPRINCIPPER

---

DFDS' strategi bygger på fire principper:

1. Et europæisk shipping- og landtransportnetværk
2. Integrerede, værdiskabende løsninger for fragtkunder og passagerer
3. Sikring af fragtmængder gennem egen transport- og logistikvirksomhed samt strategisk havneadgang
4. Konstant fokus på kvalitet og effektivitet i driften.

DFDS' kernemarked er Nordeuropa, hvor rute-netværket og transport- og logistikvirksomhed understøtter hinanden. Fordelingen af omsætningen mellem fragt og passagerer er omkring 80/20.

---

## PRIORITETER 2013

---

1. Fasthold kunder og erhverv nye kunder
2. Forøget lønsomhed gennem effektivisering af driften
3. Gennemfør akkvistitioner for at styrke og udvide netværket

Prioriteterne for 2013 afspejler en forventning om et fortsat højt konkurrencepres afledt af lav markedsvækst, herunder tilbagegang på nogle markeder. Fokus er derfor på fortsat tilpasning af driften til markedsvilkårene og udnyttelse af muligheder for konsolidering.

---

## OPFØLGNING PÅ PRIORITETER FOR 2012

---

Effektivisering og beredskab: Customer Focus, Headlight 2 og Light Capital gennemført som planlagt. Målopfylldelse for Light Crossing forsinket på grund af åbningen af en ny rute på Kanalen.

Eksekvering af vækststrategi: Netværket blev udvidet med Dover-Calais-ruten, en havne-terminal i Gøteborg og tre ruter fra LD Lines. Succesfuld udvikling af rute mellem Estland og Sverige. Rute mellem Rusland og Tyskland under fortsat udvikling

---



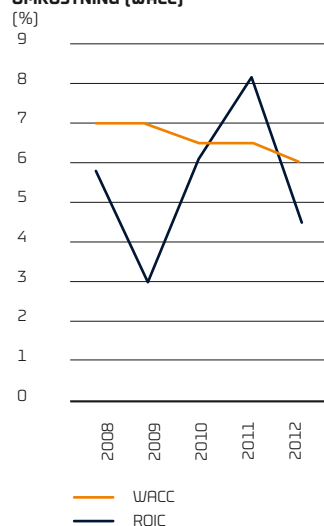
# VORES ØKONOMISKE MÅL

## AFKAST AF INVESTERET KAPITAL

Ambitionen er en forrentning af den investerede kapital på omkring 10%.

Nye investeringer skal således levere afkast på mindst 10%. Ambitionen kan sammenholdes med Koncernens kapitalomkostning, som primo 2013 er beregnet til 6,0%. Afkastet blev i 2012 reduceret af opstarten af en ny rute mellem Dover og Calais samt en konkurrents opstart af en rute mellem Sverige og England. Dertil kom generelt lavere efterspørgsel efter transportydelser som følge af lavere økonomisk vækst i Nordeuropa.

### AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC) FØR SÆRLIGE POSTER OG KAPITAL-OMKOSTNING (WACC)

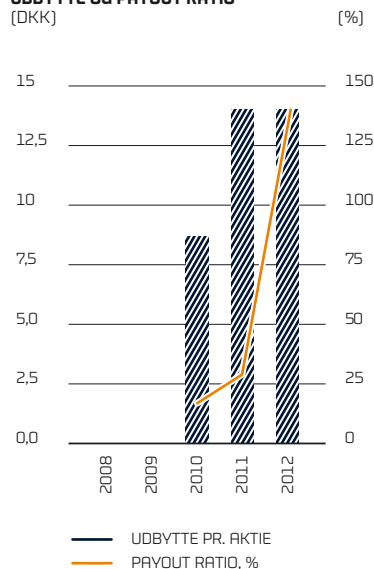


## UDBYTTE

Under hensyntagen til fremtidige investeringsbehov og en tilfredsstillende kapitalstruktur udbetales omkring 30% af årets resultat efter skat som udbytte

DFDS' fortsat solide kapitalstruktur medfører, at udbyttet for 2012 foreslås fastholdt på niveau med 2011, hvor udbyttet var DKK 14 pr. aktie. Dette svarer til 140% af årets resultat efter skat.

### UDBYTTE OG PAYOUT RATIO (DKK)

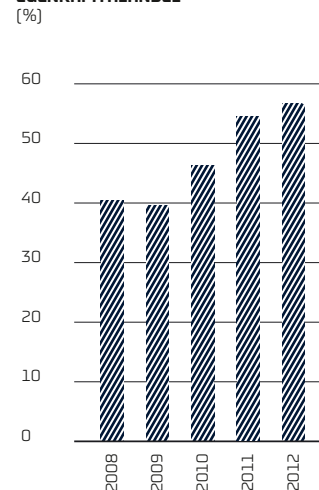


## KAPITALSTRUKTUR

Egenkapitalandelen skal som minimum være 40%.

Egenkapitalandelen var 57% ved udgangen af 2012. Koncernens gearing var 1,8 målt som forholdet mellem nettorentebærende gæld og EBITDA før særlige poster.

### EGENKAPITALANDEL [%]



# LEDELSENS BERETNING

## RESULTAT PÅVIRKET AF RECESSION I EUROPA, ØGET KONKURRENCE OG OPSTART AF NYE AKTIVITETER

### Resultatudvikling

Årets resultat før skat og særlige poster blev DKK 276 mio., en nedgang på 57,6 % i forhold til 2011.

Resultatnedgangen afspejler udbredt recession i Europa i 2012, øget konkurrence og omkostningen forbundet med åbningen af en ny rute på Kanalen.

Fragt- og passagermængderne var igen året aftagende i regionerne omkring Nordsøen, mens der fortsat var vækst i flere regioner i Østersøområdet.

Svækkelsen af efterspørgslen reducerede omsætningen i flere forretningsområder, hvilket i højere grad påvirkede indtjeningen i Shipping Division end i Logistics Division som følge af førstnævnte divisions lavere tilpasningssevne afledt af højere kapitalintensitet.

Årets omsætning blev DKK 11,7 mia., en stigning på 0,6 % i forhold til 2011, idet effekten fra tilgangen af nye aktiviteter blev delvist balanceret af lavere mængder og omstrukturering af aktiviteter. Den realiserede omsætningsvækst var på niveau med den senest udmeldte forventning herom.

Koncernens driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster blev DKK 1.092 mio., en nedgang på 27,0 % i forhold til 2011. Shipping Divisions EBITDA før særlige poster blev reduceret med 29,9 % til DKK 992 mio. som følge af tilbagegang i alle forretningsområder, særligt i North Sea og Channel. Logistics Divisions EBITDA før særlige poster blev reduceret med 18,1 % til DKK 140 mio., især drevet af et lavere resultat i Nordic Contract. Omkostningen til ikke-allokerede poster blev reduceret med 56,5 % til DKK -40 mio.

Årets resultat før skat og særlige poster på DKK 276 mio. var lavere end den senest meddelte resultatforventning, som var et resultat før skat og særlige poster i den lave ende af et interval på

### HOVEDTAL FOR DFDS KONCERNEN

DKK MIO.	2012	2011	2010	2009	2008
Omsætning	11.700	11.625	9.867	6.555	8.194
EBITDA*	1.092	1.495	1.273	804	1.011
Resultat før skat*	276	651	445	91	221
Fri pengestrøm fra driften	1.144	1.638	-592	-429	638
Investeret kapital, ultimo	8.942	9.564	10.341	7.997	7.168
Nettorentebærende gæld/EBITDA*, antal gange	1,8	1,7	3,1	5,1	3,4
Afkast af investeret kapital*, %	4,5	8,1	6,1	3,0	5,8
Antal medarbejdere, gennemsnit	5.239	5.096	4.862	3.924	4.301

\* Før særlige poster

DKK 300-350 mio. Afvigelsen skyldes en generelt svagere markedsudvikling i 4. kvartal end forventet og afholdelse af flere mindre engangsomkostninger i Logistics Division. Dertil kom en negativ resultatpåvirkning fra tilgangen af LD Lines, der var dækket af en tabsgaranti. Tabsgarantien indgår imidlertid ikke i resultatopgørelsen, da den indgår i købsvederlaget for LD Lines.

Særlige poster udgjorde i 2012 en nettoomkostning på DKK 124 mio., hvoraf DKK 75 mio. vedrørte nedskrivning af tre sideportsskibe og DKK 27 mio. vedrørte nedskrivning af to passagerskibe.

Koncernens frie pengestrøm fra driften var positiv med DKK 1.144 mio. i 2012 drevet af et lavt investeringsniveau og tilbagebetalingen af forudbetalinger fra tidligere år på grund af ophævelsen af to nybygningskontrakter. Dette medvirkede til at reducere den investerede kapital med 6,5 % til DKK 8.942 mio. i 2012.

På trods af det lavere resultat blev DFDS' finansielle beredskab fastholdt i 2012, således var forholdet mellem rentebærende netto-gæld og driftsresultatet (EBITDA) før særlige poster på 1,8 på niveau med 2011. Egenkapitalandelen steg til 56,7 % fra 54,4 % i 2011.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere steg med 2,8 % til 5.239 i 2012, primært som følge af åbningen af en ny rute på Kanalen og tilgangen af LD Lines. Ultimo året var antallet af medarbejdere ca. 5.900.

### VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER I 2012

Årets væsentligste begivenheder fremgår af tabellen på side 11 fordelt på: Forretningsudvikling og konkurrence, drift og økonomi samt mennesker og miljø.

### FORRETNINGSUDVIKLING OG KONKURRENCE

#### Rutenetværk udvidet

Rutenetværket blev udvidet ved åbningen af en ny rute mellem Dover og Calais samt ved overtagelsen af det franske rederi LD Lines med ruterne Dieppe-Newhaven, Le Havre-Portsmouth og Marseille-Tunis. I forlængelse af strategien om sikring af havneadgang blev en havneterminal i Göteborg, Ålvsborg Ro/ro AB, overtaget i samarbejde med C.Ports SA. DFDS' ejerandel af havneterminalen er 65 %. Havneterminalen er indregnet som en associeret virksomhed.

#### Konkurrence skaber overkapacitet

De i forvejen vanskelige markeds- og konkurrenceforhold i 2012 blev fra årets begyndelse yderligere forværret ved en

	<b>FORRETNINGSUDVIKLING OG KONKURRENCE</b>	<b>DRIFT OG ØKONOMI</b>	<b>MENNESKER OG MILJØ</b>
<b>Januar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ny konkurrerende fragtrute åbnes mellem Sverige og England</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nye, bunkerbesparende propeller på tre skibe på Kanalen</li> </ul>
<b>Februar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ny rute, Dover-Calais, åbnet med ét skib</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Medarbejderundersøgelse, Bearing</li> <li>Ny MD DFDS Seaways Sweden</li> </ul>
<b>Marts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Overtagelse af Campbell McLean Transport i Belfast (tank-vejtransport)</li> <li>Aftale indgået om joint venture med LD Lines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstart projekt Light Capital: Reduktion af pengebinding i arbejdskapital</li> <li>Start af Customer Focus Initiative (CFI)</li> </ul>	
<b>April</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yderligere ét skib indsat på Dover-Calais</li> <li>Køb af 65% af Ålvsborg Ro/ro AB, Göteborg godkendt (havneterminal-virksomhed)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Virksomhedsobligation på NOK 500 mio. udstedt</li> <li>Udbytte på DKK 14 pr. aktie udbetalt, i alt DKK 208 mio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ændring i sejlplan for København-Oslo</li> </ul>
<b>Maj</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstart projekt One Finance: Standardisering af finansfunktioner og strategi for shared services</li> <li>CFI: Kundeinterviews afsluttet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ny MD Ålvsborg Ro/ro AB</li> <li>Strategi for scrubbers vedtaget</li> </ul>
<b>Juni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eurotunnel køber aktiver fra SeaFrance, herunder tre skibe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sammenlægning af DFDS' og Norfolk-lines datacentre afsluttet</li> <li>CFI: Første pilotprojekt starter ud af i alt 10 i 2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Social fond for uarbejdsdygtige medarbejdere etableret sammen med Dansk Metals Maritime Afdeling, med støtte fra Lauritzen Fonden</li> </ul>
<b>Juli</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nye, flerårige aftaler indgået med Volvo Group Logistics Services og Volvo Car Corporation</li> </ul>	
<b>August</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Drift af Mercatordok Terminal, Ghent, overtaget</li> <li>MyFerryLink (Eurotunnel) indsætter to skibe mellem Dover og Calais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resultatet for hele året nedjusteres som følge af øget konkurrence og faldende mængder på grund af recession i Europa</li> </ul>	
<b>September</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transaktion med LD Lines gennemført</li> <li>Nyt forretningsområde, France &amp; Mediterranean, etableret inden for Shipping Division</li> <li>To nybygningskontrakter med tysk værft ophævet (ARK)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt igangsat til analyse af brug af landstrøm i tre havne: Immingham, Göteborg, Gent</li> </ul>
<b>Oktober</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forbedring af serviceniveau på Dover-Calais ved udskiftning af et skib</li> <li>Office of Fair Trading (OFT) videregiver undersøgelse af Eurotunnels køb af aktiver fra SeaFrance til Competition Commission, hvorfra en afgørelse forventes 14. april 2013</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementering af DFDS' operationelle it-systemer på Kanalen (Seabook/Phoenix)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pris fra High Five for socialt bidrag</li> <li>Ny MD DFDS Seaways Russia</li> </ul>
<b>November</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurrent lukker fragtrute mellem Holland og England</li> <li>Ny forretningsområdestruktur i DFDS Logistics pr. 1. januar 2013</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ny MD DFDS Logistics Sweden</li> </ul>
<b>December</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Afprøvning af første version af it-system (Velocity) for transport- og logistikaktiviteter begynder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Julefrokost for hjemløse, København og Oslo</li> <li>Femårigt mål for 10% reduktion af emissioner nået i 2012</li> </ul>

forøgelse af skibskapaciteten på fragt-markedet mellem Sverige og England som følge af åbningen af en konkurrerende rute i januar. På grund af faldende mængder i dette marked i 2012 medførte kapacitetsudvidelsen en markant nedgang i indtjeningen på DFDS' rute mellem Gøteborg og Immingham.

#### Ny rute Dover-Calais

DFDS' åbning af en rute mellem Dover og Calais i februar skete i kølvandet på SeaFrances konkurs i slutningen af 2011. Skibskapaciteten på Kanalen blev imidlertid øget mere end forudset i 2012, idet Eurotunnel i juni erhvervede visse aktiver fra boet efter SeaFrance, herunder tre skibe. To af disse skibe blev i august indsat mellem Dover og Calais under navnet MyFerryLink. Dette skabte overkapacitet og usikkerhed blandt fragtkunderne i færgemarkedet på Kanalen og den forudsete stabilisering af markedet udeblev således i 2012.

#### DRIFT OG ØKONOMI

##### Markedsudvikling

Efterspørgslen på både fragt- og passagermarkeder var faldende i det meste af Nordeuropa i 2012. Dette øgede konkurrencen, som desuden blev intensiveret på to markeder ved konkurrenters kapacitetsudvidelser.

DFDS transporterede imidlertid 12,5 % flere lanemeter fragt i 2012, primært som følge af åbningen af en rute mellem Dover og Calais i februar. Justeret for denne og andre ikke-sammenlignelige begivenheder var væksten i fragtmængderne omkring nul i 2012. Udviklingen var ujevnt fordelt med en fremgang på 4,6 % mellem Skandinavien og Østeuropa og flade eller faldende mængder i de øvrige markedsområder.

Antal passagerer steg 15,9 %, ligeledes primært som følge af åbningen af en rute mellem Dover og Calais i 2012. Justeret for denne og andre ikke-sammenlignelige begivenheder var antal passagerer i alt 0,6 % lavere end i 2011. Væksten i antal passagerer var ulige fordelt med en nedgang på 1,4 % for ruterne i Kattegat og Nordsøen og en stigning på 5,5 % i Østersøen.

##### Effektiviseringsprojekter

I 2012 var der fortsat fokus på effektivisering og forbedring af driften:

- **Projekt Light Crossing:** De oprindelige forudsætninger for projektet blev ændret på grund af åbningen af en ny rute

mellem Dover og Calais i februar 2012. I alt skønnes en fjerdedel af det økonomiske mål på DKK 75 mio. opnået.

- **Projekt Headlight 2:** Projektet blev udvidet til at omfatte de resterende 11 lokationer i Logistics Division og indfrie de lige over 60 % af forventningen om en forbedring af indtjeningen på DKK 40 mio.
- **Projekt Customer Focus:** Projektets formål er at styrke DFDS' kunderelationer baseret på en bedre forståelse af baggrunden for købsbeslutninger og tilfredshed med DFDS' kundeservice. Aktiviteter og resultater er nærmere beskrevet på side 16-17
- **Projekt Light Capital:** Projektet har til formål at reducere pengebindingen i arbejdskapital. Efter en analysefase i andet halvår 2012 begyndte implementeringen i 2013. Projektet forventes at reducere pengebindingen med mere end DKK 300 mio. i 2013

##### Fælles it-systemer

Implementeringen af it-strategien om fælles systemer fortsatte i 2012. I juni blev sammenlægningen af DFDS' og Norfolklines datacentre afsluttet. Det nye fælles passagersystem, Seabook, blev implementeret på Kanalen i oktober 2012 og i 2013/2014 fortsættes udrulningen til de baltiske ruter og de resterende passagereruter. Afprøvningen af den første version af et fælles it-logistiksystem, Velocity, begyndte i december 2012. Systemet forventes at være fuldt implementeret i Logistics Division ved udgangen af 2015. Shipping Divisions fælles fragtsystem, Phoenix, var fuldt ud implementeret ved udgangen af 2012.

#### MENNESKER OG MILJØ

##### Medarbejdere

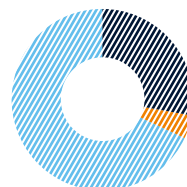
Det gennemsnitlige antal ansatte steg med 2,8 % i 2012 til 5.239, primært som følge af åbningen af Dover-Calais-ruten og tilgangen af LD Lines. Antallet af medarbejdere i Ålvsborg Ro/ro AB, som var 274 ved udgangen af 2012, er ikke indregnet i det samlede antal medarbejdere, da selskabet er et associeret selskab.

DFDS' seneste undersøgelse af medarbejderes trivsel viste en høj grad af motivation og loyalitet blandt medarbejderne. Undersøgelsen pegede også på forbedringsmuligheder inden for områder som personlig udvikling og karriereplanlægning samt for specifikke afdelinger/selskaber.

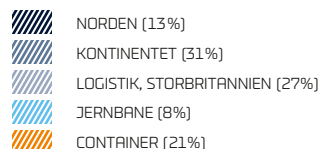
#### SHIPPING DIVISION: LANEMETER FRAGT PR. FORRETNINGSOMRÅDE



#### SHIPPING DIVISION: PASSAGERER PR. FORRETNINGSOMRÅDE



#### LOGISTICS DIVISION: FRAGTENHEDER PR. OMRÅDE



## AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC) 2012

	Investeret kapital, DKK mio.	ROIC <sup>1</sup> 2012, %	Resultatforskel vs ambition <sup>2</sup> , DKK mio.
DFDS Group	8,942	4,5	-492
<b>Shipping Division i alt</b>	<b>8,269</b>	<b>4,9</b>	<b>-422</b>
North Sea	4,538	4,1	-268
Baltic Sea	1,312	17,0	92
Channel	1,257	-10,8	-261
Passenger	1,082	10,3	3
<b>Logistics Division i alt</b>	<b>746</b>	<b>7,2</b>	<b>-21</b>
Nordic Transport	170	8,0	-3
Continental Transport	147	7,5	-4
European Transport	157	15,1	8
Intermodal	187	3,7	-12
Nordic Contract	132	1,1	-12
Ikke-allokerede koncernposter	-73	n.a.	-50

<sup>1</sup> ROIC beregnet eksklusiv særlige poster

<sup>2</sup> DFDS' ambition er en forrentning på 10%

Mere information om DFDS HR-arbejde findes på side 52-54 i CR-beretningen.

### Nyskabende overenskomst

I samarbejde med Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA) frembragte DFDS en nyskabelse i den danske overenskomstmodel ved indførelsen af en social fond for uarbejdsdygtige medarbejdere. Oprettelsen af fonden blev desuden støttet af Lauritzen Fonden.

### Miljømål nået

DFDS arbejder målrettet på at mindske miljøpåvirkningen fra skibenes emissioner. Målet om en sænkning af emission af CO<sub>2</sub> over fem år med i alt 10%, opstillet i 2007, blev nået i 2012 på grundlag af et omfattende program for bunkerbesparelser. Det nye mål er en reduktion på yderligere 5% over de næste fem år. Mere information om DFDS' indsats for miljøet findes på side 55-58 i CR-beretningen.

### VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER EFTER 2012

I februar 2013 indgik DFDS to nybygningskontrakter for to fragtskibe med et tysk værft som led i en udvidelse af DFDS' samarbejde med det danske og tyske forsvar. Samarbejdet vedrører levering af skibskapacitet til forsvarets transportopgaver (ARK-projektet). Nybygningerne (ro-ro) har hver en fragtkapacitet på 3.000 lanemeter og forventes leveret i henholdsvis 4. kvartal 2013 og 1. kvartal

2014. Skibene vil erstatte to indchartrede skibe på Nordsøen, som tilbageleveres.

Den britiske konkurrencemyndighed, Competition Commission, offentliggjorde den 19. februar 2013 en foreløbig afgørelse om Eurotunnels køb af aktiver fra SeaFrances konkursbo. Afgørelsens konklusion er, at Eurotunnel skal ophøre med at drive færgeruten Dover-Calais og afhænde eller udchartrte de erhvervede aktiver. Efter en høringsperiode offentliggøres konkurrencemyndighedens endelige afgørelse den 14. april 2013.

### BEREDSKAB FOR TILPASNINGER

DFDS har udviklet beredskabsplaner for tilpasning af aktiviteter i tilfælde af væsentlig nedgang i efterspørgslen i 2013. Planerne omfatter blandt andet anvendelse af tonnage, herunder salg af tonnage, lukning af ruter, tilpasning af organisationen og omkostningsbesparelser.

### ØKONOMISKE MÅL

Forrentningen af den investerede kapital (ROIC), inklusive særlige poster, var 3,4% i 2012 mod 9,0% i 2011. Beregnet eksklusiv særlige poster var forrentningen 4,5% i 2012 mod 8,1% i 2011.

DFDS' ambition er en forrentning på minimum 10% på nye investeringer og den samlede kapital. DFDS' kapitalomkostning blev primo 2013 beregnet til 6,0%.

Forrentningen før særlige poster i Logistics Division var højere end kapitalomkostningen, men lavere end ambitionen, i 2012. Shipping Divisions forrentning blev reduceret af kapacitetsforøgelsen i fragtmarkedet mellem Sverige og England samt af åbningen af en ny rute mellem Dover og Calais. For at nå en forrentning på niveau med ambitionen er det således først og fremmest Shipping Divisions forrentning, der skal forbedres.

Inden for Shipping Division er forrentningen ikke tilfredsstillende i forretningsområderne North Sea og Channel, der begge er negativt påvirket af strukturel overkapacitet. Opnåelse af et tilfredsstillende forretningsniveau forudsætter dels strukturelle ændringer, dels markedsvækst.

### FORRETNINGSMODEL, AKTIVER OG KAPITALINTENSITET

#### Forretningsmodel spænder over høj og lav kapitalintensitet

DFDS' forretningsmodel kombinerer shipping, spedition og logistik, hvilket indebærer forskellig kapitalintensitet i forretningsområderne, højest i shipping og lavest i spedition/logistik. Omsætnings-hastigheden af den investerede kapital var således 0,9 gange i Shipping Division i 2012 og 5,0 gange i Logistics Division.

Forskellen i kapitalintensitet mellem divisionerne skyldes blandt andet en høj

## FLÅDEOVERSIGT OG NØGLETAL 2012

	Skibe i alt	Ro-ro-skibe	Ro-pax-skibe	Passager-skibe	Container- og side-portsskibe	Ejerandel af skibe, %	Gennemsnitsalder af ejet tonnage, år
DFDS Koncernen	51	25	16	5	5	-	-
Shipping Division <sup>1</sup>	41	21	16	4	-	68	-
North Sea	19	19	1	-	-	63	9
Baltic Sea	9	2	7	-	-	78	15
Channel	8	-	8	-	-	50	5
Passenger	5	-	1	4	-	100	19
France & Mediterranean	1	1	-	-	-	0	-
Logistics Division	5	-	-	-	5	60	-
Intermodal	1	-	-	-	1	0	-
Nordic Contract	4	-	-	-	4	75	12
Udchartrede skibe	3	2	-	1 <sup>3</sup>	-	100	18
Nybygninger <sup>2</sup>	2	2	-	-	-	100	-

<sup>1</sup> I sammentællingen er ét ro-pax-skib, delt mellem North Sea og Passenger, elimineret

<sup>2</sup> Til levering i 2013/14

<sup>3</sup> Udchartret på finance lease

## RESULTATFORVENTNING 2013 PR. DIVISION

Division	Omsætningsvækst	Driftsresultat (EBITDA) for særlige poster, DKK mio.	Kommentar
Shipping Division	Ca. 8%	1.000-1.200	Omsætningsvækst primært drevet af helårseffekt af åbningen af Dover-Calais og tilgangen af LD Lines i 2012
Logistics Division	Ca. 0%	150	Omsætningsvækst i speditjons- og logistikaktiviteter forventes at opveje lavere omsætning fra papirlogistik
Ikke-fordelte poster	n.a.	-100	
<b>DFDS Koncernen i alt</b>	<b>Ca. 5%</b>	<b>ca. 1.050-1.250</b>	

ejerandel af aktiver i Shipping Division, primært skibe og havneterminaler, betinget af specialiseringen af disse aktiver og en lang levetid. Levetiden for ro-ro-baseret fragt- og passagertonnage er således 25-35 år og løbetiden for havneterminalers lejeaftaler er typisk omkring 25-30 år.

Ro-ro-baseret tonnage, og særligt passagerskibe, målrettes i forhold til specifikke krav vedrørende fordeling mellem passager- og fragtkapacitet, konfiguration af passagerområder, lasteevne til særlig tung last, hængedæk til biler, sejlhastighed og ramper, herunder krav til hastighed af lastning/losning. Spedition og logistik er mindre kapitalintensivt end shipping, idet der anvendes mere standardiserede aktiver som containere og trailere.

På grund af den varierende kapitalintensitet er der forskel i kravene til EBIT-margin blandt forretningsområderne for at nå ambitionen om en forrentning af den investerede kapital på 10%. I Shipping Division overstiger kravene til EBIT-margin for det meste 10%, mens kravene i Logistics Division er minimum omkring to procent.

**Sammensætning af investeret kapital**

Den investerede kapital blev reduceret med 6,5% i 2012, idet afskrivninger og salg af aktiver oversteg investeringerne. Kapitalen blev derudover reduceret af en tilbagebetaling på DKK 560 mio. af forudbetalinger som følge af ophævelsen af to nybygningskontrakter.

Ved udgangen af 2012 udgjorde DFDS' samlede investerede kapital DKK 8.942 mio., hvoraf 81% bestod af skibe. Havneterminaler, grunde og bygninger udgjorde 8%. Fordelt på divisioner udgjorde Shipping Divisions kapital DKK 8.269 mio., svarende til 92% af Koncernens samlede kapital, og Logistics Divisions kapital udgjorde DKK 746 mio. eller 8%.

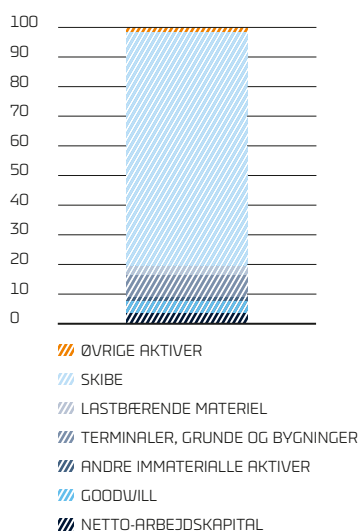
**Investeringer i 2012 og fremadrettede investeringsbehov**

De samlede investeringer udgjorde DKK 320 mio. i 2012 opgjort eksklusiv ovennævnte tilbagebetaling. Inklusive tilbagebetalingen udgjorde investeringerne en positiv pengestrøm på DKK 239 mio.



**INVESTERET KAPITAL (NETTO-AKTIVER)  
2012, DKK MIO.**

[%]



I februar 2013 blev der indgået to nybygningskontrakter med en samlet kontraktsum på DKK 670 mio., hvoraf DKK 559 mio. forventes afholdt i 2013 og den resterende del i 2014. Som en del af afprøvningen af ny teknologi til anvendelse for overgangen til brug af bunkerolie med et svovlindhold på højst 0,1% i 2015 investeres DKK 100 mio. i scrubbers til tre fragtskibe. Herudover forventes investeringer på DKK 275 mio. vedrørende vedligeholdelse af skibe, fornyelse af lastbærende materiel og IT-systemudvikling. Således forventes investeringer i 2013 på omkring DKK 950 mio.

I årene 2014-2015 plantægges vedligeholdelsesinvesteringer på omkring DKK 200 mio. pr. år. Herudover overvejes på nuværende tidspunkt yderligere investeringer i scrubbere og udvidelse af skibskapaciteten.

**SELSKABSLEDELSE – CORPORATE GOVERNANCE**

DFDS A/S er underlagt dansk lov og noteret på NASDAQ OMX København. Virksomhedsledelse i DFDS er baseret på dansk lovgivning og regulativer, herunder den danske selskabslov, reglerne for noterede selskaber på NASDAQ OMX København, de danske anbefalinger for god selskabsledelse samt selskabets vedtægter og andre relevante regler.

Information om selskabsledelse i DFDS er tilgængelig på [www.dfdsgroup.com](http://www.dfdsgroup.com):

- Lovpligtig redegørelse for virksomhedsledelse: <http://www.dfdsgroup.com/about/governance>
- DFDS' vedtægter, <http://www.dfdsgroup.com/about/governance/articles>
- Materialer fra DFDS' seneste generalforsamling, <http://www.dfdsgroup.com/investors/annualgeneralmeeting/previousagm>
- Aflønningspolitik, <http://www.dfds-group.com/about/governance/remunerationpolicy/>
- Ligestillingspolitik, <http://www.dfds-group.com/about/governance/>

**SAMFUNDSANSVAR (CR: CORPORATE RESPONSIBILITY)**

DFDS' arbejde med samfundsansvar skal medvirke til at skabe værdi for vores interessenter og bidrage til, at DFDS er deres foretrukne samarbejdspartner.

Arbejdet med samfundsansvar er forankret i virksomheden gennem Komitèen for samfundsansvar (CR Committee), der udstikker rammerne for arbejdet med samfundsansvar med reference til koncernledelsen.

DFDS CR-beretning findes på side 42-61 i denne årsrapport. Beretningen er endvidere tilgængelig som et separat dokument på <http://www.dfdsgroup.com/about/crreport/>. Beretningen omfatter politikker, programmer og resultater af arbejdet med samfundsansvar.

**SIKKERHED**

Sikkerhed for passagerer, besætningsmedlemmer og gods samt sikring af skibe og havneanlæg har højeste prioritet for DFDS.

Sikkerhedsarbejdet reguleres af internationale og nationale regelsæt samt af de målsætninger og krav, som DFDS derudover opstiller. I henhold til ISM (International Safety Management) rapporteres samtlige sikkerhedstiltag og -forhold løbende til samtlige skibe, ligesom alle skibe indrapporterer hændelser om bord.

Der var ingen væsentlige sikkerheds-hændelser i 2012.

I beretningen om samfundsansvar redegøres på side 47-51 for DFDS' sikkerheds- og sikringsarbejde.

**RESULTATFORVENTNING 2013**

Som helhed forventes ingen eller begrænset vækst i efterspørgslen efter transport af fragt og passagerer samt logistikydelser i 2013.

Resultatet for 2013 forventes at blive på niveau med eller lidt bedre end i 2012. Resultatet vil fortsat være tyngt af strukturel overkapacitet, dels på fragtmarkedet mellem Sverige og Storbritannien, dels på Kanalen.

I Shipping Division forventes en stigning på omkring 10% i driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster. Fremgangen er bredt funderet og i højere grad baseret på mere effektiv drift og aktivitetændringer end på markedsvækst. Som følge af den fortsat hårde konkurrence-situation på Kanalen forventes Dover-Calais-ruten også i 2013 at generere et betydeligt underskud.

I Logistics Division forventes en fremgang på omkring 7% i driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster, inklusive forventede omkostninger til oplægning af et sideportsskib.

Den økonomiske situation i EU-området blev stabiliseret i løbet af 2012, men det skønnes, at der fortsat er risiko for fornyet ustabilitet, hvilket udgør en risiko for den økonomiske vækst og dermed efterspørgselsniveauet. Herudover udgør stigninger i olieprisen og valutakursændringer risici – på side 36-37 er redegjort nærmere for finansielle risici.

På denne baggrund forventes udviklingen i Koncernens hovedtal i 2013 at blive som følger:

- Omsætning: Forventes at stige med omkring 5% drevet af helårseffekten af tilgangen af LD Lines og opstarten af Dover-Calais-ruten i 2012
- EBITDA før særlige poster: Forventes at blive DKK 1.050-1.250 mio. (2012: DKK 1.092 mio.). Den forventede udvikling pr. division er vist på side 14
- Ordinære af- og nedskrivninger samt netto-omkostningen til finansiering forventes at blive på niveau med 2012
- Særlige poster: Som udgangspunkt forventes ingen særlige poster (2012: Netto-omkostning på DKK 124 mio.)
- Investeringer: De samlede investeringer forventes at udgøre omkring DKK 950 mio. i 2013. Heraf udgør DKK 560 mio. investering i to nybygninger (ro-ro-fragtskibe). Investering i scrubbers for tre skibe forventes at udgøre DKK 100 mio. Dertil kommer en investering på DKK 275 mio. i vedligehold af aktiver, herunder dokning af skibe og fornyelse af lastbærende materiel.

# CUSTOMER FOCUS INITIATIVE (CFI)

## KUNDETILFREDSHED OG STIGENDE TOPLINJE GÅR HÅND I HÅND

I gennem de sidste år har DFDS med succes gennemført en række projekter, der har fokuseret på at forbedre effektiviteten og reducere omkostninger i forretningsområder. Der har derfor ikke været samme fokus på forbedring af kundetilfredsheden og toplinejen, særligt inden for fragtområdet.

I dag er en stor del af den bedste kundeservice i DFDS baseret på stærke lokale relationer og initiativer. Vi vil nu kopiere de mest overbevisende lokale initiativer og styrke og brede dem ud på tværs af virksomheden for at sikre en mere ensartet og struktureret tilgang til kundeservice. Vi ønsker også at opnå en mere ensartet kundeoplevelse.

DFDS' Customer Focus Initiative (CFI) blev søsat i marts 2012, hvor vi lagde ud med at spørge vores kunder direkte:

- Hvad ser de på, når de vælger leverandør?
- Hvad er deres behov, og hvordan opfylder vi disse behov?
- Hvad betinger deres tilfredshed og loyalitet?

Vi gennemførte 50 personinterviews i 15 lande og sendte et online-spørgeskema til mere end 3.000 kunder pr. e-mail. Resultaterne af kundeundersøgelsen viste, at DFDS leverer service på et højt niveau. Vi bliver opfattet som en stærk kvalitetsvirksomhed, der leverer pålidelige serviceydelser og har effektive key account managers med et godt forhold til kunderne. Der er enkelte områder, hvor vi skal gøre mere for at indfri kundernes forventninger: vi skal være bedre til at orientere om ændringer, organisationen bag de kundeansvarlige medarbejdere skal være mere gennemsigtig for kunden, vores ekspertise skal bruges til at levere løsninger, der rækker ud over status quo, og vi skal fortsætte med at fokusere på pålidelighed. Kundernes svar blev sammenfattet i DFDS

Guiding Star, der består af fem centrale elementer, som vi stræber efter.

### 1. Bedste pålidelighed og fartplan:

- a. Levering til tiden er afgørende for vores logistik- og shippingkunder, uanset om det drejer sig om afhentning af varer på en fabrik, transport af varer til søs eller levering til det endelige bestemmelsessted
- b. Hyppige afgang og fleksibilitet har ligeledes stor betydning for kunderne

### 2. Nem at arbejde med:

- a. Gennemsigtige kontaktflader i organisationen for kunder for at forenkle kommunikation
- b. Klare holdstrukturer og holdindsats for at støtte kunder
- c. Enkle og præcise kundeprocesser, f.eks. i forbindelse med booking

### 3. Hurtig kommunikation, når det er vigtigt:

- a. Hurtig besked, f.eks. om forsinkelser, til kunder er vigtigt. Klarlæg, hvad der er vigtigt for kunderne og hvilke kommunikationsmidler, der bedst dækker deres behov

### 4. Beslutningsdygtige ansatte med en "det-klarer-vi" holdning:

- a. Kundeservice udført af velinformerede, beslutningsdygtige og motive-rede medarbejdere
- b. Service- og handlingsorienteret mentalitet skal altid være tilstede i DFDS

### 5. Vi leverer løsninger til dig:

- a. Aktiv levering af serviceydelser baseret på en grundig forståelse af kundens behov
- b. Tilbyde kunder nye løsninger lige fra daglige operationelle justeringer til udnyttelse af hele viften af DFDS' tjenesteydelser og netværk til at optimere en kundes aktiviteter.

Afprøvningen af elementerne i DFDS Guiding Star begyndte i juni 2012 i fire centrale lokationer i begge divisioner. Med aktiv deltagelse af medarbejdere og kunder, blev CFI-programmet videreudviklet og udbredt til yderligere seks lokationer i løbet af året. Vi er stadig i en tidlig fase af kundefokusprojektet, men det forventes, at CFI vil være på plads i mere end 80 % af fragtorganisationen ved udgangen af 2013.

Initiativet er målrettet til at opnå en væsentlig forbedring af kundetilfredsheden og forventes at generere langsigtede økonomiske fordele i form af lavere afgang af kunder, øget salg til eksisterende kunder og større mulighed for at tiltrække nye kunder. Opnåelse af mærkbare økonomiske fordele kræver dog, at vi klart skiller os ud fra vores konkurrenter. Vi forventer at opleve en vis økonomisk effekt af forbedret kundeservice i 2013.

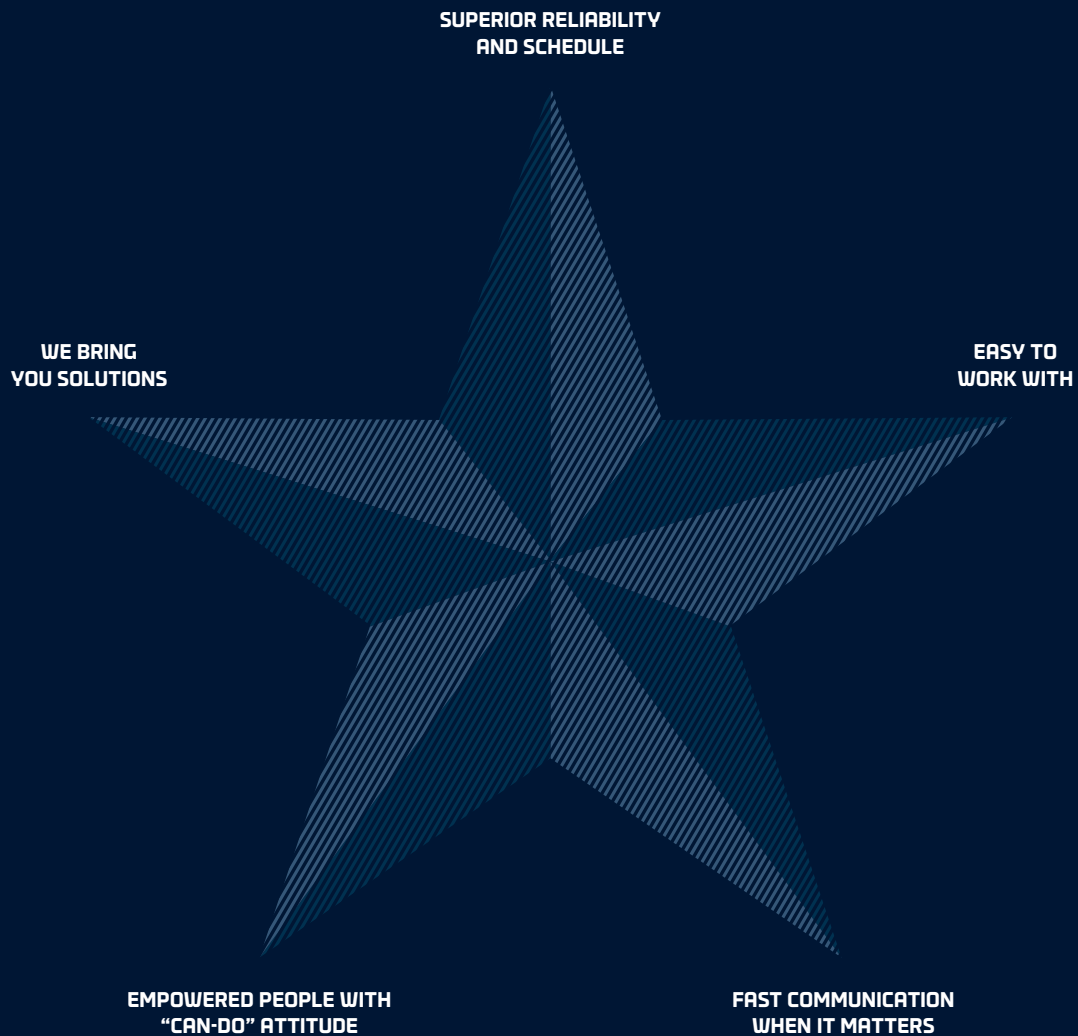
Selv om en stor del af CFI fokuserer på fragt, så er fokus på kundetilfredshed i passageraktiviteterne også blevet skærpet for at gå fra 'rigtig god' til 'fremragende'.

For at følge op på udviklingen vil DFDS begynde at rapportere nøgletal om kundetilfredshed i 2013. Vi vil bruge to værktøjer til at måle den løbende indsats og forbedringer: Customer Satisfaction (CSAT)<sup>1</sup> og Net Promoter Score (NPS)<sup>2</sup>. Begge er udbredte måleværktøjer, der anvendes på tværs af mange brancher til at måle kundetilfredshed, hvilket tillige gør benchmarking nemmere.

Det er vores mål at give kunderne den bedste oplevelse og service med DFDS. For os er kundefokus en langsigtet, kontinuerlig proces uden slutdato. Dag for dag vil vi gøre vort bedste for at blive bedre til at tilfredsstille vores kunder og blive deres foretrukne leverandør.

<sup>1</sup> CSAT spørger kunderne: "Hvordan er din overordnede bedømmelse af DFDS' resultater, produkter og serviceydelser?" Bedømmes på en 10-punktskala (1-Slet ikke tilfreds; 10-Fuldkommen tilfreds).

<sup>2</sup> NPS spørger kunderne "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale DFDS til forretningspartnere/forbindelser eller bekendte?". Bedømmes på en 10-punktskala (1-Slet ikke sandsynligt; 10-Ekstremt sandsynligt). NPS er en samlet score, der trækker andelen af de utilfredse (dem, der gav fra 1 til 6 point) fra procentdelen af de meget tilfredse (dem, der gav fra 9 til 10 point). Net Promoter Score er et registreret varemærke, som tilhører Fred Reichheld, Satmetrix, og Bain & Co.

**DFDS GUIDING STAR****CFI UDRULNINGSPLAN**

- Et firemåneders program, styres af den lokale ledelse, til at skræddersy det overordnede CFI program til lokale kundeforhold og resultater
- Tværgående teams under hver af Guiding Star-initiativerne
- Åbne stormøder og træning i indlevelse i kundens mentalitet, roller og ansvarsområder; kundemøder for at få feedback og opbygge relationer; og deling af bedste praksis med andre lokaliteter
- Detaljeret kunde-feedback undersøgelse holdes op mod bundlinjeresultater.

WE CARE WE  
CUSTOMERS V  
WE LISTEN BE  
DECISIONS W  
WE SAY WE'  
SEE A PROBL  
WE LEARN, D  
IMPROVE E

E SERVE OUR  
WITH PASSION  
BEFORE MAKING  
WE DO WHAT  
'LL DO IF WE  
EM, WE FIX IT  
EVELOP, AND  
EVERY DAY



# SHIPPING DIVISION







## 2012 VAR PRÆGET AF LAVERE EFTERSPØRGSEL OG ØGET KONKURRENCE I NORTH SEA OG CHANNEL – UDSIGTEN FOR 2013 ER STABIL, MEN UDFORDRENDE

### FORRETNINGSOMRÅDER

	North Sea	Baltic Sea	Channel	Passenger	France & Mediterranean
Andel af Shipping Divisions omsætning 2012	41 %	18 %	17 %	22 %	1 %
Ruter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gøteborg-Brevik/Immingham</li> <li>Gøteborg-Tilbury</li> <li>Gøteborg-Brevik/Gent</li> <li>Esbjerg-Immingham</li> <li>Esbjerg-Harwich</li> <li>Cuxhaven-Immingham</li> <li>Vlaardingen-Felixstowe</li> <li>Vlaardingen-Immingham</li> <li>Rosyth-Zeebrugge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fredericia-Aarhus/København/Klaipeda</li> <li>Kiel-Klaipeda</li> <li>Karlshamn-Klaipeda</li> <li>Sassnitz-Klaipeda</li> <li>Kiel-Karlshamn/Sankt Petersborg</li> <li>Kapellskär-Paldiski</li> <li>Ust-Luga-Kiel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dover-Dunkerque</li> <li>Dover-Calais</li> <li>Portsmouth-Le Havre*</li> <li>Dieppe-Newhaven*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>København-Oslo</li> <li>Amsterdam-Newcastle</li> <li>Esbjerg-Harwich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marseille-Tunis*</li> </ul>
Skibe	<ul style="list-style-type: none"> <li>19 ro-ro</li> <li>1 ro-pax</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 ro-ro</li> <li>7 ro-pax</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 short-sea færger</li> <li>5 ro-pax</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 ro-pax</li> <li>4 passagerskibe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 ro-ro</li> </ul>
Havne-terminaler	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gøteborg</li> <li>Esbjerg</li> <li>Vlaardingen</li> <li>Immingham</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>n.a.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dunkerque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>København</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>n.a.</li> </ul>
Kunde-segmenter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Speditionsvirksomheder</li> <li>Vognmænd</li> <li>Producenter af tungt industrigods (motor-køretøjer, papir, stål, kemikalier)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Speditionsvirksomheder</li> <li>Vognmænd</li> <li>Producenter af tungt industrigods (motor-køretøjer, skovprodukter, metaller)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Speditionsvirksomheder</li> <li>Vognmænd</li> <li>Bilpassagerer</li> <li>Busselskaber</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mini Cruise</li> <li>Bilpassagerer</li> <li>Konferencer</li> <li>Speditionsvirksomheder</li> <li>Vognmænd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Speditionsvirksomheder</li> <li>Vognmænd</li> </ul>
Primære markedsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Danmark</li> <li>Sverige</li> <li>Norge</li> <li>Tyskland</li> <li>Beneluxlandene</li> <li>Storbritannien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rusland</li> <li>Tyskland</li> <li>Sverige</li> <li>Danmark</li> <li>Beneluxlandene</li> <li>De baltiske lande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Storbritannien</li> <li>Kontinentet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Danmark</li> <li>Sverige</li> <li>Norge</li> <li>Storbritannien</li> <li>Beneluxlandene</li> <li>Tyskland</li> <li>Oversøiske markeder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tunesien</li> <li>Frankrig</li> </ul>
Hovedkonkurrenter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cobelfret</li> <li>P&amp;O Ferries</li> <li>Stena Line</li> <li>North Sea RoRo</li> <li>Road and rail transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stena Line</li> <li>Tallink</li> <li>TransRussiaExpress</li> <li>Transfennica</li> <li>Road and rail transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eurotunnel</li> <li>P&amp;O Ferries</li> <li>Brittany Ferries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Color Line</li> <li>P&amp;O Ferries</li> <li>Stena Line</li> <li>Airlines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IGM Container Lines</li> </ul>

\* Fra 25. september 2012

**Shipping Division driver DFDS' rutenetværk fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Channel, Passenger og France & Mediterranean.**

## DIVISIONSLEDELSE

### Divisionsansvarlig:

- Peder Gøllert Pedersen, Executive Vice President, Shipping Division

### Forretningsområdeansvarlige:

- Kell Robdrup, North Sea
- Anders Refsgaard, Baltic Sea
- Carsten Jensen, Channel
- Brian Thorsted Hansen, Passenger
- Peder Gøllert Pedersen, France & Mediterranean (midlertidig)

### Markedsoversigt

Det nordeuropæiske transportmarked var i 2012 påvirket af den økonomiske afmatning i de fleste regioner og i mange industrisektorer.

Efter en langsom start på året steg fragtmængderne i det baltiske område i 2. og 3. kvartal. I Nordsø-regionen forblev mængderne under niveauet i 2011 gennem hele året på de fleste områder. Fragtmængderne på Channel (Dover Strait) steg med 1,7%, men var lavere i færgemarkedet, idet en del af mængderne fra SeaFrance blev overtaget af Kanaltunnelen.

DFDS' aktiviteter var desuden påvirket af kapacitetsforøgelser på to vigtige markedsområder i 2012. En konkurrent åbnede en rute mellem Sverige og Storbritannien i januar, hvilket medførte en kapacitetsstigning på omkring 30% på dette marked. På Kanalen øgede Eurotunnel, via et datterselskab, færgekapaciteten fra august måned ved indsættelse af to skibe i august og yderligere et skib i november.

Passagermængden var generelt stabil i Østersøområdet og på de skandinaviske markeder, mens mængderne mellem Storbritannien og Kontinentet svækkedes af recession på disse markeder.

Fragtmængderne i Østersøområdet forventes i 2013 at forblive på niveau med 2012. Der forventes beskeden vækst i fragtmængderne i Nordsøregionen og på Kanalen. Endvidere forventes det, at fragtmarkederne generelt vil være meget konkurrenceprægede i 2013, da fragtkapaciteten til stadighed overstiger efterspørgslen. Passagermarkederne

forventes at være rimeligt stabile i 2013, dog med stigende pres på billetpriser og priser på salg om bord.

### Netværk udvidet i 2012

DFDS' netværk forbinder Europa via kombinationen af shipping og logistikydelser i henholdsvis DFDS Seaways og DFDS Logistics. Divisionerne samarbejder om at skaffe kunderne omkostningseffektive og innovative forsyningskædeløsninger.

Netværket blev udvidet i 2012 med den endelige erhvervelse af 65% af en havneterminal i Gøteborg, Älvsborg Rø/ro AB. Terminalen leverer serviceydelser til DFDS' tre ruter ud af Gøteborg og til tredjepartskunder.

Yderligere ekspansion blev opnået gennem erhvervelsen af LD Lines i et joint venture med LDA, hvor DFDS har en kontrollerende aktiepost på 82%. To ruter blev tilføjet på den vestlige del af Kanalen, Dieppe-Newhaven og Le Havre-Portsmouth, og én rute i Middelhavet, Marseille-Tunis.

Alt i alt omfatter netværket mere end 500 ugentlige skibsafgange, strategisk placerede havneterminaler, et integreret jernbanenet, der forbinder shipping og logistiknetværkene, og it-løsninger, der understøtter netværksoptimering og effektivitet. Netværket dækker 20 lande.

Strategiske prioriteter og opfølgning  
De vigtigste strategiske prioriteter for 2012 har været:

- Forretningsudvikling Baltic Sea: Driften af to nye ruter, der blev indviet i 2011, blev konsolideret i 2012 og Paldiski-Kapellskär oversteg forventningerne. Resultaterne for Ust-Luga-Kiel har været længere om at udvikle sig, og muligheden for fælles drift med den anden rute mellem Rusland og Tyskland overvejes. Den øgede kapacitet på andre ruter blev udnyttet i tilfredsstillende omfang i 2012.
- Tilpasning til markedsnedgang på North Sea: Udfordringen i 2012 var, udover generelt lavere mængder, den øgede fragtkapacitet mellem Sverige og Storbritannien. På denne korridor lykkedes det DFDS at bibeholde hovedparten af kunderne på grund af blandt andet højere frekvens og kundeservice. Kapacitet og omkostninger blev reduceret via en omrokering af tonnager mellem Gøteborg-Immingham og Gøteborg-Gent, og ved at skifte flåge på flere skibe.

- Project Light Crossing, Channel: Implementeringen og forudsætningerne for dette forbedringsprojekt, der oprindeligt var rettet mod Dover-Dunkerque-ruten, blev ændret af åbningen af ruten mellem Dover og Calais i februar. Omkring 25% af indtjeningsmålet på DKK 75 mio. blev opnået i 2012.
- Ejerskabsandel af fragtskibe: Ejerskabsandelen forblev på omkring 60% i 2012.

De vigtigste strategiske prioriteter for 2013 er at:

- Opnå konkrete fordele af Customer Focus Initiative (CFI), se side 16 for en præsentation af projektet
- Gennemføre beredskabsinitiativer som nødvendigt i forhold til udviklingen i markedsforholdene
- Analysere og vurdere Channels forretningsstruktur på baggrund af den britiske konkurrencemyndigheds endelige afgørelse den 14. april 2013 om konkurrenceforholdene på Kanalen
- Integrere LD Lines' ruter og drift
- Vurdere flådestrategien, inklusive fremtidige investeringer.

## AKTIVITETSUDVIKLING PR. FORRETNINGSOMRÅDE

### North Sea

Væsentlige begivenheder i 2012:

- Markedskapacitet Sverige-Storbritannien øget 30% af ny konkurrent i januar
- Recession reducerede efterspørgsel Storbritannien-Kontinentet
- EBIT reduceret med 57%

Driftsresultatet (EBIT) blev kraftigt påvirket af lavere mængder på centrale ruter som følge af recessionen på vigtige markeder og en kapacitetsforøgelse på 30% på Sverige-Storbritannien-korridoren som følge af en konkurrents indsættelse af to nye skibe i januar. Kombinationen af generelt lavere efterspørgsel på Sverige-Storbritannien-markedet og en reduceret markedsandel afledt af øget kapacitet resulterede i et fald i EBIT svarende til ca. 40% af den samlede nedgang i forretningsenhedens EBIT for 2012.

Mængderne på Gøteborg-Gent steg svagt understøttet af et øget aktivitetsniveau hos bilproducenter, selv om ruterresultatet blev påvirket af højere bunkeromkostninger som følge af en tonnage-omrokering. Lavere aktivitetsniveauer i papirindustrien betød en nedgang i mængder på Gøteborg-Tilbury.

SHIPPING DIVISION	2012					2011				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK mio.										
Nettoomsætning	1.735	2.042	2.232	2.006	8.015	1.704	2.025	2.160	1.909	7.798
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	93	253	472	174	992	150	429	533	304	1.416
Resultatandele i associerede virksomheder	0	0	2	2	4	0	0	0	0	0
Avance ved salg af langfristede aktiver	0	2	-1	0	1	0	1	9	5	15
Af- og nedskrivninger	-140	-146	-143	-152	-581	-146	-145	-138	-155	-584
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	-47	109	330	24	416	4	285	404	154	847
Driftsmarginal (EBIT), %	-2,7	5,3	14,8	1,2	19	0,2	14,2	18,9	7,9	10,9
Særlige poster, netto	0	-4	-2	-37	-43	54	69	-11	20	133
Driftsresultat efter særlige poster (EBIT)	-47	105	328	-13	373	58	354	393	174	980
Investeret kapital, gennemsnit	8.821	8.780	8.569	8.360	8.629	9.231	8.881	8.881	8.904	9.018
Afkast af investeret kapital efter special items (ROIC) p.a., %	-2,6	5,2	15,3	-0,6	4,3	-1,0	12,3	16,8	14,8	10,2
Lanemeter, '000	5.912	5.945	6.194	6.573	24.624	5.358	5.350	5.360	5.828	21.896
Passagerer, '000	819	1.334	1.866	1.113	5.132	718	1.153	1.613	943	4.427

De fire ruter mellem Kontinentet og Storbritannien blev negativt påvirket af kombinationen af lavere mængder og pres på raterne, herunder forandringer i fragtmikset. Tabet af en betydelig automobillogistikkontrakt på Cuxhaven-Immingham i 2011 havde også en negativ indvirkning i 2012 på trods af en reduktion på 35 % af rutens kapacitet.

Derudover blev resultaterne for havneterminalerne i Immingham og Vlaardingen påvirket af ruternes lavere mængder, da terminalerne hovedsagelig betjener egne ruter.

Mængderne forventes i 2013 at være på niveau med 2012, om end mængderne mellem Danmark og Storbritannien påvirkes af lavere industriproduktion i Danmark og øget konkurrence fra øst-europæiske vognmænd. Der er allerede gennemført tiltag til at imødegå det lavere mængdeniveau. Der er fjernet et skib fra Gøteborg-Tilbury, og en omstrukturingsplan for Cuxhaven-Immingham er udviklet. Der forventes også driftsforbedringer på de andre kontinentale ruter, herunder genforhandling af eksterne havneaftaler.

#### Baltic Sea

Væsentlige begivenheder 2012:

- Russiske vognmænd flyttede fragtmængder fra søs til lands
- Efterspørgsel understøttet af russisk og svensk økonomi
- EBIT på niveau med 2011

Mængdevæksten fortsatte på de centrale ruter i 2012, særligt mellem Sverige og Litauen, understøttet af høj efterspørgsel fra den russiske økonomi og fra Sverige. Væksten var mere afdæmpet mellem Tyskland

og Litauen, da restriktionerne på vognmandslicenser til russiske vognmænd blev lettet i løbet af året. Det medførte flytning af fragtmængder fra sø til land. Rateniveauet var for det meste robust gennem året.

Der var en mindre negativ påvirkning fra helårseffekten af ruteændringer foretaget i 2011, idet de nye ruter Ust-Luga-Kiel og Paldiski-Kapellskär ikke fuldt ud opvejede effekten af udløbet af charteraftalen på Vstad-Swinoujscie i oktober 2011. Der var en betydelig negativ helårseffekt af udløbet af jernbanekontrakten på Sassnitz-Klaipeda.

Fragtmængderne forventes at være på samme niveau i 2013 som i 2012. Mængderne kan påvirkes af ændringer i russiske vognmænds fordeling af mængder mellem land og sø afhængig af udbuddet af polske vognmandslicenser. Mens udviklingen af Paldiski-Kapellskär-ruten er tilfredsstillende, går udviklingen af Ust-Luga-Kiel-ruten langsommere end forventet. Mulighederne for en mere effektiv driftsmodel for de to ruter mellem Tyskland og Rusland overvejes derfor.

#### Channel

Væsentlige begivenheder 2012:

- Negativ effekt af åbning af ny Dover-Calais-rute
- Tilgang af to ruter på vestlig del af Kanalen
- EBIT reduceret med DKK 141 mio.

Driftsresultatet blev betydeligt påvirket af indvielsen af en ny rute mellem Dover og Calais i februar, men også af tilgangen af to nye ruter, Dieppe-Newhaven og Le Havre-Portsmouth, i slutningen af september 2012. De sidste to ruter var tidligere en del af LD Lines.

Dover-Calais-ruten blev åbnet i februar som erstatning for den kapacitet, der blev taget ud af markedet i november 2011, da SeaFrance ophørte at sejle, efter virksomheden var blevet erklæret konkurs. Ruten blev åbnet med ét skib. Yderligere ét skib blev sat ind på ruten i april, men blev erstattet af et andet i november på grund af tekniske problemer.

I mellemtiden fik Eurotunnel uventet lov til at overtage SeaFrances tidligere aktiver, herunder tre skibe. Gennem et nyt datterselskab under Eurotunnel, MyFerryLink, blev to af disse skibe taget i brug mellem Dover og Calais i august, og et tredje skib blev indsat i november. Den britiske konkurrencemyndighed, Competition Commission, forventes at offentliggøre en endelig afgørelse om Eurotunnels handel den 14. april 2013. En foreløbig afgørelse offentliggjort den 19. februar 2013 konkluderer, at Eurotunnel skulle ophøre med at drive færgeruten Dover-Calais og sælge eller udchartre de erhvervede aktiver.

Resultatforventningerne til Dover-Calais-ruten blev ikke indfriet i 2012. Det var vanskeligere end forventet at trænge ind på fragtmarkedet med kun ét skib i begyndelsen, da rutens frekvens ikke var konkurrencedygtig. Endvidere blev rutens pålidelighed ikke tilfredsstillende før november, hvor et mere pålideligt skib blev indsat. Den forestående afgørelse om lovligheden af Eurotunnels entré på færgemarkedet medførte desuden usikkerhed blandt fragtkunder i forhold til indgåelse af længere kontrakter. Dertil kom effekten af tilgangen af yderligere kapacitet i færgemarkedet.





SHIPPING DIVISION	2012					2011				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK mio.										
<b>North Sea</b>										
Omsætning	843	828	797	807	3.275	878	910	854	873	3.515
EBIT før særlige poster	58	41	37	49	185	95	132	109	96	432
Investeret kapital	4.646	4.425	4.561	4.538	4.559	4.688	4.447	4.732	4.622	4.697
ROIC før særlige poster p.a., %	5,0	3,7	3,2	4,4	4,1	8,1	10,7	8,4	7,8	8,6
Lanemeter fragt, '000	2.482	2.411	2.428	2.474	9.795	2.650	2.637	2.631	2.589	10.507
<b>Baltic Sea</b>										
Omsætning	321	373	395	333	1.422	299	344	374	348	1.365
EBIT før særlige poster	31	56	93	48	228	39	66	87	33	225
Investeret kapital	1.348	1.349	1.340	1.312	1.343	1.203	1.434	1.521	1.364	1.334
ROIC før særlige poster p.a., %	9,2	16,6	27,8	14,6	17,0	13,0	16,7	20,9	9,1	15,8
Lanemeter fragt, '000	808	884	897	845	3.434	840	832	859	908	3.439
Passagerer, '000	66	87	104	69	326	87	122	151	89	449
<b>Irish Sea</b>										
Omsætning	0	0	0	0	0	21	0	0	0	21
EBIT før særlige poster	0	0	0	4	4	-23	7	0	18	2
Investeret kapital	-18	-3	-3	-1	-1	196	265	58	-17	231
ROIC før særlige poster p.a., %	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-46,9	9,6	0,0	-35,3	1,0
<b>Channel</b>										
Omsætning	237	321	442	386	1.386	181	240	301	239	961
EBIT før særlige poster	-39	-45	49	-97	-132	-23	7	45	-20	9
Investeret kapital	1.146	1.123	1.338	1.257	1.223	1.278	1.239	1.259	1.185	1.245
ROIC før særlige poster p.a., %	-13,6	-16,0	14,6	-30,9	-10,8	-7,2	2,0	13,1	-6,3	0,7
Lanemeter fragt, '000	2.480	2.500	2.716	3.039	10.735	1.716	1.750	1.739	2.184	7.389
Passagerer, '000	501	879	1.334	735	3.449	383	647	1.029	543	2.602
<b>France &amp; Mediterranean</b>										
Omsætning	n.a.	n.a.	1	31	32	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
EBIT før særlige poster	n.a.	n.a.	-1	-2	-3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Investeret kapital	n.a.	n.a.	5,0	-16,0	-8,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ROIC før særlige poster p.a., %	n.a.	n.a.	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Lanemeter fragt, '000	n.a.	n.a.	3	50	53	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Passenger</b>										
Omsætning	296	474	567	397	1.734	284	476	579	383	1.722
EBIT før særlige poster	-106	58	147	13	112	-84	70	143	8	137
Investeret kapital	1.049	1.082	1.032	1.082	1.077	1.140	1.146	1.190	1.140	1.172
ROIC før særlige poster p.a., %	-40,4	21,1	57,0	5,2	10,3	-29,5	22,1	43,9	2,6	11,0
Lanemeter fragt, '000	142	150	152	163	607	133	150	132	148	563
Passagerer, '000	252	368	427	310	1.357	247	383	432	314	1.376
<b>Ikke-fordelte poster</b>										
Omsætning	67	79	63	81	290	46	65	52	215	378
EBIT før særlige poster	9	-1	5	9	22	0	3	20	19	42

<sup>1</sup> ROIC er ikke beregnet, idet forretningsområdet er indregnet siden 25. september 2012.

Pr. 1. januar 2012 fordeles divisionens administrationsomkostninger fuldt ud til forretningsområderne. Sammenligningstal for 2011 er tilpasset ændringen. Den investerede kapital er opgjort ultimo perioden i kvartalerne og beregnet som et gennemsnit for hele året. Afkast af investeret kapital er beregnet før særlige poster for forretningsområderne.



På denne baggrund udviste driften på Dover-Calais-ruten det første år et betydeligt tab. Resultatet på Dover-Dunkerque var positivt og på niveau med forventningerne i 2012.

Resultatudviklingen blev yderligere negativt påvirket af tilgangen af LD Lines' aktiviteter. Driftsresultatet (EBIT) for disse aktiviteter var DKK -15 mio. i 4. kvartal (lavsæson) 2012. Dette tab er likviditetsmæssigt dækket af en tabsgaranti, der imidlertid ikke indgår i resultatopgørelsen, men i købsvederlaget for LD Lines.

De totale færgе- og tunnelfragtmængder på Dover Strait steg med 1,7% i 2012. Mængderne på færgemarkedet var 6,9% lavere, da en del af SeaFrancis mængder blev overtaget af Eurotunnel. I slutningen af 2012 var DFDS' markedsandel på Dover Strait steget til 20% fra 15% i 2011. Markedsandelen af færgemarkedet var ca. en tredjedel i 2012. Fragtraterne var som helhed på linje med 2011 i 2012.

Det totale antal passagerer på Dover Strait var 0,8% lavere i 2012. Mængderne på færgemarkedet faldt med 6,5% da en del af SeaFrancis mængder blev overtaget af Eurotunnel. I slutningen af 2012, var DFDS' markedsandel på Dover Strait steget til 16% fra 12% i 2011. Markedsandelen af færgemarkedet var ca. 30% i 2012. Der blev opnået en vis stigning i den gennemsnitlige indtjening pr. passager og i salget om bord.

Channels driftsresultat i 2013 forventes at blive forbedret i takt med at driften integreres og stabiliseres. Når den endelige afgørelse om Eurotunnels køb af aktiver fra SeaFrancis konkursbo foreligger i april 2013, vil Channels forretningsstruktur blive analyseret og vurderet.

### Passenger

Væsentlige begivenheder 2012:

- Olympiske Lege i London reducerede mængden af ferierejser
- EBIT reduceret med 18%

Efterspørgslen på de skandinaviske passagermarkeder forblev i 2012 på niveau med 2011. På det britiske marked var efterspørgslen efter ferierejser lavere på grund af De Olympiske Lege, da navnlig briterne blev hjemme for at følge med i Legene. Holland var i recession i 2012, og det havde ligeledes en negativ effekt på rejseefterspørgslen. Passagermængderne faldt således 4,7% på Amsterdam-Newcastle i 2012,

mens mængderne steg med 1,5% på København-Oslo.

Driftsresultatet (EBIT) blev reduceret med 18,2% eller DKK 25 mio., navnlig drevet af en højere bunkeromkostning og en lavere gennemsnitsbilletpris pr. passager. Sidstnævnte skyldtes også ændringer i passagermikset og et fortsat stort konkurrencepres på rejsemarkedet.

### France & Mediterranean

Væsentlige begivenheder 2012:

- Nyt forretningsområde fra september 2012
- Primære aktivitet er Marseille-Tunis

Det nye forretningsområdes primære aktivitet er driften af ruten Marseille-Tunis, der drives gennem en Vessel Sharing Agreement (VSA) med CMA/CGM, hvor hver part indsætter ét skib. Salgsagenturydelser i Frankrig, Spanien og Portugal, såvel som driften af franske havneterminaler leveres til Channel. Forretningsområdet er derudover ansvarlig for forretningsudviklingen af aktiviteterne i Middelhavet.

### Resultatudvikling

Omsætningen steg med 2,8% til DKK 8.015 mio. i 2012 drevet af den øgede aktivitet i Channel og tilgangen af tre ruter fra LD Lines. Modsat reduceredes North Seas omsætning i 2012, hvoraf omkring halvdelen skyldtes lavere omsætning på fragtruterne mellem Sverige og Storbritannien. Hovedparten af den øvrige nedgang skyldtes helårseffekten af bortfaldet af en logistikkontrakt for en bilproducent på ruten mellem Tyskland og England i 2011 samt lavere omsætning mellem Holland og England.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster blev reduceret med 29,9% til DKK 992 mio. i 2012. EBITDA-margin blev forringet til 12,4% fra 18,2% i 2011 drevet af opstarten af Dover-Calais-ruten og tilbagegangen i North Sea.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev DKK 416 mio., en nedgang på 50,9%. Særlige poster udgjorde en omkostning på DKK 43 mio., hvoraf den største post var nedskrivningen af to passagerskibe med DKK 27 mio. Se også note 7 og note 38 for yderligere oplysninger om særlige poster.

Den investerede kapital udgjorde i 2012 i gennemsnit DKK 8.558 mio., hvilket var 5,0% lavere end i 2011, blandt andet på grund af ophævelsen af nybygningskontrakterne. Afkastet af den investerede kapital før særlige poster var 4,9% i 2012.

# LOGISTICS DIVISION







# TRODS VANSKELIGE MARKEDSFORHOLD FORTSATTE FORBEDRINGEN AF RESULTATERNE FOR KERNE- AKTIVITETERNE INDEN FOR VEJ, JERNBANE OG CONTAINERTRANSPORT I 2012

## FORRETNINGSOMRÅDER

	Nordic Transport	Continental Transport	European Contract	Intermodal	Nordic Contract
Andel af Logistics Divisions omsætning, 2012	18%	32%	23%	23%	8%
Hovedaktiviteter	<i>Spedition, primært hellæs og partlæs:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sverige-Storbritannien</li> <li>Danmark-Storbritannien</li> <li>Norge-Storbritannien</li> <li>Lagervirksomhed Storbritannien</li> <li>Sverige-Baltikum/Rusland</li> </ul>	<i>Spedition, primært hellæs og partlæs:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Holland-Storbritannien/Irland</li> <li>Tyskland-Storbritannien</li> <li>Belgien-Storbritannien</li> <li>Belgien-Skandinavien</li> <li>Frankrig-Skandinavien</li> <li>4PL-kontrakter</li> </ul>	<i>Kontraktlogistik:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Storbritannien/Irland indenrigs</li> <li>Storbritannien-Kontinentet</li> <li>Nordirland, detail-distribution</li> <li>Akvakultur distribution</li> <li>Lagervirksomhed</li> </ul>	<i>Dør-til-dør intermodal containertransport. Hel- og partlæs:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Norge-Storbritannien</li> <li>Norge-Kontinentet</li> <li>Irland-Kontinentet</li> <li>Irland/Storbritannien-Spanien</li> </ul> <i>Dør-til-dør intermodal jernbanetransport</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Norden-Italien</li> <li>Storbritannien-Italien</li> <li>Italien-Tyskland, Benelux</li> <li>Lagervirksomhed Italien</li> <li>4PL-kontrakter</li> </ul>	<i>Papirlogistik, inkl. containere:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Norge-Hamborg-Immingham-Norge</li> <li>Norge-Zeebrügge-Immingham-Norge</li> </ul>
Udstyr	Fælles trailerpool for Nordic Transport og Continental Transport <ul style="list-style-type: none"> <li>2.350 trailere</li> <li>75 trækkeenheder</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>750 trailere</li> <li>55 trækkeenheder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 containerskib</li> <li>Produktionssamarbejder om skibskapacitet</li> <li>3.750 containere</li> <li>850 swap-trailere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 sideportsskibe</li> </ul>
Lagerbygninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>15.000 m<sup>2</sup></li> <li>Immingham</li> <li>Cøteborg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.750 m<sup>2</sup></li> <li>Vlaardingen</li> <li>Immingham</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18.600 m<sup>2</sup></li> <li>Peterborough</li> <li>Larkhall</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.000 m<sup>2</sup></li> <li>Milano</li> <li>Rotterdam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>26.000 m<sup>2</sup></li> <li>Moss</li> <li>Immingham</li> </ul>
Salgskontorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oslo</li> <li>Göteborg</li> <li>København</li> <li>Immingham</li> <li>Dublin</li> <li>Hamina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hamina</li> <li>Kristiansand</li> <li>Hamborg</li> <li>Vlaardingen</li> <li>Gent</li> <li>Brügge</li> <li>Immingham</li> <li>Ipswich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aberdeen</li> <li>Peterborough</li> <li>Larkhall</li> <li>Belfast</li> <li>Limerick</li> <li>Boulogne Sur Mer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oslo</li> <li>Moss</li> <li>Brevik</li> <li>Kristiansand</li> <li>Fredericia</li> <li>København</li> <li>Dublin</li> <li>Immingham</li> <li>Rotterdam</li> <li>Milano</li> <li>Helsingborg</li> <li>Ipswich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oslo</li> <li>Immingham</li> </ul>
Kundesegmenter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industriprodukter</li> <li>Bilproducenter</li> <li>Forbrugsvarer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industriprodukter</li> <li>Tredje- og fjerdepartslogistik</li> <li>Højværdisektor</li> <li>Temperaturkontrolleret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temperaturkontrolleret og kølevarer for detailsektor og producenter</li> <li>Akvakultur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Detailhandel</li> <li>Kontraktlogistik</li> <li>Papirindustri</li> <li>Industriprodukter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Papirindustri</li> </ul>
Primære konkurrenter	<ul style="list-style-type: none"> <li>NTEX</li> <li>DSV</li> <li>Schenker</li> <li>LKW Walther</li> <li>Blue Water</li> <li>Lo-Lo-rederier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cobelfret</li> <li>P&amp;O Ferrymasters</li> <li>LKW Walter</li> <li>Lo-Lo-rederier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>McBurney Transport</li> <li>Montgomery Transport</li> <li>STEF-TFE Tradimar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BG Freight</li> <li>Cobelfret Containers</li> <li>Eucon (Irish Continental Group)</li> <li>MacAndrews</li> <li>Samskip</li> <li>Tschudi Lines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lo-Lo-rederier</li> <li>Containerrederier</li> <li>Sideportrederier</li> </ul>

**Logistics Division driver DFDS' landtransport og logistikaktiviteter opdelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract**

## DIVISIONSLEDELSE

### Divisionsansvarlig:

- Eddie Green, Executive Vice President, Logistics Division

### Forretningsområdeansvarlige:

- Jens Antonsen, Nordic Transport
- Jens Antonsen, Continental Transport
- Steve Macaulay, European Contract
- Ole Sehested, Intermodal
- Vidar Karlsen, Nordic Contract

### Markedsoversigt

Den til stadighed svage makroøkonomi i Europa resulterede i en hårdere konkurrence inden for de fleste aktiviteter og et konstant prispres fra kunder. På trods af tilgangen af nye væsentlige kontrakter blev mængdevæksten som helhed begrænset af en markant tilbagegang for Nordic Contract på grund af tab af to kunder gennem henholdsvis en konkurs og en fabrikslukning. Den fortsatte fokus på forretningsenheden Intermodals rentabilitet resulterede i, at kontrakter, som ikke gav det ønskede afkast, blev ophævet. Trods de vanskelige markedsforhold fortsatte DFDS Logistics med at forbedre resultaterne for de kerneaktiviteter inden for vej, jernbane og container i 2012. Imidlertid fik de strukturelle ændringer i den norske papirindustri stor indflydelse på Nordic Contracts rentabilitet, hvilket medførte, at divisionens resultat var lavere end i 2011.

Storbritannien er centralt for hovedparten af divisionens trafikker og konkurrencen om eksportmængder er fortsat betydelig. Det hurtigst voksende eksportsegment affald til brug for brændstof, der købes af energiselskaber i Kontinentaleuropa. DFDS Logistics fragtede væsentlige mængder fra Storbritannien, Holland, Danmark og Norge.

Der skete et balanceskift i handelen mellem Irland og Storbritannien således, at den irske eksport oversteg importen. Som en konsekvens heraf sænkede priserne fra Storbritannien. Det var imidlertid vanskeligt at opnå stigninger fra irske kunder, hvilket påvirkede rentabiliteten. De sidste måneder af 2012 viste dog tegn på bedring.

Til trods for de vanskelige økonomiske forhold var der adskillige positive resultater, som kompenserede tilbagegangen. Den positive udvikling var drevet af et program for løbende forbedring i DFDS Logistics, der nu er mere konkurrencedygtig og kundefokuseret. Udviklingsprojekter med eksisterende kunder, særligt i Tyskland, England, Italien og Danmark medførte mængdevækst på niveau med vores mål.

### Omkostningsstyring

Ledelsessystemer implementeret i tidligere år har sikret et vedvarende fokus på omkostninger. Forretningsmodellen er uændret, at DFDS Logistics' benytter små og mellemstore speditørfirmaer som underleverandører til speditøropgaver. Dette tillader justering af omkostningerne efter markedsforholdene, øget fleksibilitet og muligheder for at købe ydelser fra operatører med lave omkostninger i forskellige lande.

Styringen af lastbærende materiel er koncentreret i fællesenheder (pools), som servicerer alle områder i DFDS Logistics, hvilket skaber stordriftsfordele, der er vanskelige at opnå for mindre konkurrenter.

Forretningsmodellen for containertrafikken mellem Holland og Irland blev ændret med henblik på at sænke de faste omkostninger og forbedre fleksibiliteten for at gøre området overskudsgivende igen. I løbet af 2012 blev de charrede skibe returneret og i stedet for tilvejebringes kapacitet gennem produktionssamarbejder med andre rederier. Dette minimerer de faste omkostninger og øger fokus på kunderne frem for styring af aktiver.

Administrationsomkostningerne består overvejende af udgifter til personale, it og kontor. Der er fokus på at optimere berøringsfladen til kunderne for at gøre det lettere at booke hos DFDS Logistics på forskellige måder. I løbet af året steg online- og elektroniske (EDI) reservationer til 10% af totalen. Dette effektiviserer tillige administrationen.

### Projekter og investeringer

Headlight-projektet, igangsat i starten af 2011, blev i 2012 udvidet til at omfatte de sidste 11 logistiklokationer. På de lokationer, hvor projektet allerede var implementeret, fortsatte arbejdet med at cementere og forbedre de allerede opnåede resultater. Nøgleprocesser, forbedrings- og omkostningsbesparende

initiativer blev udrullet på tværs af virksomheden og vel modtaget. Hjørneste- nen i Headlight-projektet var etableringen af et fælles ledelsessystem, der skal sikre, at DFDS ledes "The DFDS Way". Foruden fokus på kulturel forandring, så har de vigtigste områder knyttet til styringen af omkostninger og forretningsudvikling været køb af kørselsydelser, styring af lastbærende materiel, salgsprocesser og back office-produktivitet.

Forretningsområdernes samlede årlige resultatforbedring under Headlight-projektet udgjorde DKK 25 mio. på årsbasis. Forbedringerne har været afgørende for at bevare resultater og fremtidssikre aktiviteter. Nye initiativer tages og iværksættes løbende i forlængelse af den indstilling om løbende forbedring, som nu er forankret i organisationen.

Investeringsprogrammet fortsatte i 2012 med investering i 229 tørlast- og køletrailere for i alt DKK 52 mio. Investeringen forbedrer trailerflådens kvalitet og aldersprofil, hvilket øger konkurrencedygtigheden, herunder kapaciteten til at levere de rigtige trailere til rette sted.

### Fremtidige markedstendenser

Den underliggende vækst forventes at blive lav i 2013, hovedsageligt på grund af den fortsatte svage europæiske makroøkonomi. Den vigtigste region er Storbritannien, der er midtpunkt for mange af divisionens aktiviteter, og hvor der forventes en afdæmpet efterspørgsel i 2013.

### Strategiske prioriteringer

DFDS Logistics' viste resultatnedgang i 2012, hovedsageligt på grund af de ændrede markedsforhold i den norske papirindustri og effekten på Nordic Contract. Imidlertid opnåede de fire øvrige forretningsenheder acceptable resultater.

En hovedprioritet er en ændring af forretningsstrukturen. Således implementeredes i januar 2013 en landestruktureret organisation inddelt i tre forretningsområder:

1. Nordic
2. Continental
3. UK & Ireland

Den nye struktur vil facilitere en bedre koordinering af aktiviteter og understøtte leveringen af flere typer af transportløsninger til kunder gennem en enkelt kontaktperson. Samtidig styrkes konkurrenceevne gennem forenklet administration.

LOGISTICS DIVISION	2012					2011				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK mio.										
Nettoomsætning	1.083	1.066	1.082	1.028	4.259	1.116	1.149	1.064	1.001	4.330
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	36	43	32	29	140	33	42	40	56	171
Resultatandele i associerede virksomheder	0	0	0	0	0	-1	1	2	-2	0
Avance ved salg af langfristede aktiver	1	3	1	1	6	1	0	4	5	10
Af- og nedskrivninger	-16	-18	-16	-18	-68	-18	-17	-18	-19	-72
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	21	28	17	12	78	15	26	28	40	109
Driftsmarginal (EBIT), %	1,9	2,6	1,6	1,2	7,3	1,3	2,3	2,6	4,0	2,5
Særlige poster, netto	0	-79	-1	0	-80	-6	-2	-3	-3	-14
Driftsresultat efter særlige poster (EBIT)	21	-51	16	12	-2	9	24	25	37	95
Investeret kapital, gennemsnit	915	880	831	806	856	953	927	896	894	921
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	11,3	-21,9	5,8	4,5	-0,1	3,4	9,0	10,6	18,1	9,7
Tons, '000	241	182	176	185	784	378	259	243	251	1.131
Enheder, '000	82	83	83	82	330	89	90	85	81	345

## STRATEGISKE PRIORITERINGER FOR 2012

Strategiske prioriteringer	Resultat
Sikre at Intermodal igen bliver overskudsgivende.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intermodal fortsatte med at forbedre driften og blev igen overskudsgivende i 2012. Ændringer i forretningsmodellen for containeraktiviteterne førte til et mindre overskud for første gang i flere år.</li> <li>Jernbaneaktiviteterne opnåede en markant forbedring i 2012 med gode resultater for transporter mellem Danmark og Italien.</li> </ul>
Fortsat styrke forbedringskulturen, som blev udviklet i forbindelse med Headlight-projektet, gennem udvidelse af projektet til de resterende dele af DFDS Logistics.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt Headlight fortsatte med at levere forbedringer til alle enheder i hele 2012. Hovedfordelen er et standardiseret ledelsessystem</li> </ul>
Fortsætte udviklingen af aktiviteterne inden for kølevare- og højværdisektoren og søgere muligheder for opkøb, der kan øge produktbudgettet til kunderne.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kølevare- og højværdisektorerne genererer fortsat en øget rentabilitet, men er dog påvirket af prispresset, som præger det generelle marked.</li> <li>Der blev lanceret en ny aktivitet i Belfast for tanktransport mellem Irland og Europa. Aktiviteten er hurtigt blevet en rentabel nicheaktivitet.</li> </ul>
Pilotteste det nye transportstyrings-system, Velocity.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systemudviklingen af Velocity blev færdiggjort i slutningen af 2012. Testfasen forventes at blive længere end først antaget således, at implementeringen i første lokation vil ske i andet kvartal af 2013.</li> </ul>

Derudover er følgende prioriteringer for 2013:

- Udvide den geografiske dækning og øge trafikken til Østeuropa
- Påbegynde implementeringen af det nye transportstyringsystem, Velocity
- Fortsat forbedre fastholdelsen og forøgelsen af kunder ved hjælp af Customer Focus-initiativet.

**Nordic Transport**

Trafikken mellem Sverige og Storbritannien var påvirket af øget konkurrence, men det lykkedes at øge mængderne og vinde markedsandele i et vigende marked. Også trafikken mellem Danmark og Storbritannien opnåede en positiv mængdeudvikling. Alle trafikker fastholdt acceptable marginer, med undtagelse af trafikkerne mellem Sverige og Storbritannien, hvor konkurrencesituationen var mere udfordrende. Trafikken mellem Norge og Storbritannien leverede fortsat de højeste marginer i forretningsområdet.

Trafikken til Rusland og Litauen, inklusive transittrafik fra Litauen til Storbritannien via Danmark, fortsatte den gode udvikling og opfyldte, ved anvendelse af to DFDS-ruter, vores strategi om integrerede løsninger. Fra, for blot tre år siden, ikke at have nogle mængder på disse markeder, er der skabt betydelige mængder på DFDS Seaways' ruter i Østersøen – en udvikling, der forventes at fortsætte i de kommende år.

Forretningsområdet forventes at fortsætte den positive mængdeudvikling i 2013 og der er iværksat tiltag for at forbedre rentabiliteten.

**Continental Transport**

Continental Transport fortsatte den positive udvikling i 2012. Der var skarp



LOGISTICS DIVISION	2012					2011				
DKK mio.	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
<b>Nordic Transport</b>										
Omsætning	193	200	217	172	782	173	179	163	147	662
EBIT før særlige poster	5	6	3	1	15	5	5	3	10	23
Investeret kapital	119	132	126	170	134	79	80	70	124	73
ROIC, %	19,2	10,8	8,4	0,7	8,0	25,3	25,0	22,9	32,3	27,3
Enheder, '000	10,6	10,9	11,0	11,4	43,8	10,1	9,3	9,5	10,1	39,0
<b>Continental Transport</b>										
Omsætning	344	344	333	331	1.352	377	366	346	314	1.403
EBIT før særlige poster	3	6	3	3	15	-1	3	2	3	7
Investeret kapital	154	166	136	147	153	281	227	240	161	253
ROIC, %	6,9	11,5	6,8	6,5	7,5	-1,4	5,3	3,3	7,5	3,5
Enheder, '000	25,7	25,6	25,2	25,1	101,5	30,1	29,2	26,1	25,2	110,6
<b>European Contract</b>										
Omsætning	223	237	244	259	963	212	225	221	235	893
EBIT før særlige poster	10	12	7	8	37	8	10	13	15	46
Investeret kapital	195	192	206	157	186	157	152	159	177	159
ROIC, %	20,3	19,0	10,8	16,6	15,1	20,4	26,3	32,7	33,9	27,3
Enheder, '000	20,7	21,2	21,9	23,9	87,7	19,0	20,3	20,4	21,2	80,9
<b>Intermodal</b>										
Omsætning	263	248	246	235	992	270	310	269	262	1.111
EBIT før særlige poster	0	8	4	-3	9	-3	0	-2	1	-4
Investeret kapital	180	176	172	187	180	164	219	193	184	193
ROIC, %	0,2	14,4	6,8	-5,6	3,7	-7,3	0,0	-4,1	2,2	-2,1
Enheder, '000	25,0	25,0	24,7	22,4	97,1	29,7	31,3	29,2	24,7	114,9
<b>Nordic Contract</b>										
Omsætning	96	83	74	76	329	114	113	110	102	439
EBIT før særlige poster	3	-4	0	4	3	6	8	12	11	37
Investeret kapital	224	129	133	132	167	259	241	223	219	241
ROIC, %	5,4	-9,3	-0,7	7,3	1,1	9,3	13,3	21,5	20,1	15,7
Tons, '000	241	182	176	185	783	378	259	243	251	1.131
<b>Ikke-fordelte poster</b>										
Omsætning	31	32	33	28	124	23	22	23	19	87
EBIT før særlige poster	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Pr. 1. januar 2012 fordeles divisionens administrationsomkostninger fuldt ud til forretningsområderne. Sammenligningstal for 2011 er tilpasset ændringen. Den investerede kapital er opgjort ultimo perioden i kvartalerne og beregnet som et gennemsnit for hele året. Afkast af investeret kapital er beregnet for særlige poster for forretningsområderne.

konkurrence på hellæsmarkedet mellem Kontinentet og Storbritannien, og det var vanskeligt at opnå et acceptabelt afkast. Trafikkerne tilfører imidlertid kritisk masse til DFDS Logistics og væsentlige mængder til DFDS Seaways' rutenetværk, hvilket gør dem værdifulde for koncernen. Forretningsområdet omfatter også køletrafikker og partlæs samt driftskontrakter for virksomheders outsourcing af transport- og logistikopgaver, hvilket giver højere afkast.

Selskabet i Hamburg er primært aktiv i trafikker mellem Nordtyskland og Storbritannien og skabte høj vækst i segmentet med forbrugsvarer (FMCG). Samtidig etableredes en ny trafik mellem Nordtyskland og Italien. Trafikken mellem Belgien og Storbritannien opnåede ligeledes vækst. For det største trafikområde mellem Holland/Ruhr og Storbritannien

var mængderne faldende, hvilket også var gældende for trafikken fra Belgien/Frankrig til Skandinavien.

Der er iværksat en række salgsmålinger for at øge væksten inden for alle områder i 2013. Marginerne på hellæs forventes imidlertid ikke at blive forbedret væsentligt. Forretningsområdet er generelt en stor kunde på DFDS Seaways' ruter i regionen, og der er yderligere potentiale til at levere vigtige fragtmængder til disse ruter.

#### European Contract

I Skotland var akvakultur mængderne større end forventet og over niveauet i 2011. Vejrforholdene i højsæsonen under vinteren var mere favorable sammenlignet med tidligere år. Omsætningen og indtjeningen afspejlede den øgede mængde. Forventningen til 2013 og fremover er fortsat positiv.

Driftsresultatet for de nordiske aktiviteter var på linje med forventningerne i første halvår af 2012, men blev i sidste halvdel af året påvirket af en markant tilbagegang i importen til Irland. Konkurrenceniveauet på køle- og tørlastmarkederne forblev højt gennem hele året. I starten af 2012 var der tilgang af en ny aktivitet, tanktransporter, gennem en mindre akquisition, og der blev i løbet af året gjort gode fremskridt i udviklingen af aktiviteten.

Aktiviteterne i Peterborough opnåede igen en væsentlig mængdevækst fra kernekunder gennem hele året. Resultatudviklingen oversteg den oprindelige forventning og der blev opretholdt et højt serviceniveau over for alle kernekunder.

#### **Intermodal**

Intermodals jernbaneaktiviteter, som forbinder Skandinavien, Benelux, Tyskland og Storbritannien med Italien, gjorde fortsat gode fremskridt, hvad angår omsætning og marginer. Den sydgående trafik i Norge blev ramt af den største kunde Peterson Paper's konkurs. Der forventes yderligere vækst inden for alle Intermodals jernbanetrafikområder i 2013.

De norske containeraktiviteter, som forbinder Oslo Fjord og vestkysten med kontinentet og Storbritannien, opnåede forbedringer i både mængder og indtjening. Oslo Fjord-ruten vil fortsat operere under et produktionssamarbejde med Samskip og Unifeeder.

For første gang i flere år lykkedes det dør-til-dør containertransporten Kontinentet/Irland, at opnå et positivt driftsresultat. Genopretningen af rentabiliteten blev opnået gennem et selektivt fokus på kundeporteføljen kombineret med en generel reduktion af driftsomkostningerne. Shippingaktiviteterne er baseret på et produktionssamarbejde (VSA) med Samskip. Markedet er stadig påvirket af en vis overkapacitet, som præger fragtrater og rentabilitet. Der forventes en yderligere forbedring af resultatet i 2013.

DFDS' Suardiaz Line (DSL), som ejes 50/50 af DFDS og Valpores Suardiaz Logística, Spanien, opererer dør-til-dør containertransport mellem Irland, Storbritannien og Spanien baseret på et produktionssamarbejde med Mac Andrews. De irske og spanske markeder var stadig hårdt ramt af den økonomiske krise, men

til trods herfor blev rentabiliteten yderligere stabiliseret i 2012. Der forventes en fortsat vækst i 2013.

DFDS Contract Logistics Ireland indgik en ny treårig 4PL-kontrakt med Irish Dairy Board, som sammen med den treårige forlængelse af Wellman-kontrakten sikrede fremtidig vækst i logistikaktiviteter i Irland. Det irske resultat blev påvirket i negativ retning af betalingen af en fordring fra tidligere år.

#### **Nordic Contract**

Forretningsområdet stod over for alvorlige udfordringer i 2012, idet sideportskibsfarten blev ramt af væsentlige ændringer i markedet. En af de papirfabrikker, der stod for en stor del af mængderne, blev lukket i løbet af året, og en nøglekunde blev begæret konkurs. Begge dele reducerede kapacitetsudnyttelsen af tonnagen og dermed rentabiliteten.

2013 forventes også at blive udfordrende, men tiltag er iværksat for at reducere kapaciteten og sikre en rentabel drift i løbet af året. Der opereres nu tre sideportskibe, sammenlignet med tidligere fem skibe, og et mindre lo-lo-skib.

#### **Resultatudvikling**

Omsætningen blev reduceret med 1,6% til DKK 4.259 mio. i 2012, idet lavere mængder i Continental Transport, Intermodal og Nordic Contract oversteg højere omsætning i Nordic Transport og European Contract.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster blev reduceret med 18,1% til DKK 140 mio. i 2012 som følge af den betydelige resultatpåvirkning på Nordic Contract af de strukturelle markedssændringer.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev DKK 78 mio., en nedgang på 28,4%. Nedgangen indeholder flere engangsomkostninger i 4. kvartal 2012 på ialt DKK 13 mio. relateret til Irland, Norge og Sverige. Særlige poster udgjorde en omkostning på DKK 80 mio., inklusive en nedskrivning på DKK 75 mio. af tre sideportsskibe.

Den gennemsnitlige investerede kapital udgjorde DKK 856 mio. i 2012, en reduktion på 7,1%. I 2012 var afkastet af den investerede kapital -0,1% og 7,2% eksklusive særlige poster.

# RISIKOFAKTORER

## RISIKOSTYRING INDGÅR SOM EN INTEGRERET DEL AF LEDELSEN AF DFDS Gennem en løbende afvejning af risici og muligheder, ligesom bestyrelsen løbende informeres om væsentlige risici.

### Konjunktur- og markedsrisiko

Risici for større udsving i indtjeningen afledt af ændringer i markeds- og konjunkturforhold er højt for koncernens shippingaktiviteter og lavest for koncernens transport- og speditonsaktiviteter. Forskellen skyldes en høj andel af faste omkostninger i shippingaktiviteterne og en lav andel af faste omkostninger i logistik- og speditonsaktiviteterne.

Markedet for shipping af fragt og passagerer påvirkes af den generelle efterspørgsels- og konjunkturudvikling. Væsentlige nedgange i efterspørgslen vil i mange tilfælde medføre overkapacitet, idet kapacitet kun kan reduceres ved erstatning af større skibe med mindre skibe eller ved at fjerne et skib fra en rute. Sidstnævnte kan medføre en væsentlig forringelse af kundeservice som følge af færre afgang. Herudover medvirker overkapacitet til at øge prispresset i et marked.

For blandt andet at imødegå sådanne konjunkturrisici er en andel af fragtflåden indchartret. Det tilstræbes at indchartrere tonnage for perioder på mindre end ét år med mulighed for forlængelse, hvilket giver mulighed for at tilbagelevere tonnage med kort varsel. Alle passagerskibe er ejet, hvilket begrænser mulighederne for at tilpasse passagerskibskapaciteten på kort sigt. For containeraktiviteterne sikres kapaciteten primært ved produktionssamarbejder med andre rederier, hvilket øger fleksibiliteten. Logistikaktiviteterne anvender i vid udstrækning vognmænd som underleverandører og lejet materiel, hvilket medfører en høj andel af variable omkostninger og dermed lavere konjunkturrisici.

DFDS' geografiske diversifikation på tværs af Nordeuropa, herunder aktiviteter rettet mod Rusland og de omkringlig-

gende lande, reducerer afhængigheden af udviklingen i enkelte regioner. Derudover medvirker antallet af ruter og øvrige aktiviteter til at balancere kommercielle risici, inklusive muligheder for rotering af tonnage mellem ruter.

Markedet for shipping af fragt og passagerer påvirkes desuden af industrispecifikke forhold. Dette omfatter ændringer i betingelserne for konkurrerende transportformer som vej- og jernbanetransport samt luftfart. Sidstnævnte har primært betydning for passagerområdet. Hertil kommer ændringer i lokale og regionale konkurrenceforhold, herunder åbning af konkurrerende ruter og kapacitetsudvidelser på eksisterende ruter.

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

### Risici knyttet til forretningsudvikling og investeringer

Sådanne risici er afledt af DFDS' vækststrategi, som omfatter organisk vækst, herunder køb og salg af tonnage, og vækst gennem virksomheds- og aktivitetsskøb. De væsentligste risici knyttet til organisk vækst vedrører udvidelser af kapaciteten i det eksisterende rutenetværk ved indsættelse af yderligere eller større tonnage. Virksomheds- og aktivitetsskøb kan indebære betydelige risici afhængig af blandt andet 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, herunder afkastkrav.

### Markedet for tonnage

DFDS indchartrer fortrinsvis fragtonnage, hvilket indebærer risici knyttet til dels udviklingen i charter-rater, dels tilgængelighed af tonnage, der opfylder DFDS' behov. I forbindelse med udchartring af overskydende tonnage er tilsvarende risici relevante samt modpartsrisici. Hertil kommer risici knyttet til prisudviklingen og ordretider for nybygninger samt modpartsrisici.

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

### Driftsrisici, sikkerheds- og miljørisici

De væsentligste driftsrisici er knyttet til driften af skibe og havneterminaler. Tekniske problemer kan medføre uplanlagte dokophold og forstyrrelser i rutedriften, hvilket kan medføre tab af omsætning. Erstatningstonnage kan som regel indsættes med kort varsel gennem indchartring. For at minimere driftsrisici driver DFDS et systematisk og omfattende vedligeholdelsesprogram for alle skibe, som omfatter dokophold med jævne mellemrum. Herudover kan ekstreme vejrforhold forårsage forsinkelser og aflysninger af afgang, ligesom strejker i havne kan medføre driftsforstyrrelser.

I DFDS' aktiviteter indgår anvendelse af blandt andet fragt- og passagerskibe, havneterminaler, pakhuse og lastbærende udstyr, hvilket indebærer sædvanlige sikkerhedsrisici knyttet til 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 sikker-

Risici	Politikker	Afdækning 2012
<b>Bunker</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stigning i oliepris</li> <li>Forventet årligt bunker forbrug 2013: 477.100 tons</li> <li>Samlet bunkeromkostning i 2012: DKK 2.051 mio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afdækning af udsving i oliepris på 60-90 % af forventet olieforbrug for de næste fire kvartaler</li> <li>Afdækning af oliepriserisiko sker gennem pristillæg (klausuler i fragtaftaler, BAF: Bunker adjustment factor, og oliepristillæg for passagerer) og finansielle instrumenter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En olieprisændring på 1% i forhold til prisniveauet ultimo december 2012 skønnes at ville medføre en resultatpåvirkning på ca. DKK 6,4 mio.</li> <li>Samlet afdækning af olieforbrug: 62% <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommerciel afdækningsgrad udgør omkring 48%</li> <li>Finansiel afdækning udgør 14%</li> </ul> </li> </ul>
<b>Rente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Renteændringer, primært stigninger</li> <li>Ved opgørelse af fastrenteandel indgår langsigtede charteraftaler som fastforrentede lån</li> <li>Renteudgifter udgjorde DKK 134 mio. i 2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Varighed 9-36 måneder</li> <li>Fastrenteandel 40-70 %</li> <li>Omfatter implicit fast rente for langsigtede charteraftaler</li> <li>Risikomål opgøres som netto position (netto af indestående)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Varighed ultimo 2013: 17 måneder</li> <li>Fastrenteandel: 76% [andel af fast forrentede lån, inklusive renteswaps og charteraftaler]</li> <li>En rentestigning på 1%-point i forhold til niveauet ultimo december 2012 skønnes at ville medføre en negativ resultatpåvirkning på ca. DKK 8 mio.</li> </ul>
<b>Valuta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Translationsrisici vedrører ændringer i valutakurser, der påvirker resultatopgørelsen som følge af ændringer i værdien af monetære aktiver og forpligtelser i fremmed valuta</li> <li>Transaktionsrisici vedrører ændringer i valutakurser, som påvirker indtjeningen, når omsætning og omkostninger ikke afholdes i samme valuta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positioner afdækkes gennem matching af valutaer for aktiver og forpligtelser</li> <li>Netto-positioner, som overstiger SEK 200 mio., NOK 100 mio. og GBP 20 mio., afdækkes ved brug finansielle sikringstransaktioner</li> <li>På gruppeniveau aggregeres datterselskabers eksponering så indbyrdes afdækninger udnyttes</li> <li>Derudover begrænses risici gennem tilpasning af priser og omkostningsstrukturer i valuta</li> <li>Finansiel afdækning anvendes efter behov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Primære netto-valutabalancerepositioner primo 2013 er som følger: <ul style="list-style-type: none"> <li>SEK: DKK 1 mio.</li> <li>GBP: DKK 0 mio.</li> <li>NOK: DKK 70 mio.</li> </ul> </li> <li>Ca. 84% af omsætningen faktureres i fremmed valuta</li> <li>Primære netto-valuta pengestrømme i 2013 skønnes at være som følger: <ul style="list-style-type: none"> <li>SEK (indtægt): 380 mio.</li> <li>GBP (indtægt): 10 mio.</li> <li>NOK (indtægt): 150 mio.</li> <li>USD (udgift): 175 mio.</li> </ul> </li> <li>Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget afdækning af transaktionsrisici, bortset fra afdækning af bunkerudgifter i USD</li> </ul>
<b>Likviditet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Likviditetsrisici vedrørende betalinger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilstrækkelig likviditet sikres ved at fastholde et minimum af likviditetsreserver og trækingsrettigheder på DKK 400 mio.</li> <li>Derudover tilstræbes en øget diversificering af låneporteføljen i form af virksomhedsobligationer eller lignende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Likviditetsrisici kan ikke kvantificeres</li> <li>Det totale likviditetsberedskab udgør DKK 1.523 mio. Likviditetsberedskabet består af likvide netto-beholdninger på DKK 1.197 mio. ultimo 2012 og trækingsrettigheder på DKK 326 mio.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Modpartsrisici med finansielle institutioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grænser for placering af likviditet hos banker fastlægges ud fra kreditvurderinger af banker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modpartsrisici afdækkes gennem overholdelse af fastsatte grænser</li> </ul>
<b>Solvens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Risici forbundet med høj finansiel gearing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Målsætning om egenkapitalandel, der udgør minimum 40 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ultimo december 2012 udgjorde egenkapitalandelen 57%</li> </ul>

hedspolitik 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.

I beretningen om samfundsansvar (CR) på side 42-61 redegøres nærmere for sikkerheds- og miljørisici samt DFDS' styring heraf og forebyggende indsats.

### Politiske og legale risici

DFDS' aktiviteter påvirkes af lov- og regelændringer vedrørende rederi- og transportsektoren samt rammebetingelser for infrastruktur i Nordeuropa. Foruden politiske institutioner er DFDS underlagt søfartskonventioner udstedt af IMO (International Maritime Organisation), der inden for FN varetager søfartsspørgsmål, hovedsageligt relateret til sikkerheds- og miljøforhold.

Ændringer i love og regler angående DFDS' rammebetingelser kan medføre negative konsekvenser, blandt andet et øget omkostningsniveau og ændringer i trafikstrømme, eksempelvis mellem sø og land. Sådanne risici er blandt andet knyttet til kravet om sænkning af svovlindholdet i bunker til 0,1% i 2015 i Østersøen og Nordsøen.

I miljødelen af beretningen om samfundsansvar (CR) på side 54-57 redegøres nærmere herom.

Andre væsentlige politiske risici vedrører ændring af beskatningsordninger for medarbejdere til søs, bortfald af det toldfri salg i Norge ved tilslutning til EU, bortfald af momsfrigørelse på billetter og ombordsalg samt ændring af tonnageskatningsordninger.

DFDS følger aktivt udviklingen på disse områder, blandt andet gennem deltagelse i brancheorganisationer.

### Finansielle risici

DFDS er eksponeret for en række finansielle risici, som er sædvanlige for internationale virksomheder, herunder for shippingvirksomhed. De primære finansielle risici vedrører ændringer i

oliepriser, valutakurser og rentesatser. Endvidere er DFDS eksponeret for likviditetsrisici i forbindelse med betalinger og modpartsrisici. Styring af de finansielle risici foregår på grundlag af en vedtagen politik om finansiell risikostyring med retningslinjer for de respektive risiko-områder. Styringen af risici sker centralt i overensstemmelse med den vedtagne politik. Finansielle risici drøftes løbende i koncernledelsen, ligesom bestyrelsen løbende informeres om risici og afdækningen heraf.

I 2012 har et fokusområde været diversificering af låneporteføljen. I den forbindelse solgte DFDS i april 2012 fireårige usikrede virksomhedsobligationer på Oslo Børs til en værdi af NOK 500 mio. til en række institutionelle investorer i Norge, Sverige og Danmark. Udstedelsen er sket som et supplement til, og delvis erstatning af, den eksisterende bankgæld. For at understøtte låneporteføljens løbende diversificering forventer DFDS at udstede virksomhedsobligationer jævnligt, og markedet for virksomhedsobligationer vil derfor blive overvåget fremadrettet. Derudover er der i forbindelse med udløbet af de treårige trækingsrettigheder, som blev etableret i 2010, forhandlet nye trækingsrettigheder til sikring af tilstrækkelig likviditet.

DFDS' shippingaktiviteter indebærer en forholdsvis høj grad af kapitalintensitet. Samtidig er efterspørgslen efter transportydelse i nogen grad cyklisk. Dette medfører en risiko for væsentlige udsving i indtjeningen og derfor søges finansiell fleksibilitet opretholdt gennem en solid kapitalstruktur. I lyset af den fortsatte usikkerhed om den fremtidige konjunkturudvikling, og DFDS' vækststrategi, skønnes kapitalstrukturen at være tilfredsstillende. DFDS ejer desuden flere ubelånte skibe og risici vedrørende refinansiering anses derfor for at være begrænsede.

I tabellen på side 36 redegøres nærmere for de finansielle risici, som er gældende for DFDS. Derudover henvises til note 28 for uddybning af de finansielle risici. For de respektive risikoområder kan fremhæves:

- **Bunker:** Fragtområdet er kendetegnet ved en høj afdækning af risici forbundet med ændringer i olieprisen. Afdækningsgraden påvirkes desuden af kapacitetsudnyttelsen således, at en højere kapacitetsudnyttelse alt andet lige fører til en stigning i afdækningsgraden. En prisændring på 1% i forhold til prisniveauet ultimo december 2012, som var på ca. USD 595 pr. ton, forventes at ville medføre en negativ resultatpåvirkning på ca. DKK 6,4 mio.
- **Rente:** Ultimo december 2012 udgjorde andelen af netto-fastforrentede lån 76%, hvilket er højere end målet om en afdækningsgrad på 40-70%. Fastrenteandelen forventes nedbragt i 2013 ved gældsoptagelse relateret til investering i to nybygninger. Ved vurdering af renterisici opgøres langsigtede charteraftaler som fastforrentede lån. En rentestigning på 1%-point i forhold til niveauet ultimo december 2012 ville medføre en negativ resultatpåvirkning på ca. DKK 8 mio.
- **Valuta:** Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget afdækning af transaktionsrisici, som primært vedrører SEK, NOK, GBP og USD. På grund af ustabilitet inden for eurozonen overvåges EUR-risici løbende, men afdækkes ikke. I forbindelse med afdækning af oliepriserisici afdækkes dog USD.
- **Likviditet:** DFDS udarbejder systematisk og løbende interne kreditvurderinger for alle finansielle modparter. Den interne kreditvurdering er baseret på ratings fra internationale kreditbureauer, og bestyrelsen har på denne baggrund godkendt generelle grænser for indeståender m.v. hos finansielle modparter. Risici skønnes på nuværende tidspunkt at være begrænsede.
- **Solvens:** Ultimo 2012 var DFDS' egenkapitalandel 57%.



# AKTIONÆRFORHOLD

## Kurs, markedsværdi og omsætning

Ved udgangen af 2012 var DFDS-aktiens kurs 255,5, en nedgang på 28,0% i forhold til 2011. Til sammenligning steg et indeks bestående af sammenlignelige virksomheder med 21,5% i 2012 og totalindekset for NASDAQ OMX København (OMXC) steg med 24,7% i 2012.

Indekset af sammenlignelige selskaber omfatter: DSV (DK), Finnlines (SF), Irish Continental Group (IE), Tallink (ES), og Viking Line (SF).

DFDS' markedsværdi var DKK 3.796 mio. ved udgangen af 2012. Der blev handlet i alt 1,8 mio. DFDS-aktier i 2012 svarende til en værdi på DKK 544 mio., hvilket var 41,1% lavere end i 2011.

## Udbytte

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

På baggrund af DFDS' fortsat solide kapitalstruktur foreslår bestyrelsen, at der udbetales et udbytte for 2012 på DKK 14 pr. aktie.

## Aktiekapital

DFDS A/S' aktiekapital var DKK 1.486 mio. i 2012. Aktiekapitalen bestod ved udgangen af 2012 af én aktieklasser fordelt på 14.856.081 aktier à nominelt DKK 100 pr. aktie. DFDS-aktien er noteret på NASDAQ OMX København.

## Aktionærsammensætning

Ved udgangen af 2012 var antallet af navnenoterede aktionærer 15.627 med en ejerandel af aktiekapitalen på 93,8%. Lauritzen Fonden var den største aktionær ved udgangen af 2012 med en ejerandel på 36,3% af den samlede aktiekapital. Udenlandske aktionærer ejede 3,1% af aktiekapitalen ved udgangen af 2012 sammenlignet med 3,4% ved udgangen af 2011.

## AKTIERELATEREDE NØGLETAL

	2012	2011	2010	2009	2008
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	10	50	47	11	32
Udbytte pr. aktie, DKK	14	14	8	0	0
Udbytte payout ratio, %	140	28	17	0	0
Direkte afkast, %	5,4	3,9	1,9	0,0	0,0
P/E ratio	26	7	9	33	12
Indre værdi pr. aktie, DKK	465	469	427	455	427
Kurs/Indre værdi (K/I)	0,55	0,76	0,98	0,79	0,93
<i>Aktiekurs, DKK:</i>					
Kurs ultimo året	256	355	418	358	399
Kurs høj	386	480	423	416	785
Kurs lav	258	353	309	250	290
Markedsværdi, DKK mio.	3.796	5.274	6.210	2.864	3.192
Antal aktier ultimo året, mio.	14,9	14,9	14,9	8,0	8,0

## Investor relations

Søren Brøndholt Nielsen, Director,  
IR and Corporate Planning  
Tlf.: +45 33 42 33 59  
e-mail: soeren.broendholt@dfds.com

## Aktionærsekretariat

Helle Hvidtfeldt Jensen, Secretary  
Tlf.: +45 33 42 32 71  
e-mail: shareholder@dfds.com

## Finanskalender

Ordinær generalforsamling  
22. marts 2013 kl. 14.00  
Radisson SAS Falconer Center  
Falkoner Allé 9  
2000 Frederiksberg

## Udsendelse af regnskabsmeddelelser i 2013

1. kvartal: 22. maj  
1. halvår: 22. august  
3. kvartal: 20. november

## ANALYTIKERE, DER FØLGER DFDS-AKTIE

### CARNEGIE BANK

Stig Frederiksen  
Tlf.: +45 3288 0258  
E-mail: stig.frederiksen@carnegie.dk

### DANSKE BANK MARKETS

Erik Bergöö  
Tlf.: +45 4512 8036  
E-mail: erbe@danskebank.dk

### HANDELSBANKEN CAPITAL MARKETS

Dan Togo Jensen  
Tlf.: +45 4679 1246  
E-mail: dato01@handelsbanken.dk

### NORDEA MARKETS

Finn Bjarke Petersen  
Tlf.: +45 3333 5723  
E-mail: finn.bjarke.petersen@nordea.com

### SEB ENSKILDA

Nikolaj Kamedula  
Tlf.: +45 3328 3314  
E-mail: nikolaj.kamedula@enskilda.dk

**SELSKABSMEDDELELSER 2012**

Dato	Meddelelse
13-12-2012	Finanskalender 2013
15-11-2012	Kvartalsresultat som forventet i svækket marked
07-11-2012	Invitation til tele-konference om kvartalsrapport 15. november 2012
24-10-2012	Konkurrencedygtighed på Kanalen styrkes
26-09-2012	Joint venture med Louis Dreyfus Armateurs gennemført
19-09-2012	Højere fragtmængder mellem Storbritannien og Kontinentet
13-09-2012	Nybygningskontrakter ophævet
29-08-2012	Værft i betalingsstandsning
23-08-2012	Indberetning af ledende medarbejders og disses nærtstående transaktioner med DFDS A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer
21-08-2012	Resultat påvirket af vanskelig opstart på Kanalen og recession i Storbritannien
03-08-2012	Invitation til tele-konference om halvårsrapport 21. august 2012
06-07-2012	DFDS underskriver ny aftale med volvo
11-06-2012	Beslutning om salg af Seafrances aktiver
22-05-2012	Udfordrende første kvartal som ventet for DFDS
14-05-2012	Invitation til telekonference om kvartalsrapport 22. maj 2012
18-04-2012	DFDS har med succes udstedt virksomhedsobligation
03-04-2012	Køb af havneterminal i Gøteborg godkendt
29-03-2012	DFDS A/S - forløb af ordinær generalforsamling den 29. marts 2012
27-03-2012	Rutenetværk udvides gennem joint venture med Louis Dreyfus Armateurs
23-03-2012	Frekvens fordobles på Calais-Dover
13-03-2012	Indberetning af ledende medarbejders og disses nærtstående transaktioner med DFDS A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer
05-03-2012	Tildeling af aktieoptioner
05-03-2012	Indkaldelse til DFDS A/S ordinære general-forsamling 2012
01-03-2012	Rekordresultat i 2011 bringer DFDS styrket ind i udfordrende 2012
17-02-2012	Invitation til tele-konference om årsrapport 2011
03-02-2012	DFDS og Louis Dreyfus Armateurs åbner 17. februar ny rute mellem Dover og Calais
18-01-2012	Øget konkurrence mellem Sverige og England
10-01-2012	DFDS og Louis Dreyfus Armateurs planlægger ny rute på Dover - Calais

**EJERFORDDELING, ULTIMO 2012**

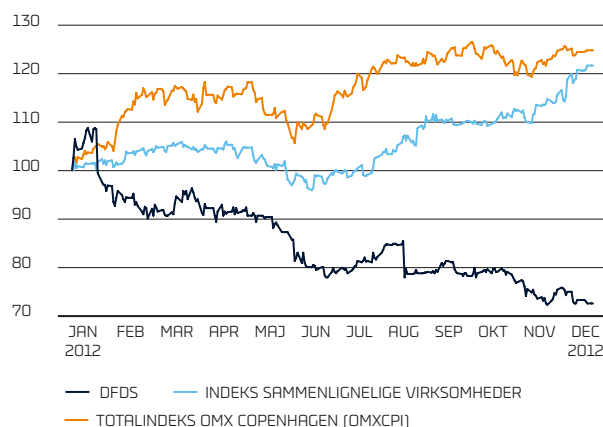
**ANDEL AF AKTIEKAPITAL, %**

Lauritzen Fonden <sup>1</sup>	36,3
A.P. Møller - Mærsk <sup>1</sup>	31,4
Andre institutionelle og finansielle investorer	16,9
Andre navnenoterede aktionærer	6,8
Egne aktier	2,4
Ikke navnenoterede aktionærer	6,2

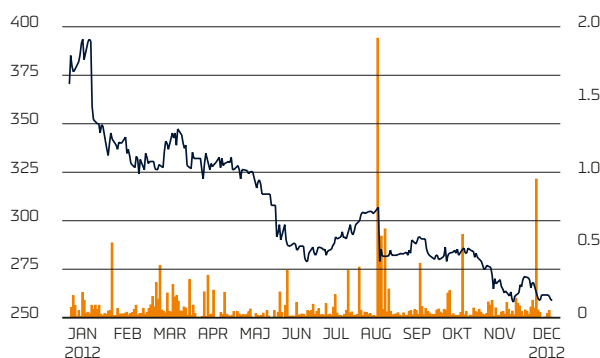
**I alt** **100,0**

<sup>1</sup> Hjemsted i København

**INDEKSERET KURSUDVIKLING FOR DFDS-AKTIE OG INDEKS, 2012 (INDEKS)**



**DFDS-AKTIE: KURSUDVIKLING OG HANDELSVOLUMEN, 2012 (AKTIEKURS, DKK) (ANTAL STYK, 1.000)**



CR BERETNING

CR





# SAMFUNDSANSVAR (CR) I DFDS

## SAMFUNDSANSVAR INSPIRERER TIL VÆRDISKABELSE FOR VORES STAKEHOLDERS OG VORES VIRKSOMHED

### DFDS' CR-ARBEJDE TAGER FORM

2012 var det første fulde driftsår for vores CR Komité. Arbejdet har især været rettet mod udvikling og indkøring af en model for styring af CR-arbejdet, herunder at forene samfundsansvar og værdiskabelsen i forretningen.

Vi har besluttet at decentralisere det daglige CR-arbejde, i modsætning til etablering af en CR-koncernfunktion, for at integrere CR-arbejdet i forretningsområdernes dagligdag.

Vores rapportering om samfundsansvar er under stadig udvikling. Men allerede nu oplever vi, at CR-rapporteringens krav om måling af resultater inspirerer til udvikling. Inden for skadesforebyggelse af fragt har CR-perspektivet således været katalysator for at intensivere måling og deling af best practice på tværs af regioner.

Vi oplever også i stigende grad kunder, der anvender information om DFDS' engagement i CR som en del af deres beslutningsgrundlag. For eksempel ønskede en virksomhed at høre om DFDS' CR-arbejde forud for bookingen af en stor konference på et af vores passagerskibe.

Blandt andet derfor er vi heller ikke i tvivl om, at DFDS bliver mere konkurrencedygtig ved at integrere samfundsansvaret i forretningen.

Vores rapportering i 2012 omfatter ikke alle elementer, som kan rummes under CR-paraplyen. På de områder som er mest centrale for DFDS, eksempelvis udledning af emissioner samt sundhed og sikkerhed for passagerer og medarbejdere, er vores rapportering dog langt fremme. Der, hvor vi skal blive bedre til at indfange samfundsgavnligt aktiviteter i rapporteringen, vedrører HR, kunder og leverandører. Dette forudsætter dog i nogen grad indførelse af bedre IT-systemer til indsamling af data.

For 2013 er vores vigtigste mål at fortsætte forankringen af CR-arbejdet i forretningsområdernes daglige arbejde. Ad denne vej, tror vi, de største fordele kan opnås for alle stakeholders.

**NIELS SMEDEGAARD**  
PRESIDENT & CEO

### Vores tilgang til samfundsansvar

DFDS er ansvarlig for mange medarbejdere, deres arbejdsforhold, sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen. Vi er med til drive Nordeuropas infrastruktur og vareforsyning. Vi er ansvarlige for passagerers sikkerhed, for kunders fragt og miljømæssig forsvarlig drift af vores virksomhed. Vi er også ansvarlige for at skabe et afkast på investeringer i DFDS – og meget mere.

Dette ansvar har vi afspejlet i en række politikker og standarder for områder knyttet til samfundsansvar. På flere områder er der også opstillet konkrete mål for CR-arbejdet, for eksempel vedrørende reduktionen af emissioner og fra 2013 introduceres mål om kundetilfredshed.

Foruden politikker har DFDS indført en etisk code of conduct, som er et tillæg til de adfærdsnormer vi stræber efter som defineret i The DFDS Way, se side 18-19.

### Vores CR-strategi

DFDS' CR-strategi tager sigte på at skabe og beskytte værdi for stakeholders og derved understøtte DFDS' position som foretrukket leverandør og arbejdsgiver.

Identifikation af stakeholders og forståelse af deres ønsker og krav til DFDS udgør en vigtig platform for strategien. En oversigt af stakeholders og deres forventning findes på side 44-45. CR-perspektiver skal forankres i organisationen gennem interne tiltag og handlingsplaner, men også gennem en aktiv inddragelse af stakeholders i relevante arbejdsprocesser.

Herudover forudsætter strategien en betydelig kommunikationsindsats over for stakeholders, der hviler på fortsat udvikling af vores evne til at berette om og måle forhold med relevans for CR.



### Styring af arbejdet med samfundsansvar

CR-strategien samt overordnede mål og politikker fastlægges af DFDS' CR Komité med reference til koncernledelsen. Komiteen er sammensat af de ansvarlige for CR-arbejdet i forretningsområder og koncernfunktioner. Niels Smedegaard, administrerende direktør, har det overordnede ansvar for komiteen.

Komiteen mødes mindst en gang i kvartalet, og på to møder er det hensigten at invitere eksterne stakeholders til at deltage. Formanden for komiteen rapporterer to gange årligt til koncernledelsen og en gang årligt til bestyrelsen. En vigtig opgave for komiteen er at fremme decentraliseringen af CR-arbejdet til forretningsområderne og koncernfunktioner. Én gang årligt målrettes et koncernledelsesmøde til CR-arbejdet.

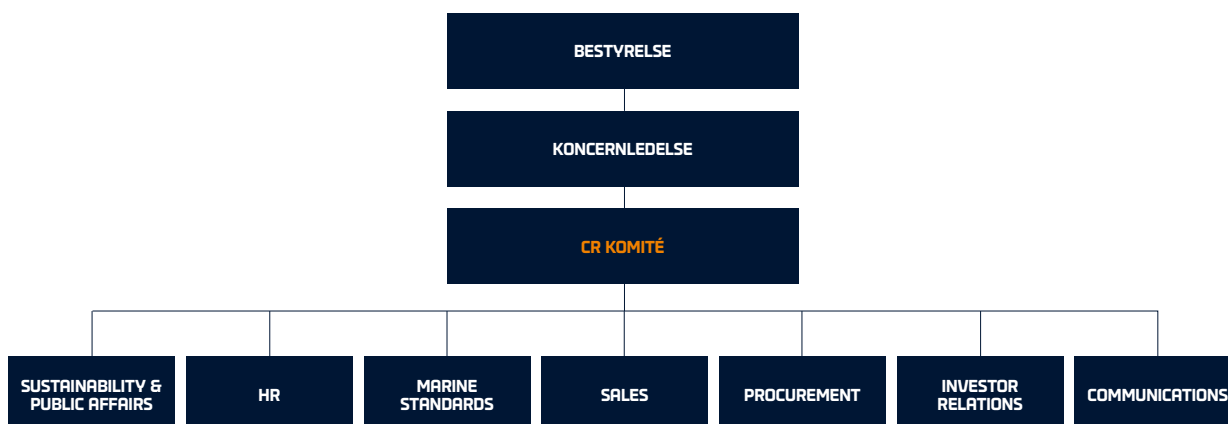
CR Komiteen er ansvarlig for omfanget og udarbejdelsen af DFDS' CR-beretning,

herunder vurdere om DFDS skal tilsluttes eksempelvis UN Global Compact og om beretningen skal auditeres af uafhængige eksterne parter. DFDS' processer for måling og indsamling af data med relevans for CR er under stadig udvikling. På den baggrund vurderes det, at en forøgelse af omfanget af rapporteringen, herunder ekstern auditering, vil være mest hensigtsmæssig om nogle år.

### Samarbejde med interessenter

Værdiskabelse ved CR forudsætter inddragelse af stakeholders. En stakeholder er en person eller organisation, som DFDS påvirker, eller som kan påvirke DFDS, herunder stakeholders uden "stemme", f.eks. miljøet og fremtidige generationer.

På side 44-45 er DFDS' stakeholders, processer for dialog og samarbejde, forventninger til os samt handlinger og planer opstillet.



Tabellen viser vores interesser, hvordan vi samarbejder med dem, og vores opfattelse af fremskridt med relevans for CR.

Interesse	Hvem er de?	Hvordan samarbejder vi?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fragtkunder</li> <li>• Passagerer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Speditions- og kørselsvirksomheder</li> <li>• Producenter af tunge industrivarer</li> <li>• Detailvirksomheder og fødevarerproducenter</li> <li>• Enkeltpersoner, familier og grupper</li> <li>• Busselskaber og rejsebureauer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundetilfredshedsundersøgelser, herunder online for passagerer</li> <li>• Serviceopkald og kontakt via post før afrejse</li> <li>• Løbende relation, herunder møder og opfølgning med kunder</li> <li>• Via fragt- og billetreservationsagenter</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medarbejdere</li> <li>• Fagforeninger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.900 medarbejdere i 20 lande (ult. 2012)</li> <li>• Fagforeninger</li> <li>• Sømandsforeninger</li> <li>• Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daglig ledelse</li> <li>• Årlig medarbejdersamtale</li> <li>• Ugentligt nyhedsbrev til medarbejdere</li> <li>• Medarbejderundersøgelse hvert andet år</li> <li>• Løbende møder og kurser</li> <li>• Lederudviklingsprogram, Zoom</li> </ul>
<b>Offentlige og statslige myndigheder (på land og til søs)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)</li> <li>• European Maritime Safety Agency (EMSA)</li> <li>• Organisationer til efterforskning af ulykker til søs</li> <li>• Arbejdsmiljøagenter</li> <li>• Hav- og kystvagttagenter</li> <li>• Miljøagenter</li> <li>• Lokale myndigheder</li> <li>• Skat, immigrationsafd.</li> <li>• Diverse havnemyndigheder</li> <li>• Vejdirektorater</li> <li>• Nationale turistorganer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Møder via brancheorganisationer</li> <li>• Kommunikation om opfyldelse af regler</li> <li>• Kampagnearbejde</li> <li>• Undersøgelse af opståede hændelser</li> <li>• Møder med nationale regeringer og ministre</li> <li>• Fremme af turisme i regioner/lande</li> </ul>
<b>Finans</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktionærer, herunder hovedaktionær Lauritzen Fonden</li> <li>• Investorer</li> <li>• Finansielle institutioner</li> <li>• Forsikringselskaber og mæglere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvartalsrapporter</li> <li>• Selskabsmeddelelser</li> <li>• Offentlige telekonferencer</li> <li>• Investormøder</li> <li>• Internationale "roadshows"</li> <li>• Løbende dialog med analytikere</li> <li>• Opdateringer på internettet</li> <li>• Løbende dialog med forsikringsmæglere/ selskaber, virksomhedsbesøg</li> </ul>
<b>Branche-organisationer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PSS – Ports Skills &amp; Safety</li> <li>• PSA – Passenger Shipping Association</li> <li>• Det Europæiske Fællesskabs Rederisammenslutning (ECSA)</li> <li>• INTERFERRY</li> <li>• Lokale rederiforeninger</li> <li>• Klassifikationssammenslutninger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PSS-møder og ledelsesinvolvering</li> <li>• Møder i PSA's færgesektion</li> <li>• PSA-møder vedrørende sikkerhed, sundhed, hygiejne, miljø og velfærd</li> <li>• Andre uformelle og formelle møder med konkurrenter og brancheorganisationer</li> <li>• Lobbyvirksomhed/kampagner</li> </ul>
<b>Leverandører</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cateringleverandører</li> <li>• Bunkerleverandører</li> <li>• Vognmænd</li> <li>• Leverandører af reservedele og installationer til skibe</li> <li>• Skibsværfter</li> <li>• Producenter af transportudstyr</li> <li>• Andre leverandører</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Løbende dialog</li> <li>• Audit af større vognmandsforretninger</li> <li>• Mentorprogram for mindre vognmandsforretninger</li> <li>• Interne undervisningslokaler stillet til rådighed for forretningspartnere</li> </ul>
<b>Lokalsamfund vi opererer i</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naboer til havne, terminaler og ruter, lagre, kontorer og andre faciliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontakt gennem lokale medarbejdere</li> <li>• Nyhedsbreve og orientering ved ændringer</li> <li>• Velgørenhed, sponsorering</li> </ul>
<b>Medier, ngo'er m.fl.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medier</li> <li>• Ngo'er (nationale/internationale)</li> <li>• Internationale organisationer</li> <li>• Lauritzen Fonden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikationsafdeling</li> <li>• Medlemskaber af organisationer</li> <li>• Samarbejde med specialorganisationer, f.eks. Carbon Trust</li> <li>• Forskellige publikationer og engagementer</li> </ul>

Hvad forventer de af os?	Fremskridt i 2012	Planer for 2013/2014
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pålidelighed og sikkerhed</li> <li>• Høj frekvens og kapacitet</li> <li>• Nemme at samarbejde med og rejse med</li> <li>• Hurtig kommunikation om ændringer</li> <li>• Informerede medarbejdere, der løser problemer</li> <li>• Forslag til forbedringer</li> <li>• Integreerede transportløsninger</li> <li>• Løbende tilpasning af faciliteter ombord til kunders behov</li> <li>• Forståelse af kundebehov ved undersøgelser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Customer Focus Initiative påbegyndt</li> <li>• Kundetilfredshedsundersøgelse gennemført</li> <li>• Fase 1 opgradering af InfoBridge</li> <li>• Ny key account organisation implementeret</li> <li>• Nyt bookingsystem for passagerer taget i brug på Kanalen</li> <li>• Løbende forbedringer af brugervenlighed af web til booking af rejser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Videreførelse af Customer Focus Initiative</li> <li>• Fase 2 opgradering af InfoBridge, fragtbooking og informationssystem</li> <li>• Opgradering af passagerområder på passager-skibe under dokning</li> <li>• Salgstræning</li> <li>• Cargo Care, videreudvikling af skadesforebyggelse</li> <li>• Nyt CRM system</li> <li>• Videre udrulning af nyt bookingsystem for passagerer</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Et sundt og sikkert arbejdsmiljø</li> <li>• Rimelige ansættelsesforhold</li> <li>• Belønning af ekstra indsats</li> <li>• Karriereudvikling</li> <li>• Mulighed for læring i jobbet</li> <li>• Etisk og konsistent ledelse og arbejdsforhold</li> <li>• Diversitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Code of conduct indført</li> <li>• Udvikling af HR-system for hele koncernen</li> <li>• Nyt udviklingsprogram for specialister</li> <li>• Boot Camps for managers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremme sikkerhedskultur gennem løbende uddannelse</li> <li>• Indførelse af HR-system for hele koncernen</li> <li>• Diversitetsprogram</li> <li>• Fokus på Talent Management</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overholdelse og risikoreduktion</li> <li>• Information om sikkerhed og immigrationskontrol</li> <li>• Tilgængelighed</li> <li>• Høj kvalitet på arbejdsmiljøområdet</li> <li>• Løbende reduktion af miljøpåvirkninger, herunder af emissioner, indførelse af brændstoffer med lavt svovlindhold for skibe, forbedring af bundmaling, ansvarlig ophugning og affaldsbehandling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Løbende test efter indførelse af svovlscrubber på FICARIA SEAWAYS</li> <li>• Udvikling af system til systematisk styring af sikkerhedsrelaterede processer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iværksættelse af undersøgelse om scrubber</li> <li>• Implementering af system til styring af sikkerhedsrelaterede processer</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transparent, konsistent og korrekt rapportering</li> <li>• Adgang til ledelsen</li> <li>• Ansvarlighed og pålidelighed</li> <li>• Sikkerhed og aktiv risikostyring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investormøder afholdt i Danmark og udlandet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Øge frekvens af internationale roadshows</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion af emissioner, herunder indførelse af brændstoffer med lavt svovlindhold for skibe</li> <li>• Løbende forbedring af arbejde med sundhed og sikkerhed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nye propeller på skibe på Kanalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opfyldelse af nyt mål for sænkning af brændstofforbrug</li> <li>• Udvide dataregistreringssystem til at omfatte CO<sub>2</sub>-emissioner i DFDS Logistics</li> <li>• Ydligere EURO 5-lastbiler</li> <li>• Investering i elforsyning fra land</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgængelighed og ansvarlighed</li> <li>• Sikkerhedsstyringssystemer</li> <li>• Risikovurderinger</li> <li>• Reduktion af emissioner</li> <li>• Optimal værdi, herunder ikke-finansielle faktorer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udvikling af scrubber-teknologi med leverandører</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udvikling og implementering af nyt "globalt" forsyningskædesystem</li> <li>• Leverandørdatabase</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansættelsesmuligheder</li> <li>• Ansvarlig drift/godt naboskab</li> <li>• Støjreduktionstiltag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beslutningsgrundlag for investering i elforsyning fra land udarbejdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investering i elforsyning fra land</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgængelighed</li> <li>• Transparent, konsistent og korrekt information</li> <li>• Miljøledelse og resultater, herunder emissioner og ansvarlig ophugning af skibe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Løbende mediedialog</li> <li>• Miljøtiltag (se ovenfor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udvikling af strategi for sociale medier</li> <li>• Miljøtiltag (se ovenfor)</li> </ul>

VIGTIGHED FOR INTERESSENT	HØJ			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medarbejdervelfærd (sundhed, sikkerhed og sikring)</li> <li>• Kundevelfærd (sundhed, sikkerhed og sikring)</li> <li>• Fair ansættelsesvilkår</li> <li>• Udledning af drivhusgasser</li> <li>• Overholdelse af regler og lovgivning</li> <li>• Reaktion på ulykker</li> </ul>
	MIDDEL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forretningsetik</li> <li>• Donationer til lokalsamfund</li> <li>• CR ledelse</li> <li>• Medarbejder- og karriereudvikling</li> <li>• Lokale emissioner</li> <li>• Havforurening</li> <li>• Ressourceeffektivitet (affald, energi, vand m.v.)</li> <li>• Ansvarlig lobbyvirksomhed</li> <li>• Ansvarlig indkøb</li> <li>• Ophugning af skibe</li> <li>• Tilgængelighed for interessenter</li> <li>• Intern og ekstern kommunikation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økonomiske resultater</li> <li>• Globale emissioner</li> <li>• Økonomisk rapportering</li> <li>• Diversitet, medarbejdere</li> <li>• Samarbejde med kunder om CR</li> <li>• Effektiv infrastruktur</li> </ul>
	LAV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skibsregister (GRI LT1)</li> <li>• Biodiversitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smugling (mennesker og varer)</li> </ul>	
		LAV	MIDDEL	HØJ
		VIGTIGHED FOR DFDS		

**Væsentlighed af CR-forhold**

Gennem egne seminarer og sammenligning med andre (benchmarking) er der identificeret en række forhold som påvirker medarbejderes, kunders og andre stakeholders velfærd. Væsentligheden er opgjort ud fra interne og eksterne stakeholders perspektiv og sammenfattet i figuren ovenfor.

I figurens øverste højre hjørne er der et sammenfald af forhold med høj vigtighed for eksterne og interne stakeholders. For DFDS er disse forhold medarbejdervelfærd, kundevelfærd, udledning af drivhusgasser, fair ansættelsesvilkår og helt grundlæggende, overholdelse af regler og lovgivning.

Prioriteringen af forholds væsentlighed er en dynamisk proces, der bygger på en løbende dialog med stakeholders og indsamling af viden.

**Om denne rapport**

Oplysninger og data i denne beretning om samfundsansvar omhandler DFDS' aktiviteter i Nordeuropa, herunder skibe, havne terminaler og kontorer, herunder et hovedkontor i København. CO<sub>2</sub>-data bygger på dokumentation om bunkerforbrug og omfatter ikke på nuværende tidspunkt energi- eller CO<sub>2</sub>-data fra logistikvirksomhed og kontorer. Beretningen omfatter ikke joint venture aktiviteter eller partnerorganisationers aktiviteter. Oplysninger i beretningen

opfylder de ændrede krav i årsregnskabsloven fra 2009 og er underlagt interne datahåndteringssystemer og audit. Data dækker regnskabsåret fra januar til december 2012. Der er ikke indhentet en ekstern uafhængig vurdering af beretningens indhold. Udarbejdelsen af beretningen er vejledt af principperne for rapportindhold og kvalitet i Global Reporting Initiative (GRI) Sustainable Development Reporting Guidelines (GRI's retningslinjer for redegørelse om bæredygtighed) (version 3.1).

# SIKKERHED

## SIKKERHEDEN FOR PASSAGERER OG MEDARBEJDERE HAR HØJESTE PRIORITET FOR DFDS

### SIKKERHED – TIL SØS

#### Hovedpunkter

- Der blev ikke registreret alvorlige hændelser i 2012
- Væsentligt forbedret rapportering om sikkerhedshændelser
- Udformning og implementering af en global platform til fremme af driftssikkerheden i flåden

#### Vores tilgang

En del af DFDS' kundeservice består i systematisk implementering og overvågning af sikkerhedsstandarder. Arbejdet med sikkerhed bygger på løbende forbedringer og deling af bedste praksis. De vigtigste interessenter i relation til styring af sundhed og sikkerhed er medarbejdere, passagerer, fragtkunder og tilsynsmyndigheder.

Sikkerhedsmål og krav for DFDS bestemmes af nationale og internationale regelsæt. I henhold til den internationale sikkerhedskode ISM (International Safety Management) og ISPS-koden (International Ship & Port Facility Security) skal alle maritime sikkerhedstiltag og sikringsforhold løbende rapporteres for alle skibe, ligesom alle skibe skal indberette alle hændelser om bord. Dette kan ske anonymt i henhold til en "no blame"-politik i overensstemmelse med interne procedurer og internationale sikkerhedsretningslinjer. For logistikaktiviteter følges som standard regelsæt på industri og vejområdet.

ISM-koden har til formål at sikre, at alle relevante standarder overholdes, og at sikkerhedsberedskabet fungerer. Det gælder sikkerhedsmidler om bord, sikkerhedskrav til skibskonstruktioner, sikkerhedsuddannelse af besætningen, øvelser, dokumentation samt evaluering og struktureret auditering af sikkerheden fra myndighedernes og ledelsens side.

Endvidere kræver ISM-koden, at et rederi skal have en medarbejder på land

med ansvar for sikker drift, der tillige fungerer som forbindelsesled mellem ledelsen på land og kaptajn og besætning om bord. Sikkerheds- og sikringsaudit afholdes mindst én gang årligt på alle skibe i flåden. Resultaterne præciseres, analyseres, måles og deles med henblik på at udbrede bedste praksis og løbende fremme en stærk sikkerhedskultur om bord. Desuden gennemføres der i årets løb særskilte inspektioner.

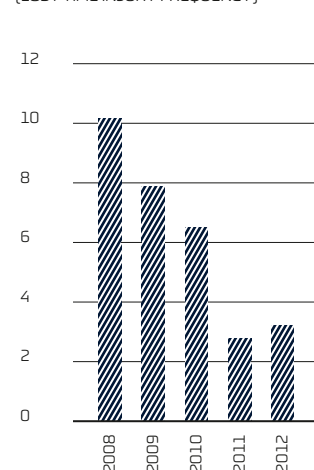
DFDS' sikkerheds-, sundheds- og miljøpolitik, som årligt revideres af ledelsen, tilstræber at skabe forbedringer gennem udvisning af aktivt engagement og lederskab på alle niveauer inden for shipping og logistik. For at leve op til dette skal alle ledere udvise en adfærd, som demonstrerer sikkerhed og ansvarlighed.

DFDS' sikkerhedspræstation på driftsområdet er et væsentligt element i "THE DFDS WAY", hvor implementeringen og udrulningen af globale systemer understøtter DFDS' driftsmodel i indsatsen for at opnå løbende forbedringer og anvende bedste praksis, uanset hvilket flag der sejles under. Et af kerneprincipperne for styring af skibe, der sejler under forskellige flag, er at sikre, at de højeste standarder under ét flag udbrædes til resten af flåden via DFDS' sikkerhedsstyringssystem (SMS).

DFDS' sikringsplaner følger ISPS-koden, som har til formål at sikre mod terrorangreb og andre driftsafbrydelser. Der gennemføres løbende sikringsinspektioner i både shipping- og logistikaktiviteter. Audit afholdes i forbindelse med sikkerhedsaudit. Flåden deltager regelmæssigt i øvelser med forskellige landes beredskabstjenester for at træne besætningen, udveksle erfaringer og sikre, at skibene er forberedt på enhver eventualitet.

Der føres kontrol med skibenes præstation i eksterne undersøgelser med hensyn til ulykker, hændelser og

LTIF PÅ DFDS PASSAGER- OG FRAGTSKIBE  
(LOST TIME INJURY FREQUENCY)



tæt på-hændelser (near-miss) til søs, og månedligt gennemgås resultaterne af audit, der afholdes løbende. Denne tilgang omfatter klare mål for skibssikkerheden på forretningsenhedsniveau. Vores eksperter i søfartsstandarder, koncerndirektøren i DFDS' koncernfunktion People & Ships og den administrerende direktør mødes månedligt for at gennemgå skibenes sikkerhedsrelaterede præstationer. Et centralt element i denne proces er gennemgang af alle sikkerheds- og driftsrelaterede data fra skibe, så de er forberedt til inspektioner fra de maritime myndigheders side. Disse data udsendes til alle skibe og ledelsen på land.

Vi samarbejder med relevante nationale og internationale interessenter om sundhed og sikkerhed, bl.a. de nationale søfarts- og havnemyndigheder, Danmarks Rederiforening, British Chamber of Shipping, Nautical Institute, UK Passenger Shipping Association, International Chamber of Shipping's Passenger Ship Panel og Nordisk Komité for Passager-skibssikkerhed ("Nordkompass"). DFDS-



Rapporterede hændelser shipping*	2012	2011	2010	2009	2008
Tæt-på hændelser (gennemsnit pr. skib)	38,5	31,7	13,4	4,8	4,2
Frekvens af arbejdsulykker med fravær (LTIF)	3,3	2,9	6,6	8,0	10,2
Dødsfald	0	0	0	0	0

\* Data omfatter ikke de lokale selskaber AB DFDS SEAWAYS (Litauen) og DFDS Logistics AS (Norge)

medarbejdere deltager i samarbejdsudvalgsmøder om sundhed og sikkerhed og samarbejder endvidere med leverandører om at identificere muligheder for at forbedre sikkerheden.

Undervisning og øvelser om situationer, hvor der er brug for førstehjælp, gennemføres ligeledes. Eksempelvis trænes hvert år hundredvis af officerer og alle besætningsmedlemmer i forskellige niveauer af redningsarbejde og grundlæggende eller avanceret førstehjælp. På alle passager- og fragtskibe gennemføres desuden ugentlige øvelser i omkring 15 forskellige scenarier, f.eks. evakuering til søs.

### Væsentlige begivenheder i 2012

Alle skibe inspiceres og certificeres i henhold til international, EU og national lovgivning, herunder interne audit og sikkerheds- og sikringsinspektioner i overensstemmelse med forordninger og interne procedurer.

I 2012 var frekvensen af arbejdsulykker med fravær (LTIF)<sup>1</sup> 3,3, hvilket var en stigning fra 2,9 i 2011. Der blev registreret 38,5 tæt på-hændelser pr. skib, en stigning fra 31,7 i 2011. Stigningen afspejler en øget bevidsthed om sikkerhed, og antallet af rapporterede tæt på-hændelser forventes at stige i de kommende år på grundlag af øget fokus på forbedringer. Der var ingen dødsfald til søs i 2012.

ILO's konvention om søfarendes arbejdsstandarder, der finder anvendelse på alle DFDS-styrede skibe, træder i kraft i august 2013. Dette nye regelsæt fastlægger internationale minimumsstandarder for besætningens trivsel, fødevarer- og hygiejnesikkerhed samt sikkerhedsrelaterede forhold, som vil blive styret, certificeret og auditeret på samme niveau som sikkerhedsstyringssystemet.

I begyndelsen af 2012 blev LIVERPOOL SEAWAYS tilbageholdt i Karlshamn

i Sverige, indtil mangler var udbedret, bl.a. udskiftning af evakueringsstiger, der var for korte.

### Fremtidige skridt/Forpligtelser indtil 2015

- Udrulning af en global platform med henblik på at fremme sikkerhedspræstationen på driftsområdet i hele flåden.
- Fastholdelse af udviklingen hen mod nul ulykker med fravær
- Rapportering af sikkerhedsdata for hele koncernen i 2014

## SUNDHED OG SIKKERHED – PÅ LAND

### Hovedpunkter

- Der blev ikke registreret dødsfald eller alvorlige hændelser i 2012
- Netværk af indsamlere af sikkerhedsdata i koncernen udviklet til månedlig rapportering af overordnede nøgletal for sikkerhedspræstation
- Trendanalyse af ulykker med personskade i 2012 udarbejdet til støtte for handlingsplaner om sikkerhed på arbejdspladsen i 2013
- Løbende samarbejde med brancheorganisationer i Storbritannien (Passenger Shipping Association og Port Skills & Safety Ltd.<sup>2</sup>) opretholdt

### DFDS' sikkerhedsstyringssystem

Ledelsen i de enkelte lokale driftsenheder står for sikkerhedsstyringen med henblik på at sikre den rette fleksibilitet og indsats i forhold til risikoniveauet. Sikkerhedskontrollen øges således for aktiviteter, der frembyder højere risici (havneterminaler), i forhold til aktiviteter, der frembyder lavere risici (kontorer), f.eks. formaliserede inspektioner, der kun foretages på arbejdspladser med højere risici.

Den nationale og internationale sikkerhedslovgivning, som omfatter hele DFDS-koncernen, bygger på EU-lovgiv-

### På følgende skibe blev der ikke registreret ulykker med fravær i 365 dage eller derover pr. 31. december 2012

Britannia Seaways	1.275
Primula Seaways	1.163
Ficaria Seaways	972
Anglia Seaways	681
Flandria Seaways	645
Dunkerque Seaways	556
Begonia Seaways	484
Freesia Seaways	483
Magnolia Seaways	482
Selandia Seaways	481
Suecia Seaways	421

ning, der giver mulighed for at udarbejde en intern sikkerhedsstyringsstandard for DFDS-koncernens aktiviteter på land på grundlag af en britisk sikkerhedsstyringsmodel. Systemet er beskrevet nærmere i et sikkerhedsrammedokument, et vejledningsdokument, der opstiller en model for sikkerhedsstyring af aktiviteter på land (havneterminaler [fragt- og passagerdrift], lagerbygninger og kontorer). Der er gennemført en risikoprioriteret audit i henhold til et sikkerhedsrammedokument til overholdelsesvurdering. Auditprogrammet videreføres i 2013 – igen på et risikoprioriteret grundlag.

### Rapportering

I 2012 er der udviklet et netværk bestående af 43 individuelle "dataindsamlere", som dækker 59 driftssteder. Koncernens sikkerhedspræstationsdata kan derved indsamles centralt på månedsbasis og danne grundlaget for en månedlig rapport til ledelsen.

På grund af de store forskelle på tværs af driftsenheder og -steder er rapporteringssystemet både enkelt (så det ikke overbelaster små lavrisikoenheder), og alligevel avanceret nok til at sikre, at rapporteringen af

<sup>1</sup> Frekvens af arbejdsulykker med fravær (LTIF) er frekvensen af tabte arbejdsdage pr. en million eksponeringstimer. En tabt arbejdsdag er tid tabt på grund af en ulykke, der betyder, at et individ ikke er i stand til at udføre nogen af sine opgaver eller vende tilbage på arbejde som planlagt som følge af ulykken.

<sup>2</sup> PSSL er de britiske havnes brancheorganisation for sundhed, sikkerhed, kvalifikationer og standarder. Alistair Campbell, driftsdirektør i DFDS, er medlem af PSSL's bestyrelse som repræsentant for uafhængige britiske havne

ulykker med personskade er tilstrækkeligt detaljeret til, at der kan foretages en årsagsanalyse. Årsagsanalyse anvendes til at informere ledelsen om handlingstendenser og indgår i ledelsens handlingsplaner på sikkerhedsområdet for at sikre proaktiv sikkerhedsstyring.

Manuel håndtering samt situationer, hvor en person glider eller snubler, er identificeret som de væsentligste årsager til ulykker med personskade (både ulykker med fravær og mindre ulykker) i 2012. Da begge disse årsager i høj grad er noget, hver enkelt må være opmærksom på, tager indsatsen for at forbedre sikkerhedspræstationen i 2013 først og fremmest sigte på at skabe en generel sikkerhedskultur, hvor medarbejderne i højere grad tager personligt ansvar for sikkerheden. Skabelsen af en sikkerhedskultur komplementerer den generelle kultur i The DFDS Way (løbende forbedring i retning af at gøre DFDS til en organisation, der bygger på læring).

### Sikkerhedspræstation

Sikkerhedspræstationen var generelt tilfredsstillende i 2012, idet DFDS ikke blev pålagt bøder eller lignende af tilsynsmyndighederne, ligesom 72 % af driftsenhederne rapporterede "ingen personskader".

Den vigtigste præstationsindikator, der anvendes, er "Frekvens af ulykker med personskade og fravær"<sup>3</sup>, som giver et overordnet statistisk mål, der muliggør direkte sammenligning af sikkerhedspræstationen (i) på tværs af alle DFDS' aktiviteter på land, (ii) mellem DFDS' aktiviteter til søs og på land og (iii) med eksterne organisationer (benchmarking).

Data om mindre ulykker med personskade indsamles også centralt, mens data om ulykkespotentiale (hændelser uden personskade, dvs. tæt på-hændelser og farlige observationer) indsamles i de enkelte driftsenheder og ikke på koncernniveau.

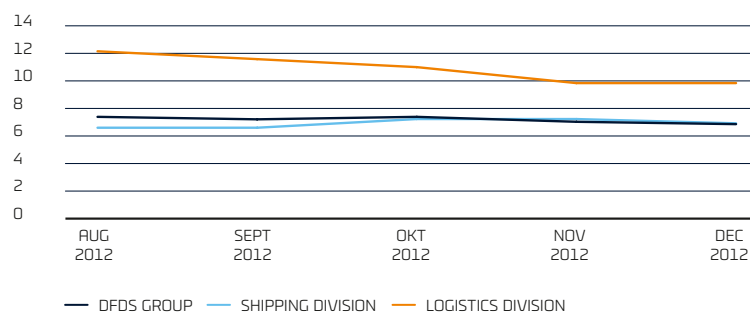
Sikkerhedspræstationsdata for 2012 anses for at repræsentere den "gennemsnitlige" sikkerhedspræstation og vil

### Overordnet sikkerhedspræstation LTA1 2012\*

Område	2012 Faktisk LTA (Jan-Dec)	Antal medarbejdere på land (årligt gns.)	Mande-timer (anslået)	Ulykkes-frekvens (AFR) på årsbasis Så lav som muligt (Nul er det ideelle)
Logistics Division	17	857	1.727.712	9,84
Shipping Division	22	1578	3.181.248	6,92
DFDS-koncernen	39	2821	5.687.136	6,86

\* Frekvens af ulykker med personskade og fravær (Lost-Time Injury Accident Frequency Rate)

### ULYKKE-FREKVENNS, GENNEMSNI (AFR)

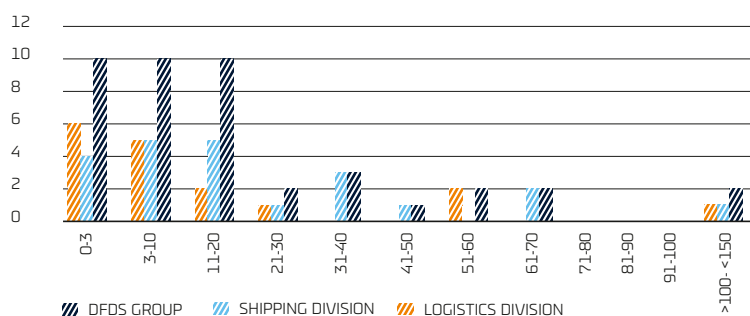


### Skadesgrad (tabte arbejdsdage)

Område	LTA	Faktisk antal tabte arbejdsdage 2012	Gennemsnitligt antal tabte arbejdsdage pr. LTA	Justeret* antal tabte arbejdsdage pr. LTA
Logistics Division	17	344	20	13
Shipping Division	22	528	24	19
DFDS-koncernen	39	872	22	17

\* Inkluderingen af enkeltstående ekstreme hændelser kan skævvride dataene for det gennemsnitlige antal tabte arbejdsdage pr. hændelse, hvilket resulterer i for stort sygefravær for den enkelte. Der har været to sådanne hændelser i 2012 med fravær på henholdsvis 134 dage og 123 dage (se diagrammet over fordelingen af tabte arbejdsdage). Udeladelse af disse to ekstreme hændelser giver et mere repræsentativt antal tabte arbejdsdage pr. LTA.

### FORDELING AF TABTE ARBEJDSDAGE (HÆNDELSE)



<sup>3</sup> Definition: Frekvens af ulykker med personskade og fravær (LTA-AFR) er frekvensen af tabte arbejdsdage pr. en million mandetimer (eksponeringstimer). En tabt arbejdsdag er tid tabt på grund af en ulykke, der betyder, at en person ikke er i stand til at vende tilbage på arbejde som planlagt som følge af ulykken.

således udgøre basislinjen for fremtidig præstationsammenligning og opstilling af forbedringsmål.

Diagrammet over ulykkesfrekvensen (AFR) viser i perioden august-december 2012 en generelt faldende tendens, som forhåbentlig vil fortsætte i 2013.

De væsentligste årsager til ulykker med personskade er situationer, hvor en person glider eller snubler, samt manuel håndtering, der tilsammen tegner sig for 57 % af alle ulykker med personskade. Personskade forårsaget af, at en person glider eller snubler, og af manuel håndtering (samt brug af håndværktøj og bugsering) kan primært tilskrives menneskelige fejl begået af medarbejdere med et stort personligt ansvar for sikkerheden.

Årsagsanalysen viser, at det er nødvendigt at forbedre sikkerhedskulturen for at reducere antallet af ulykker med personskade. Der kræves altså en generel forbedring af medarbejdernes holdning til personlig sikkerhed og af deres personlige sikkerhedsadfærd snarere end en forbedring af eksisterende sikkerhedsstyringssystemer og praksis. Der vil blive sat ind på dette område i 2013, idet der tilbydes specialuddannelse inden for sikkerhed.

### Sikkerhedsuddannelse i 2013

I begyndelsen af 2013 (den 6. marts) afholdes der i Immingham Terminal i Storbritannien et sikkerhedsseminar for netværket af sikkerhedsdataindsamlere med henblik på at udvikle et mere ensartet sikkerhedsstyringssystem på tværs af koncernen. Seminaret har også til formål at styrke dataindsamlernes rolle som "ambassadører for sikkerhed på arbejdspladsen" som led i den overordnede udvikling af sikkerhedskulturen i DFDS-koncernen.

DFDS har nu to kvalificerede undervisere til specialuddannelsen inden for sikkerhed – én i Immingham og én i Dover. De skal stå for undervisningen i sikker ledelse (IOSH [Institution of Occupational Safety & Health] Managing Safely), som er en eksternt godkendt sikkerhedsuddannelse af høj kvalitet for ledere og driftsledere). Der tilbydes også interne specialkurser i IMDG-koden (den internationale kode for søtransport af farligt gods).

### KOMBINERET ÅRSAGSANALYSE FOR ULYKKER (LTA OG MINDRE ULYKKER)

Personskade	Kode	Årsag	Procent af det samlede antal arbejdsulykker
8	'B'	Nedstyrtende genstand	6%
3	'C'	Ramt af køretøj i fart	2%
9	'D'	Stødt ind i nagelfast genstand	7%
35	'E'	Manuel håndtering	28%
37	'F'	Gledet/snublet	29%
2	'G'	Personnedstyrtning	2%
1	'H'	Fanget under sammenstyrtet last	1%
3	'J'	Forbrændt (værksted)	2%
1	'M'	Skadet af dyr	1%
7	'N'	Håndværktøj	6%
9	'O'	'Andet'	7%
12	'T'	Bugsering	9%
<b>127</b>		<b>I alt</b>	<b>100%</b>

### UDVIKLING AF SIKKERHEDSKULTUR SOM LED I THE DFDS WAY

The DFDS Way	Sikkerhedskultur
Kundedrevet	Kunderne ønsker at bruge velrenommerede virksomheder, hvilket kræver gode sundheds-, sikkerheds- og miljømæssige forhold
Bedste praksis	Præstationsammenligning identificerer god praksis med henblik på udbredelse blandt koncernens forretningsenheder
Udnyttelse af koncernnetværk	Sikkerhedsstyringssystem for hele koncernen skaber et netværk af sikkerhedsrådgivere, der erstatter enkeltpersoner
Præstationskultur	Sikkerhedskulturen kræver, at den enkelte ændrer holdninger og adfærd. DFDS skal være en organisation, der bygger på læring.

Grunduddannelsen inden for sikkerhed skal i 2013 udbredes yderligere blandt medarbejderne. Det skal ske via en e-læringspakke bestående af online-moduler, der allerede er testet på flere lokationer i 2012. Denne metode sikrer en meget fleksibel og ressourceeffektiv tilgang til sikkerhedsuddannelse. Uddannelsen suppleres med korte interne kurser i en række forskellige sikkerhedsemner, f.eks. risikovurdering og undersøgelse af hændelser, der tilbydes medarbejderne som led i en mentorordning til udvikling af færdigheder i at anvende koncernens sikkerhedsstyringssystem.

Koncernens sikkerhedschef deltog i januar 2012 i et 18001-auditkursus

med henblik på eventuel anvendelse af denne internationale standard i DFDS-koncernen.

### Næste skridt/Forpligtelser indtil 2015

- Øget brug af online undervisningsværktøj
- Yderligere undersøgelse af anvendeligheden af 18001-standarden om arbejdsmiljøledelsessystemer
- Risikoprioriteret auditprogram skal fortsætte
- Tilbagemeldinger fra seminarer skal danne grundlaget for specifikke tiltag
- Støtte til forbedringstiltag på individuelle arbejdspladser på basis af årsagsanalyse

# MEDARBEJDERE OG LOKALSAMFUND

VORES MÅL ER AT VÆRE EN FORETRUKKEN ARBEJDSGIVER, AT VÆRE **VÆRDSAT AF VORES MEDARBEJDERE** OG AT NYDE TILLID I DE LOKALSAMFUND, VI OPERERER I

## Hovedpunkter

- 5.900 medarbejdere i 20 lande
- Internt lederudviklingsprogram Zoom med 400 deltagere siden 2009
- Nyt Shipping & Logistik Trainee program
- Internt udviklingsprogram for specialister, FOCUS

## VORES TILGANG

DFDS' personaleledelse tager udgangspunkt i The DFDS Way, som beskriver de principper, DFDS drives efter, og den måde, vi ønsker, at medarbejdere skal agere på i DFDS.

I vores arbejde med de menneskelige ressourcer (HR) og samfundsansvar (CR) har vi især fokus på medarbejdernes sundhed, sikkerhed, tryghed, uddannelse og karriereudvikling samt diversitet og arbejdsforhold.

## HR-POLITIKKER

DFDS har udviklet en række fælles politikker på områder som international ledelse, evaluering, uddannelse og udvikling af medarbejdere, løn og bonus, arbejdstid, medarbejdertrivsel, rekruttering, arbejdsstandarder, etik, klager samt firmabiler.

Der er udarbejdet politikker for brug af alkohol/stoffer, medarbejderudvikling og erstatning af officerer, og der arbejdes målrettet hen imod fælles politikker for diversitet og fastholdelse af medarbejdere.

Mange af disse politikker fremgår af DFDS' etiske retningslinier, en såkaldt Code of Conduct, der giver rammer for, hvordan man bør agere som medarbejder i DFDS. Dette gælder i forhold til samarbejdet med kunder og leverandører samt omverdenen generelt, herunder miljø, arbejdsforhold, sikkerhed, sundhed, økonomiske transaktioner.

Som et næste skridt forventes en whistleblower-ordning etableret til brug for anonyme henvendelser om alvorlige brud på retningslinierne.

## Diversitet

Mangfoldighed vil spille en afgørende rolle i DFDS' fremtidige vækst. Vi mener, at forskellige kompetencer og måder at se verden og møde udfordringer på, vil styrke mulighederne for at opfylde vores strategi og vision. Arbejdsstyrken i DFDS bør være multikulturel og mangfoldig for at afspejle det samfund, vi lever og arbejder i.

Mangfoldighed blandt medarbejdere og ledere er vigtig for os, og vi ønsker flere kvinder i seniorlederstilling. Dette ligger i god forlængelse af et lovforslag fra det danske Ligestillings- og Kirke- ministerie, der pålægger de ca. 1.100 største virksomheder, herunder DFDS, at fastlægge mål for antallet af kvinder i bestyrelser. I dag består ca. 27% af DFDS' bestyrelse af kvinder, og det er vores ambition at øge andelen af kvinder til mindst 33% inden for de næste fire år og til mindst 40% i 2020.

På basis af DFDS' politik er der udarbejdet en handlingsplan, som indeholder konkrete kort- og langsigtede initiativer. Hvert år vil vi rapportere om vores mål og fremskridt på disse områder.

## Ny i DFDS

Vi har introduceret en omfattende Group Induction Policy, for at hjælpe nye medarbejders introduktion til deres funktion og virksomhedskulturen samt arbejdsmiljøet. Politikken medfører, at alle ledere får en vejledning til at sikre, at de nye medlemmer af deres team modtager en systematisk indføring, som er i overensstemmelse med vores kerneværdier, The DFDS Way og vores præstationsdrevne kultur.

## Test i DFDS

Som led i rekrutteringsprocessen i DFDS anvendes tests som et dialogværktøj, men ikke til test af kandidater. Med købet af Norfolkline opstod et behov for tilpasning af brugen af sådanne tests til én fælles testudbyder. I løbet af sommeren 2012 har vi analyseret flere internationale udbydere og besluttet at bruge Thomas International som det fremtidige testværktøj. Certificering og implementering foregår i perioden 4. kvartal 2012 og 1. kvartal 2013. Sammen med beslutningen om det nye testværktøj er der defineret en gruppepolitik om test generelt, som beskriver anvendelsen af test i DFDS, herunder vores etik ved brug af test.

## HR ORGANISATION: PEOPLE & SHIPS

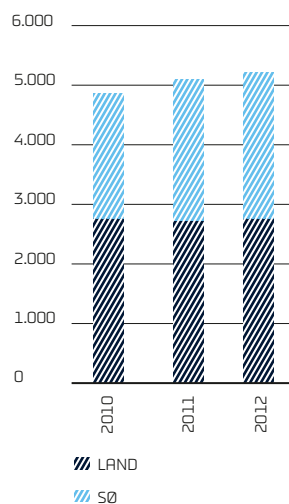
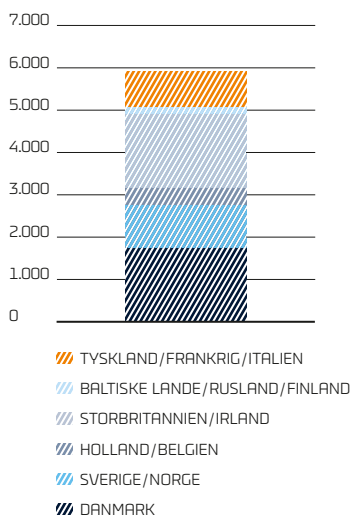
Ansvar for HR ligger i koncernfunktionen People & Ships. Funktionen er ansvarlig for personalet og personaleudvikling i såvel vores to divisioner, Shipping og Logistik, som i de centrale funktioner, herunder teknisk organisation og drift af skibe.

Medarbejdere til søs og på land arbejder under en række kollektive overenskomster, som er forskellige alt efter besætningsmedlemmers anciennitet og rang/lønklasse samt det flag, der sejles under.

HR- og CR-indsatsen koordineres af DFDS' Director, Environment & Sustainability, som er formand for DFDS' CR Komite og med reference til koncerndirektøren (Executive Vice President) for People & Ships. På denne måde sikres sundheds- og sikkerhedsledelse af høj kvalitet til søs og på land i overensstemmelse med The DFDS Way.

## Samarbejde og lokale forhold

Tre HR-direktører refererer til koncerndirektøren for People & Ships og

**MEDARBEJDERE FORDELT PÅ LAND OG SØ**  
 ANTAL MEDARBEJDERE

**MEDARBEJDERE PR. LAND ULTIMO ÅRET, 2012**  
 (ANTAL)


## DFDS OG DMMA INTRODUCERER NYSKABELSE I OVERENSKOMST

DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA) udviklede i 2012 i fællesskab en nyskabende aftale i Danmark om etablering af en social fond. DMMA's medlemmer i servicefunktioner på en række danske passagerskibe får via udbetalinger fra fonden mulighed for at reducere deres arbejdstid med lønkompensation, hvis de på grund af sygdom eller af andre årsager ikke længere kan magte et fuldtidsjob. Derved får de mulighed for at bevare deres sociale tilknytning til arbejdspladsen.

Fonden, der er oprettet med støtte på en million kroner fra Lauritzen Fonden, samt støtte fra DFDS' Jubilæumsfond, finansieres via indbetalinger fra DMMA's medlemmer og DFDS. Disse indbetalinger er en del af overenskomstaftalen mellem DFDS og DMMA. Udbetalingerne besluttet af en fondsbestyrelse bestående af medlemmer fra DFDS og DMMA. Formandsposten, der går på skift mellem DFDS og DMMA, indehaves i øjeblikket af koncerndirektøren for People & Ships. DFDS ser gerne sådanne aftaler udbredt til flere områder.

samarbejder med lokale chefer, så der sikres forståelse og respekt for lokale forhold. Det gælder bl.a. samarbejdet med medarbejdere i sundheds- og sikkerhedsudvalg, i samarbejdsudvalget og i fagforeninger.

DFDS lægger vægt på en åben og tillidsfuld dialog med fagforeninger og medarbejdere, som desuden opfordres til at drøfte eventuelle spørgsmål med den relevante HR-direktør.

Der blev i 2012 ikke registreret bøder, sagsanlæg eller regelbrud på HR-området.

## INDSATSOMRÅDER I 2012

### Forbedringer efter medarbejderundersøgelsen

Vores medarbejderundersøgelse blev sidst gennemført i 2011. Undersøgelsen gennemføres hvert andet år og dækker alle medarbejdere i DFDS. Undersøgelsen indikerede et behov for yderligere tiltag inden for 'Personlig & professionel udvikling'. Som et resultat heraf, er der introduceret et nyt træningsprogram, FOCUS, for specialister og nøglemedarbejdere. Vi gennemførte to programmer i 2012 med stor succes og planlægger at gennemføre tre programmer i 2013.

### Træning for kundeprojekt

I forbindelse med DFDS' kundeprojekt, Customer Focus Initiative (se side 16-17 for en introduktion til dette projekt), er der opstået et behov for træning i kundefokus. HR har derfor indledt udvikling og tilrettelæggelse af et sådant træningsprogram, som bl.a. vil bestå af salgstræning, kundeservice, kompetenceudvikling m.m.

### Ledelsestræning

DFDS driver et internt program for ledelsestræning (ZOOM). Siden 2009 har 400 ledere deltaget i programmet. I 2012 blev der afholdt en koncentreret version af ZOOM for topledelsen.

### Integration af CR i HR

For at styrke fokus på CR og integrationen i DFDS' HR-arbejde blev der i 2012 oprettet en arbejdsgruppe med repræsentanter fra forskellige dele af organisationen. Inden for CR-området People & Community er der især fokus på inklusion, social indvirkning og DFDS som arbejdsplads. En del af arbejdet består i at definere KPI'er for disse områder.

### Trainees

Sammen med Danmarks Rederiforening er der udviklet et nyt uddannelsesprogram, som har betydet, at vi har rekrutteret seks internationale trainees fra september 2012. Disse har påbegyndt en to-årig uddannelsesperiode, der består af grundig uddannelse i vores forretningsområder kombineret med teoretisk træning i skole. Rekruttering af yderligere seks praktikanter i 2013 er allerede påbegyndt.

### Efteruddannelse

I forbindelse med fornyelsen af overenskomster i 2012 opnåede DFDS, og skibsredere i øvrigt, enighed om en række punkter med Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA). Det er nu muligt for søfarende medarbejdere, der er medlemmer af fagforeningen, at påbegynde en uddannelse, hvis vedkommende ikke har en uddannelse eller kun en kort uddannelse.

Parterne har diskuteret, hvordan ovenstående skal finansieres og er blevet enige om at søge forskellige fonde om støtte. Desuden kan den enkelte søfarende, der indgår en aftale med DFDS om en sådan uddannelse, være med til at finansiere uddannelsen via en lavere løn i uddannelsesperioden.

Overenskomster med DMMA omfatter de fleste medarbejdere i catering og ca. halvdelen af de øvrige medarbejdere (dæk/maskine).

### Lærepladsordning for skibe under UK-flag

På grund af den demografiske profil på vores søfartsmedarbejdere på skibe under UK-flag forudses det, at en stor del af vores helbefarne matroser går på pension i løbet af de næste 2-5 år. Derfor har vi i samarbejde med Merchant Navy Training Board og British Chamber of Shipping sikret midler til lancering af en lærepladsordning for lokale unge i Dover-området. Der er indledt et samarbejde med lokale skoler for at tiltrække de rigtige kandidater. Lærepladser kombineres med Seasonal Car Deck Marshall-stillingen, som betyder, at kandidaterne i lavsæsonen går i skole for at få en maritim uddannelse. I højsæsonen vender de tilbage på skibene som Car Deck Marshalls og får således praktisk arbejde til søs. Programmet blev sat i gang i november 2012 og efter 18/24 måneder uddannes de første 'lokalt opvoksede' helbefarne matroser, lige i rette tid til at tage over, når de første går på pension.

### Samfundsrelevant støttearbejde

Relationer til lokalsamfund er hovedsageligt lokalt forankret, og DFDS informerer løbende medarbejdere om lokale tiltag som frivilligt arbejde og indsamlingsprojekter initieret af medarbejdere. Herigenem demonstreres DFDS' værdier og inspirerer andre til lignende initiativer.

Dette suppleres af initiativer på tværs af koncernen, herunder med støtte fra Lauritzen Fonden. Et eksempel er DFDS' løbende samarbejde med den delvist offentligt finansierede virksomhed High Five (highfive.net), der formidler job til unge dømt for kriminalitet. Formålet er at give deltagerne mulighed for at vende tilbage til en normal tilværelse. DFDS har i øjeblikket fem unge ansat som led i samarbejdet og indtil videre har ca. 30 unge været ansat, hvoraf 60% har fået fast job.

Et andet eksempel er julefrokoster for hjemløse, der blev afholdt i december i Oslo og København med deltagelse af ca. 200 hjemløse i begge byer. I Oslo blev arrangementet holdt på CROWN OF SCANDINAVIA i samarbejde med Net-

tbus og Frelsens Hær. I København blev julefrokosten holdt på PEARL SEAWAYS i samarbejde med Mission for Hjemløse. Besætningen arbejdede på frivillig og ulønnet basis.

### Adfærd – The DFDS Way

Gennem hele 2012 har der været organiseret og afholdt programmer med træningssessioner for 'Performance Management – The DFDS Way' rettet mod ledere og supervisors i hele DFDS Seaways, inklusive skibe fra Sverige, Norge, Holland, Belgien, Tyskland og UK, samt DFDS Logistics. Formålet med programmet var at give lederne et sæt værktøjer til effektiv måling og styring af præstationer samt fremme en præstationsdrevet kultur.

### Fremtidige skridt/forpligtelser 2016

- Udvikle og implementere et HR-ledelsesinformationssystem på tværs af koncernen
- Etablere træningsprogram for Customer Focus Initiative
- Implementere politik for mangfoldighed
- Rapportere om mål og udvikling vedrørende mangfoldighed
- Skabe karriereveje for medarbejdere



# MILJØ

## DET PRIMÆRE MÅL ER AT REDUCERE EMISSIONER OG I PARTNERSKAB MED INTERESSENER AT MEDVIRKE TIL EN **EFFEKTIV OG VELOVERVEJET UDVIKLING** AF REGLERNE PÅ MILJØOMRÅDET

### Hovedpunkter

- Bunkerforbrug reduceret med 10% over fem år
- Over de næste fem år skal bunkerforbruget sænkes med yderligere 5%
- DFDS' miljøarbejde bygger på effektiv vidensdeling med afsæt i lokale og centrale initiativer
- Strategi og planer for overgang til lavere svovlindhold i 2015 på plads

### Vores tilgang

DFDS indsats på miljøområdet er styret af vores miljøpolitikker, som er udarbejdet af selskabets ledelse og godkendt af selskabets bestyrelse.

Rammerne for miljøindsatsen og rapporteringen fastlægges af DFDS' CR-komite, der har selskabets Director of Sustainability & Public Affairs som formand. Den daglige miljøindsats drives primært af teknisk organisation samt af afdelingen Sustainability & Public Affairs. Begge afdelinger er en del af People & Ships-organisationen.

Især drives indsatsen kraftigt fremad af lokale initiativer og enkelte afdelinger og medarbejdere i henhold til The DFDS Ways målsætninger om konstant udvikling og effektiv deling af 'Best Practices'.

DFDS miljøberetning beskæftiger sig såvel med initiativer til søs som til lands.

### Til søs

Arbejdet med at reducere brændstofforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-emissionerne til søs består af tre hovedindsatsområder:

#### A: Grænsefladen mellem skib og land

Det drejer sig bl.a. om sejlplaner, ankomst- og afgangstider, koordinering mellem skib og land ved ankomst og afgang, lasteplanlægning og lastning mv. Målet er at sikre skibet kortest muligt havneophold med henblik på at få mest mulig tid på havet, således at farten

kan nedsættes og brændstofforbruget reduceres.

#### B: Teknisk optimering

Teknisk optimering omfatter bl.a. e-navigation, herunder it-programmer, der kan planlægge optimale sejlads på basis af detaljerede informationer om skibet og ruten samt løbende informationer om strøm, vanddybde, bølgeretning og -højde, vind, optimering af skibets trim mv. Endvidere indgår optimering af maskiner, brug af til mere energioptimerede propellere og ror, rengøring af skibsbunde og besparelser i energiforbruget om bord, hvilket omfatter hundredvis af tiltag til pumper, opvarmning, belysning mv.

#### C: Adfærd ombord

De enkelte medarbejdere og teams kan med deres adfærd påvirke udviklingen i energiforbruget markant. Der er allerede sket en betydelig holdningsudvikling, således at hver enkelt i højere grad har et mål om at bidrage til en reduktion af energiforbruget. For at understøtte denne udvikling har DFDS valgt at uddele en særlig Oliepris, som hvert kvartal gives til det skib i flåden, der er bedst til at udveksle erfaringer om initiativer til bunkersoptimering, som er opnået via indsatsen om bord. Idet alle skibe deltager i afstemningen om en vinder, sikres det, at alle skibe får oplysninger om de øvrige skibes tiltag, så ideer og erfaringer udveksles effektivt. Det betyder, at der helt i henhold til The DFDS Way udvikles 'best practices' på miljøområdet.

#### Love og reguleringer

Søfartens miljøindsats er endvidere styret af de internationale og regionale konventioner og miljølove, der løbende vedtages og implementeres på søfartsområdet. For DFDS' vedkommende drejer det sig især om konventioner og love, der besluttet af FN's søfartsorganisation IMO (International Maritime Organisation) samt EU og de enkelte landes regeringer.

Hovedparten af de regelsæt, der har betydning for søfartens indsats for at begrænse forurening fra skibe, er en del af den såkaldte MARPOL-konvention.

MARPOL-konventionen regulerer således anvendelsen af miljøfarlige stoffer, håndteringen og udledning til havmiljøet af potentielt miljøskadelige stoffer (f.eks. almindeligt spildevand, olieholdigt vand eller ballastvand) samt udledning til atmosfæren af potentielt miljøskadelige stoffer som CO<sub>2</sub>, Nox, og svovl fra skibets maskiner.

Endvidere er den såkaldte AFS-konvention styrende for anvendelsen af bundmaling på skibe.

De rutiner og processer, som overholdelsen af disse regelsæt kræver, er beskrevet og dokumenteret i rederiets sikkerhedsstyringssystem ISM (International Safety Management), som findes i en komplet, opdateret udgave på alle skibe og vedligeholdes og opdateres af afdelingen Marine Standards.

Rederiet og de enkelte skibe bliver løbende auditeret, både af myndigheder og internt, for at sikre, at regelsættene og de nødvendige rutiner er kendt og overholdes.

#### På land

På land følges den normale lovgivning i EU og i de enkelte lande.

Miljøindsatsen på land er dels initieret af en afdeling for "health, safety and the environment", som hører under afdelingen Sustainability & Public Affairs i People & Ships-divisonen. Hertil kommer tiltag iværksat af de lokale ledelser.

På land er vi f.eks. forpligtet til at overholde lovgivning vedrørende klimaforandring, f.eks. Carbon Reduction Commitment (CRC) i Storbritannien – en statslig ordning, der skal fremme mellemstore og

store energiforbrugeres energieffektivitet. I havne og terminaler arbejdes målrettet på at forbedre energieffektiviteten i bygninger, anlæg og udstyr.

Som et led i vores kundeservice er virksomhedens logistikenhederne i Belfast, Brügge, Gent, Göteborg og Helsingborg ISO 14001 EMS-certificeret.

### Miljørisici

De vigtigste kommercielle risikofaktorer er ændringer i miljøregulering samt stigninger i energipriser. Miljøpolitikken indeholder retningslinjer for analyse af omkostninger forbundet med nye regelsæt og deres implementering samt omkostninger til eventuelle løsninger.

### Lovgivning om svovlindhold i bunker

En særlig risiko udgøres af introduktionen i 2015 af IMO-regler om ikke at anvende brændstof med mere end 0,1 procent svovl i brændstoffet i et særligt kontrolområde, der udgøres af Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal. Der er en risiko for, at de stærkt forhøjede brændstofpriser for den svovlfattige olie og dermed generelt forhøjede omkostninger for søtransport, i visse transportkorridorer vil kunne føre til et såkaldt modalt skifte, hvor en større del af fragtkunderne i stedet vil vælge landbaserede transportløsninger, hvilket vil medføre utilsigtede miljøproblemer på land.

DFDS følger en innovativ kurs for at møde denne udfordring og undersøger løsninger med anvendelse af ny teknologi. DFDS indledte i 2008 et samarbejde med Alfa Laval og MAN Diesel om afprøvning

af ny scrubberteknologi på fragtskibet Ficaria Seaways og blev dermed pioner for anvendelse af svovlscrubber på et skibs hovedmaskine. Scrubberen renser skibes udstødningsrøg for svovldioxid og til dels partikler. Lloyds har deltaget i afprøvningen og auditeringen af resultaterne for udstyret. Udover teknisk udvikling af det marine scrubbersystem har DFDS desuden deltaget i udviklingen af det regelværk, som ligger til grund for anvendelsen af scrubbere.

Trods de gode resultater på FICARIA SEAWAYS, sætter en række faktorer dog grænser for anvendelsen af scrubbere, bl.a. scrubberens størrelse og vægt, installationens kompleksitet samt skibets stabilitet og alder. Der søges derfor fortsat dialog med EU om støtte til denne miljøinvestering.

Alternative brændstoffer er også under overvejelse. Flydende naturgas (LNG) kan være egnet på visse nye skibe, men forsyningskæden, prisen og implementering i praksis kræver yderligere undersøgelse og udvikling. Selv om skibsfarten er klar til at investere, frygter vi og vores konkurrenter, at det vil tage længere tid at skifte til alternative løsninger for skibe, end tidsfristen i EU-direktivet tillader.

### Krav om rensning af ballastvand

Ligeledes vil et kommende regelsæt for rensning af ballastvand, som skal sikre imod spredning af invasive arter via ballastvand, være en stor udfordring for rederierne, idet det vil kræve investeringer i renseanlæg om bord, forhøjet tankkapacitet mv.

### Design Index for skibe (EEDI)

Der er i regi af IMO og EU vedtaget et såkaldt Energy Efficiency Design Index (EEDI), der stiller krav til energieffektiviteten i skibes design med henblik på at reducere emissioner af CO<sub>2</sub> fra skibe.

Der er dog endnu ikke fastlagt et EEDI for ro-ro og ro-pax skibe, idet der endnu ikke er fundet en beregningsmetode, der vil være retvisende og anvendelig for denne type skibe. DFDS deltager i dialogen og arbejdet med at finde en retvisende og anvendelig beregningsmetode, der tager hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for denne type skibe.

### FREMSKRIDT I 2012

#### CO<sub>2</sub>-intensitet

Hovedkilden til udledning af CO<sub>2</sub> er skibenes forbrug af brændstof (bunkersotie). Det samlede absolutte forbrug ændres over tid i takt med ændringer i flåden. For at kunne følge udviklingen på et transparent og objektivt grundlag, måles forbruget derfor i gram pr. bruttoton (GT) pr. nautisk mil (g/GT/nm).

#### Mål for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning med 10 % blev nået i 2012

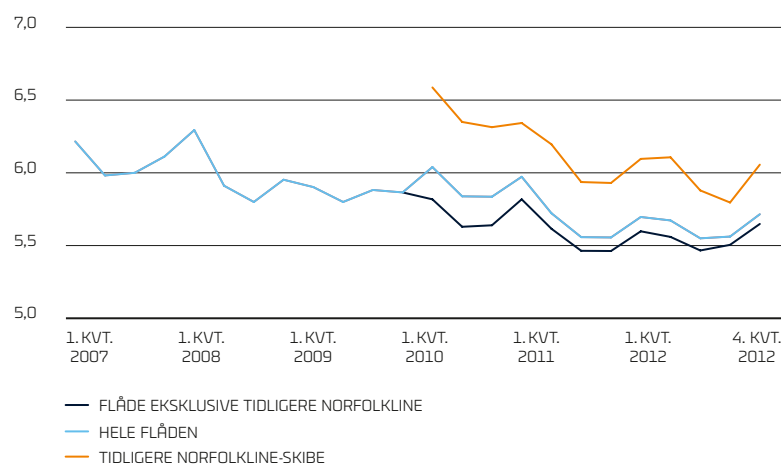
Der er dog sket en væsentlig ændring af DFDS' flåde i den periode, hvor bunkersforbruget er blevet systematisk målt og fulgt op på. Med overtagelsen af Norfolkline, fik DFDS et betydeligt forretningsområde i Den Engelske Kanal, således at forholdet mellem ro-ro- og ro-paxskibe og blev ændret. Ro-pax-skibe, og især skibene på de korte ruter på Den Engelske Kanal, er mere brændstofkrævende, og dette påvirker niveauet for besparelser på energiforbruget. Endvidere har det betydning, at DFDS i de første fem år har kunnet udnytte en række lettere tilgængelige muligheder for at opnå besparelser.

På trods heraf har vi nu opstillet et mål om at reducere brændstofforbruget pr. nautisk mil pr. grt. med yderligere fem procent inden 2017.

I 2012 var det gennemsnitlige forbrug i g/BT/Nm 1,9 % lavere end i 2011 for hele flåden.

Som det fremgår af figuren, er der som følge af en ændret flådeprofil efter overtagelsen af Norfolkline forskel på udviklingen for brændstofforbruget på tidligere Norfolkline-skibe og tidligere DFDS-skibe. Der ses dog for alle typer skibe den samme udviklingstrend i retning af et støt faldende bunkersforbrug.

**BUNKERFORBRUG FOR DFDS' FLÅDE 2007-2012**  
(GENNEMSNITLIGT BUNKERFORBRUG, G/BT/NM)



**FLÅDE INKL. NORFOLKLINE-SKIBE FRA 2010 [G/GT/NM]**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bunkerforbrug, g/GT/Nm	5.95	5.84	5.68	5.75	5.39	5.38
Reduktion fra 2007, %	n.a.	1.85	4.52	3.27	9.33	9.50
Reduktion p.a., %		1.85	2.72	-1.31	6.26	0.19

**FLÅDE EKS. NORFOLKLINE-SKIBE [G/GT/NM]**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bunkerforbrug, g/GT/Nm	5.95	5.84	5.68	5.51	5.27	5.28
Reduktion fra 2007, %	n.a.	1.85	4.52	7.38	11.39	11.18
Reduktion p.a., %		1.85	2.72	2.99	4.33	-0.23

**SPARER ENERGI MED LED-PÆRER**

Et eksempel på de mange små initiativer, der tages om bord, ses bl.a. på de tre Dover-Dunkerque-skibe, hvor belysningen i høj grad lever op til DFDS' mål om at sænke energiforbruget og reducere udledningen af CO<sub>2</sub>. Over det seneste år er næsten 90 % af pærerne i passagerområdet udskiftet med LED-pærer. I alt er der skiftet 2.346 pærer, hvilket giver en besparelse på 94.376 watt i timen for alle tre skibe. De store 800 og 400 watt floodlight-pærer på dækket udskiftes med 86 eller 56 watt LED-pærer, hvilket giver en besparelse på yderligere på 29.754 watt i timen.

Som det fremgår af tabellerne er målet om en reduktion på 10 % fra 2007 til 2012 nået (11,18%), hvis Norfolkline-skibene ikke medregnes. Hvis disse medregnes, er reduktionen i perioden 9,5%. Hvis hverken de tidligere Norfolkline-skibe eller øvrige skibe indsat på Kanalen i 2012 medtages, var reduktionen 18,4%.

**Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)**

Den 1. januar trådte en ny regel i kraft. Alle skibe over 400 GT skal have en såkaldt Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). SEEMP er et IMO-initiativ, der har som mål at forbedre energieffektiviteten på skibe. DFDS var godt forberedt til at implementere planen, idet vi allerede har en veldokumenteret

og struktureret indsats for at planlægge og iværksætte energieffektiviseringsstiltag, herunder måling og opfølgning. SEEMP kan uden videre integreres i DFDS vedligeholdssystem Sertica, som medarbejdere på skibene er uddannet i at anvende.

**Forbedringer for logistikaktiviteter**

På land bliver havne- og terminalfaciliteter og distributionsknudepunkter ligeledes mere energieffektive, bl.a. gennem etableringen af energistyringsteam (Energy Management Teams – EMT). I Larkhall og Belfast er der f.eks. installeret ny og mere effektiv køleteknik, der forventes at give en årlig elbesparelse på 30%. Der anvendes stadig mere miljøeffektive trailere og kølevogne, herunder i samarbejde med kunder som f.eks. supermarkedskæden ASDA i Storbritannien om brug af dobbeltdækkertrailere for at reducere udledningen af drivhusgasser pr. transporteret palle. Endvidere deltager DFDS i et offentligt forsøg i UK og Nordirland om at teste særligt lange trailere, der vil nedsætte energiforbruget pr. transporteret enhed.

Der foregår et løbende samarbejde med leverandører om brug af mere brændstoføkonomiske lastbiler, ligesom vi løbende investerer i en udskiftning af lastbilflåden med de mere energieffektive og miljøvenlige EURO 5-lastbiler. I løbet af året er DFDS nået op på en andel af EURO 5-lastbiler på 50% af selskabets 150 lastbiler. I Peterborough er hele flåden nu udskiftet med EURO 5-lastbiler.

En række lokale initiativer er i årets løb blevet gennemført for at reducere antallet af kørte kilometer uden last, således at energiforbruget kan nedsættes. Der er særlig fokus på planlægning og brug af IT-værktøjer. I dette arbejde er det en særlig fordel, at trailere og containere er samlet i større pools, så der kan planlægges mere effektivt.

**Miljøsamarbejde og partnerskaber**

Der kan opnås betydelige miljøfordele ved at skabe fælles løsninger i samarbejde med leverandører, kunder, myndigheder og andre partnere.

Ud over det omfattende samarbejde med Alfa Laval, MAN og de danske miljømyndigheder om udviklingen af en svovlscrubber (omtalt ovenfor), har DFDS i 2012 samarbejdet med flere samarbejdspartnere om miljøinitiativer. Hertil hører bl.a. følgende projekter:

### Højeffektivt vand-rensesystem

DFDS har indbygget og testet et nyt system til rensning af olieholdigt lænsevand på PEARL SEAWAYS, som er mere effektivt og pålideligt, hurtigere og billigere i drift end eksisterende anlæg samt certificeret i henhold til IMO's regler. Anlægget har en renssevirkning, der langt overstiger kravet om max 15 ppm (parts per million) olierester i lænsevandet. Med det nye system er der mindre end 5 ppm i lænsevandet.

### Katalytisk reaktor på PETUNIA SEAWAYS

Producenten og leverandøren MAN har udviklet en ny effektiv katalytisk reaktor, der effektivt kan rense røg fra skibe for Nox'er. En pilotmodel er i 2012 blevet indbygget i maskinrummet og skorstenssystemet på PETUNIA SEAWAYS og testes nu i almindelig daglig drift på Nordsøen.

### Landstrøm

Som et led i bekæmpelsen af udledninger til luften i havneområder, har DFDS siden 2010 i henhold til reglerne anvendt brændselsolie med et svovlindhold på mindre end 0,1% under havneophold. Det har lokalt medført en reduktion af luftforureningen med svovl på 90%. I nogle havne fjernes ligeledes kvælstofoxider (NOx) ved hjælp af katalysatorer. Endvidere arbejder DFDS løbende på at reducere eventuelle støjgener fra skibenes elproduktion, ventilationssystemer og havneoperationer ved hjælp af lokale foranstaltninger.

Et yderligere effektivt redskab til forbedring af miljøet i havneområder er etableringen af landstrømsanlæg på land og på skibe, så skibene kan forsynes med strøm fra det almindelige elnet på land under havneophold. DFDS har indledt et samarbejde med havnen i Gent, Volvo Group samt EU, som vil støtte projektet med EUR 1 mio., om udvikling af landstrøm i havnene i Gent, Immingham og Gøteborg samt på de seks skibe, der anløber disse havne. DFDS' investering i projektet er på ca. DKK 50 mio., og det forventes, at disse anlæg kan startes som en test af landstrøm allerede i 2014. De pågældende havne og skibe er valgt, da betingelserne for etablering af landstrøm er bedst opfyldt her. Det vedrører bl.a. skibenes liggetid i havnene, forventning om skibenes langsigtede forbliven på ruterne, forholdene i havnene og ombord på skibene.

### Dialog med naboer

Både på vores terminaler, for eksempel havneterminalen i Rotterdam, og skibe,

## NYE SEJLTIDER SPARER BRÆNDSTOF

Den 2. april 2012 blev afgangstiderne for de to passagerskibe på ruten København-Oslo ændret for at reducere olieforbruget. Med afgang et kvarter tidligere og ankomst et kvarter senere fik skibene en halv time mere til søs hver dag. Det medfører en reduktion i olieforbruget på over to tons pr. skib om dagen, eller en reduktion i emissionerne af CO<sub>2</sub> på over 6,4 tons pr. skib om dagen.

for eksempel mellem Oslo og København, har og ønsker DFDS fortsat at udvikle en god dialog med naboerne om eventuelle gener, som skibstrafikken kan medføre, og om hvordan vi i fællesskab kan mindske generne og skabe forståelse parterne imellem via møder, nabobesøg og andre initiativer.

### Affaldsbehandling, genanvendelse af skibe

Affald produceres i forbindelse med de fleste aktiviteter om bord på skibe og i logistikcentre. Olie, kemikalier og vand til rengøringsformål skal behandles i overensstemmelse med miljølovgivningen (se afsnit om rensning af lænsevand ovenfor).

På passagerskibene på Osloruten har rederiet i samarbejde med et eksternt firma og i overensstemmelse med de regelsæt, der gælder i de lande, hvor skibene anløber, udviklet en særlig effektiv og miljøvenlig totalplan for håndtering af og bortskaffelse af affald fra driften af skibene, bl.a. køkken, passagerafdeling mv.

Ophugning af skibe sker i henhold til IMO's forslag til Hong Kong-konventionen af 2009, og vil fremover ske i henhold til de regelsæt, der diskuteres og forventes vedtaget af EU i nærmeste fremtid. DFDS havde ingen ophugningsaktiviteter i 2012.

### Fremtidige skridt/Forpligtelser indtil 2015

- Videreudvikling af plan for reduktion af bunkerforbruget med fem procent over de næste fem
- Fortsat fokus på reduktion af energiforbruget om bord på skibe ved lokale og centrale initiativer
- Øge antal af EURO 5-lastbiler
- Investering i elforsyning fra land
- Fortsat test af katalytisk reaktor til fjernelse af NOx-emissioner
- Investering i teknologisk udstyr til rensning af røg for svovl

# KUNDER

## VORES MÅL ER AT SKABE OG BESKYTTE VÆRDI FOR FRAGTKUNDER OG PASSAGERER OG VÆRE DERES FORETRUKNE LEVERANDØR

### Vores tilgang

DFDS' tilgang til alle kunder bygger på de fem elementer i DFDS Guiding Stars retningslinjer for kundeservice. Vi anser disse for at være de vigtigste byggesten til kundeservice, uanset om det drejer sig om en restaurant på et af vores skibe eller fragtkunder, der forventer deres produkter leveret til tiden og i god stand.

Vi er bevidste om, at kunder i stigende grad ønsker indblik i virksomheders politikker og praksis for samfundsansvar (CR), og det er vores mål at informere klart om DFDS' CR-politikker og praksis i denne rapport. Af særlig relevans for DFDS' kunder er sikkerhed, sikring og transportydernes indvirkning på miljøet. Disse emner er behandlet andetsteds i denne rapport.

### Vores fragtkunder (B2B)

DFDS Seaways' rutenetværk består af 30 ruter, og der tilbydes fragtydelser på alle ruter. Hovedaktiviteten er transport af uledsagede og ledsagede trailere for vores største kundesegment, som er speditører og vognmænd. For produktionsvirksomheder transporteres tungt gods såsom biler, stål, papir- og skovprodukter samt kemikalier. Der transporteres ligeledes containere og projektlast til offshoreindustrien og industrien for vedvarende energi.

Fragtkunderne spænder således fra chauffører, der ledsager deres køretøjer, til speditør- og vognmandsfirmar samt store produktionsvirksomheder. For sidstnævnte kunder er DFDS' ydelser en integreret del af virksomhedens forsyningskæde baseret på flerårige kontrakter, som ofte omfatter betydelige investeringer i lastbærende materiel og it-systemer. I nogle tilfælde er det nødvendigt at indsætte større skibe for at skaffe plads til fragtmængderne eller at indsætte skibe med hængedæk til biltransport.

DFDS Logistics tilbyder kunderne dør-til-dør-transport af hel- og partlæs, som kan omfatte både temperaturkontrollerede

varer og kølevarer. DFDS tilbyder ligeledes kunderne jernbane og lagerydelser. Endvidere tilbydes mere komplekse logistikydelser, der er en integreret del af kundens forsyningskæde, fortrinsvis til detailsektoren og producenter af temperaturkontrollerede varer.

Alt i alt leverede DFDS transport og logistikydelser til flere tusinde kunder i 2012. På fragtruterne blev der i alt transporteret 25 mio. lanemeter gods. Dør-til-dør- og logistikydelse tegnedes sig for transport af 330.000 fragtenheder.

DFDS er forpligtiget over for kunderne gennem løbende investeringer i skibe, havneterminaler, lastbærende materiel, lagerbygninger, it-systemer og uddannelse.

### Forbedring af kundernes resultater

Det er en del af vores ansvar at være med til at forbedre kundernes konkurrenceevne ved at levere effektiv kundeservice. Det kræver løbende forbedringer i alle dele af driften og en struktur, der fremmer innovation og sikrer udbredelse af bedste praksis.

DFDS' kompetencecentre for flåde, terminaler, jernbane, spedition og materiel bidrager til øget effektivitet og omkostningsreduktioner. Dette arbejde understøttes af vores teams af industri- og storkundekonsulenter, som i samarbejde med de lokale kontorer af drivkraften bag forbedringer i kundeservice, salgresultater og produktudbud.

### Tiltag i 2012:

Godsbehandling og klagebehandling: Når kunderne overlader deres gods i vores varetægt, forventer de med rette, at vi behandler det omhyggeligt hele vejen fra afhentning til endelig levering. DFDS arbejder intenst med skadeforebyggelse baseret på resultatmålinger, driftsgennemgange, udveksling af bedste praksis samt uddannelse og opmærksomhed. Det sker i tæt samarbejde med vores driftskompetencecentre, dvs. terminalkompetencecentret, lokale kontorer og

klagebehandlingsteamet. Statistik og erfaringer udveksles for at øge effektiviteten og minimere skader på kundernes gods.

Vi informerer kunderne om resultaterne af dette arbejde, da det ofte giver kunderne mulighed for at forbedre driften og det materiel, de anvender.

På grund af de betydelige mængder, som transporteres, kan der dog opstå skader. Når det sker, er det vores mål at håndtere klageprocessen på en hurtig, effektiv og fair måde, som sikrer, at alle klagesager behandles hurtigt og korrekt.

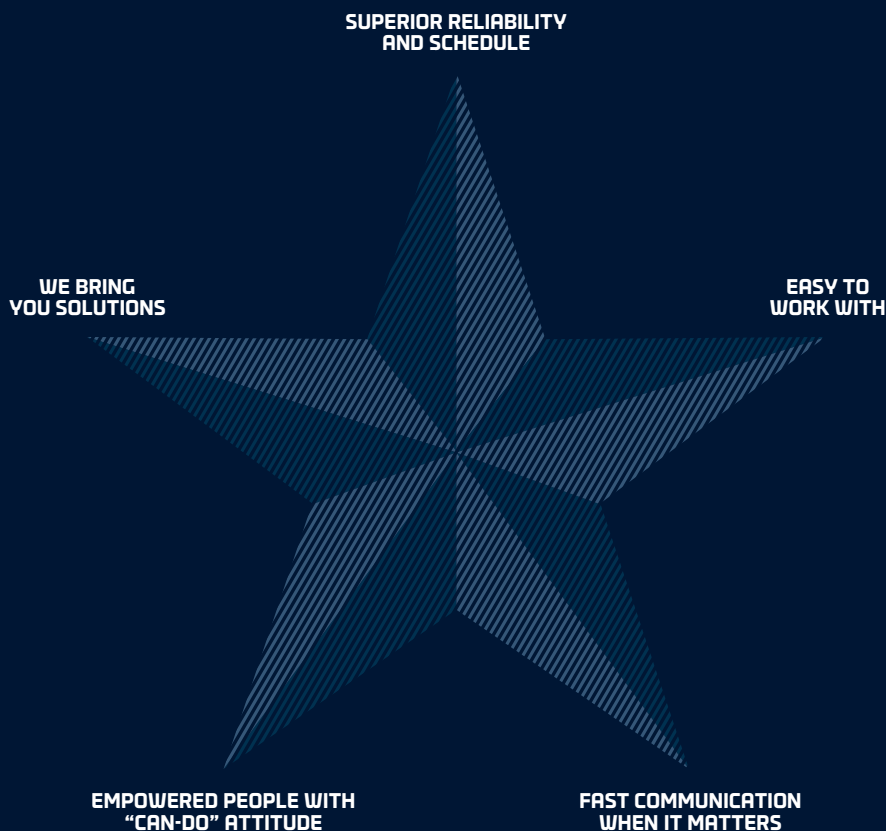
Behandlingen foregår i overensstemmelse med DFDS' vilkår, der bygger på internationale konventioner som Haag-Visby og CRM. Kunderne informeres altid klart og koncist om dette i tilbudsprocessen, så de har mulighed for at sætte sig ind i reglerne, inden de afgiver en ordre.

Online fragtbooking (InfoBridge): For yderligere at forenkle bookingprocessen og udvekslingen af information er fragtbookingsystemet InfoBridge opgraderet med nye kundevenlige funktioner, bl.a. et nyt skærmlayout, som gør det lettere for kunderne at bruge InfoBridge. Systemet opgraderes yderligere i 2013 med det formål at blive brancheførende inden for e-business.

Forbedret terminaldrift: DFDS arbejder løbende på at forbedre driften og reducere vores CO<sub>2</sub>-fodaftryk ved at forbedre gennemløbstiderne for vores skibe på en sikker måde. Nettoeffekten har været en nedbringelse af brændstofforbruget samt bedre kundeservice.

POD-service: Som led i indsatsen for at forbedre DFDS' kundeservice og konkurrenceevne introducerer DFDS Logistics en mobiltelefonbaseret POD-service i 2013.

Materiefornyelse: Flåden af Supercube-trailere med en kapacitet på op til 52 paller er udvidet for at mindske DFDS' miljøpåvirkning. I tæt samarbejde med store detailvirksomheder er det med



## DFDS GUIDING STAR

**1. Superior reliability and schedule:**

- a. Rettidighed
- b. Høj frekvens og fleksibilitet

**2. Easy to work with:**

- a. Transparente kundekontaktpunkter, enkel kommunikation
- b. Klare holdstrukturer, holdindsats til støtte for kunderne
- c. Enkle og præcise kundeprocesser

**3. Fast communication when it matters:**

- a. Information om ændringer på grundlag af, hvad der er vigtigt for kunderne, og ved hjælp af de kommunikationsmetoder, der bedst opfylder kundernes behov

**4. Empowered people with "can-do" attitude:**

- a. Kundeservice, der ydes af vel-informerede, handlekraftige og motiverede medarbejdere
- b. Service og handlekraft altid i højsædet i DFDS

**5. We bring you solutions:**

- a. Levering af løsninger på basis af indsigt i kundernes behov
- b. Levering af nye kundeløsninger, lige fra justeringer i den daglige drift til udnyttelse af hele DFDS' serviceudbud og netværk med henblik på optimering af kundens drift.

dette projekt lykkedes at nedbringe antallet af lastbiler og sikre en betydelig CO<sub>2</sub>-reduktion pr. transporteret palle.

DFDS deltager også i det britiske transportministeriums forsøg med brug af længere trailere i Storbritannien. Det britiske transportministerium indledte forsøgene med 1.800 trailere i januar 2012. Forsøgene omfatter trailere, der er henholdsvis 14,6 m lange (1 m længere end den nuværende maksimale længde) og 15,65 m lange (2,05 m længere). Dermed kommer det leddelte køretøjs maksimale længde op på 17,5 m i den første forsøgskategori og 18,55 m i den anden forsøgskategori. Forsøgene giver mulighed for at fastslå miljø- og sikkerhedspåvirkningerne for hver længde.

**Næste skridt/Forpligtelser indtil 2015**

- InfoBridge – implementering af fase 2-opgraderinger
- Opstilling af nøgleindikatorer (KPI'er), som kunderne kan bruge til at over-

våge serviceniveauet og en del af deres egne driftsomkostninger

- Kundernes betalingsmønstre

**Vores passagerer (B2C)**

DFDS' rutenetværk omfatter 13 passagereruter. DFDS havde i 2012 i alt 5,0 mio. passagerer på disse ruter. De korte ruter i på Kanalen mellem Frankrig og Storbritannien tegnede sig for det største passagertal med 3,4 mio. passagerer. I lighed med ruterne i på Kanalen dækker DFDS' passagereruter i Østersøen fortrinsvis behovet for passagertransport med 0,3 mio. passagerer i 2012. Desuden benyttede 1,4 mio. passagerer de tre skibsruter med overnatning, som forbinder Holland, Storbritannien, Danmark og Norge.

Det er et væsentligt mål for DFDS at kunne tilbyde kunder på tværs af Europa en oplevelse, der opfylder eller overstiger deres forventninger. En sikker rejse for alle passagerer er helt afgørende for at



indfri det mål. Sikkerheden om bord på skibene har højeste prioritet, og regler og initiativer er beskrevet nærmere i afsnittet "Sikkerhed" i denne CR-beretning, se side 47-50. Ud over ansvaret for passagerernes sikkerhed er forståelse af kundernes behov grundpilleren i DFDS' tilgang til at indfri kundernes forventninger.

Et særligt passagerkompetencecenter (Passenger Competence Center – PCC) er oprettet med henblik på at udvikle og fremme en kundeorienteret tilgang i DFDS' organisation. Formålet er at sikre større konsistens i passageraktiviteterne og at skabe et ensartet image over for kunderne. PCC's mål og opgaver omfatter et samlet kundeservice-niveau, overensstemmelse mellem DFDS' aktiviteter og ydelser og DFDS' standarder, ensartet markedsføringsmateriale og en rejseoplevelse af høj standard på alle DFDS' ruter.

#### Kundeundersøgelser og kundeserviceprojekter

DFDS har i årenes løb udviklet en stærk fornemmelse for kundernes forventninger på baggrund af løbende og omfattende kundetilfredshedsundersøgelser. Undersøgelserne sikrer bedre indsigt i kundernes behov og gør det muligt at indarbejde resultaterne i DFDS' daglige drift og kundeservice om bord. Kundetilfredshedsundersøgelserne giver kunderne mulighed for at komme med individuelle tilbagemeldinger til DFDS og derved bidrage til den løbende tilpasning af ombordoplevelsen til passagerernes forventninger.

Der blev i 2012 igangsat to vigtige tiltag med henblik på at sikre fortsatte forbedringer.

Customer Focus Initiative (CFI), som dækker hele koncernen, bliver et vigtigt initiativ for DFDS i 2013. Projektet omfatter yderligere undersøgelse af de kundeværdier, der er centrale for at fastholde og forbedre det nuværende høje tilfredshedsniveau. De forskellige arbejdsforløb under CFI omfatter faciliteter og serviceområder om bord, bl.a. restauranter, rekreative faciliteter og underholdning om bord. Se også omtalen af CFI på s. 16.

Endvidere fokuserer Compax-initiativet på DFDS' passagerdrift i Østersøen. Projektteamets mål er at øge kundetilfredsheden på østersørunderne ved at identificere muligheder for forbedring af DFDS' passagerservice under hele rejsen, fra billetten købes, til passageren går i land.

#### Databeskyttelse

I arbejdet med ovennævnte løbende og projektbaserede forbedringstiltag forholder DFDS sig til kundernes specifikke behov på baggrund af analyser af kundedata. I forbindelse med disse analyser overholder DFDS til enhver tid reglerne om beskyttelse af personoplysninger i henhold til EU's databeskyttelsesdirektiv (95/46/EF) og den nationale databeskyttelseslovgivning i de lande, vi opererer i. Markedsføringsmateriale fremsendes således kun, hvis modtageren udtrykkeligt har givet tilladelse hertil. DFDS følger endvidere processen til vedtagelse af EU's forslag til en generel forordning om databeskyttelse for at sikre, at den nye forordning overholdes.

#### Passagerrettigheder

DFDS følger forordning (EU) nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje, som trådte i kraft i december 2012. DFDS tilbyder i overensstemmelse med forordningen assistance til personer med handicap og bevægelseshæmmede personer. DFDS sikrer, at passagerer med særlige behov får assistance og relevant information i forbindelse med billetreservation, havnefaciliteter og rejser om bord på DFDS' skibe. I henhold til forordningen sikrer DFDS desuden gennemsnitlige priser på tværs af lande samt passagerernes rettigheder i forbindelse med eventuelle forsinkelser eller aflysninger.

#### Kommunikation med passagererne

DFDS lægger stor vægt på at informere alle passagerer om vigtige spørgsmål i forbindelse med deres rejse. Meget af denne kommunikation finder sted direkte ved indtjekning og om bord på skibene. Oplysninger formidles dog i stigende grad gennem andre kanaler, f.eks. via internettet. De nye tiltag spænder fra servicemeddelelser inden afgang til øget tilstedeværelse på sociale medier, hvorved DFDS lettere kan opfylde kravet om, at passagererne skal informeres om alle væsentlige spørgsmål. Tilgangen til sociale medier er decentraliseret og landespecifik og bygger på DFDS' generelle retningslinjer for brug af sociale medier, som sikrer ensartethed på tværs af markeder.

#### Anerkendelser

DFDS har i 2012 modtaget flere priser for arbejdet med at indfri kundernes forventninger. Priserne for mere avanceret kundeservice afspejler især indsatsen for at sikre, at vores kundeservice opfylder eller overstiger kundernes forventninger.

- **'Europe's Leading Ferry Operator' og World's Leading Ferry Operator'**

DFDS fjøede endnu et kapitel til sin succeshistorie ved den årlige uddeling af priser fra World Travel Awards. DFDS vandt priserne som både Europas og verdens førende færgerederi – et resultat af DFDS' stærke fokus på enestående kundeservice og oplevelser om bord. For sjette år i træk lykkedes det DFDS at vinde en af de prestigefyldte priser fra World Travel Awards, der betegnes som den internationale rejsebranches Oscar. Og for andet år i træk løb DFDS endda med priserne for både Europa og verden.

- **'Best passenger shipping company'**

Ud over de ærefulde priser fra World Travel Awards blev DFDS også hædret med Danish Travel Award som bedste passagerederi med trafik mellem udlandet og Danmark. Det er sjette gang, DFDS vinder prisen, hvilket understreger vores fokus på kundetilfredshed og villighed til at lytte til forbrugeren.

- **Norwegian Customer Service Prize**

DFDS vandt den norske kundeservicepris i kategorien skibsrejser for tredje år i træk. Prisen blev tildelt på grundlag af en omfattende undersøgelse blandt 90 af Norges største kundeservicecentre. Juryen roste specielt DFDS's arbejde med at skabe kundenvenlige løsninger for at sikre en god kundeoplevelse.

- **'Good Hospitality' og 'Premier Collection'**

David Urquhart Travel, DFDS' største rejsearrangørpartner i Storbritannien, modtog priserne for 'Good Hospitality' og 'Premier Collection' på færgeruten Amsterdam-Newcastle. DFDS scorede toppoint i den generelle rejsevurdering, herunder for vigtige serviceaspekter som restauranternes service og personalets effektivitet.

#### Fremtidige skridt/Forpligtelser indtil 2015

- Videreførelse af Customer Focus Initiative (CFI) i 2013. Flere arbejdsgrupper kører pilotprojekter, og resultaterne vil blive brugt til at opnå forbedringer på kort og mellemlangt sigt.
- De muligheder for serviceforbedringer om bord, som blev identificeret i forbindelse med Compax-initiativet, vil blive integreret i den daglige drift fra begyndelsen af 2013.

# LEVERANDØRER

## SIKRING AF ANSVARLIGE OG ENGAGEREDE LEVERANDØRER VED GENNEMSKUELIG UDVÆLGELSE OG FORPLIGTENDE RELATIONER

### Hovedpunkter

- DFDS leverer varer og tjenesteydelser for mere end 50 skibe - svarende til ca. 5.000 ordrer om måneden
- 20 logistik-kontorer administrerer 3.100 trailere
- Ny organisering af koncernindkøb på vej
- Alle leveringsaftaler indeholder vores etiske regler for leverandører

### Ansvarligt indkøb

Ansvarligt indkøb er en del af DFDS' CR-strategi og har betydning for vores navn, omdømme, arbejdsrelationer og kunders ordrer. Group Procurement har et tæt dagligt samarbejde med leverandører og disses tilbagemeldinger og nyskabelser værdsættes af DFDS.

For at indgå i et samarbejde med DFDS skal en leverandør følge DFDS' etiske regler for leverandører og dermed overholde alle internationale konventioner samt den nationale lovgivning i det land, hvor arbejdet eller ydelsen udføres og særligt respektere følgende:

- Love omkring børnearbejde, tvangsarbejde eller ufrivilligt arbejde
- Regler vedrørende sikkerhed på arbejdspladsen
- Den Internationale Arbejdsorganisation ILO's deklaration om fundamentale rettigheder og principper ved arbejde
- Regler vedrørende medarbejderdiskrimination på grund af etnicitet, religion, alder, nationalitet, seksuel orientering eller køn
- Regler vedrørende bekæmpelse af korruption og bestikkelse, herunder for alle underleverandører og samarbejdspartnere
- De gældende miljøregler i det land hvor varen fremstilles, eller hvor ydelsen finder sted.

Leverandøren skal, på foranledning af DFDS, deltage aktivt i DFDS' opfølgning på, om DFDS' etiske regler overholdes gennem dialog, spørgeskemaer, systematisk rappor-

tering, besøg på leverandørens adresse(r) eller ved anden form for verifikation eller kontrol, som DFDS måtte ønske at anvende.

### Vores tilgang

Group Procurement dækker mere end 1.000 leverandører i mere end 13 lande. I samarbejdet med vores leverandører, tilstræber vi at skabe og beskytte kommercielle værdier, som påvirkes af forhold, der vedrører sikkerhed, produktsikkerhed, kvalitet, miljøbeskyttelse og samfundsansvar. DFDS' medarbejdere forsøger at hjælpe med at minimere risici og øge sikkerheden i leverandørnetværket samt at reducere indkøbs- og administrations omkostninger gennem samarbejder på tværs af DFDS-koncernen.

Group Procurement er placeret i DFDS' Finance Division. I indkøbsprocessen fokuseres der på at udvælge de leverandører, der bedst opfylder DFDS' behov og efterspørgsel. Derfor går en analyse af vores egne behov, efterspørgsel og krav forud for ethvert valg af leverandør. Vi vurderer leveringsgrundlagets effektivitet, forsyningsikkerhed, sikkerhed og overholdelse af lovmæssige krav gennem en tæt dialog med en bred vifte af leverandører.

DFDS kræver, at leverandørers drift og adfærd er anstændig og respektfuld på land såvel som til søs. I shippingbranchen er det eksempelvis en del af auditeringsprogrammet at kontrollere, om en leverandør er registreret i den pågældende søfartsstyrelses database, som det er påkrævet i henhold til EU-direktiv af 1996 om udstyr på skibe. En leverandør får et certifikat og registreres i databasen, såfremt kriterierne er opfyldt. DFDS anvender GSMS til at kontrollere, om en leverandør overholder sikkerheds- og miljøkrav, og har opnået "Wheelmark".

DFDS etiske regler for leverandører har siden 2009 indgået i alle DFDS' indkøbs- og samarbejdsaftaler. Når en aftale underskrives med en leverandør i vores shipping- eller logistik-afdelinger vedhæftes DFDS' etiske regler. De etiske regler

skitserer DFDS' forpligtelse til at anvende forretningsprincipper og respektere menneskerettigheder.

### Vejen frem

Skiftet til et integreret indkøbssystem blev i løbet af 2012 udsat på grund af ledelsesændringer i indkøbsorganisationen. Der vil være fokus på udviklingen af integrerede værktøjer og processer i 2013, når den nye ledelse er på plads. Derudover kunne Group Procurement i 2012 byde velkommen til en række nye medarbejdere som følge af joint venture-aftalen mellem DFDS og LD Lines. Group Procurement opererer nu fra Danmark, Frankrig, Storbritannien og Litauen.

Samarbejde og engagement er centrale elementer i ansvarligt indkøb, sådan som det fordres i 'The DFDS Way'. Et vigtigt fokusområde i 2013 vil være integration og samarbejde på tværs af DFDS-koncernen for at sikre løbende forbedringer og indarbejde bedste praksis-standarder. Group Procurement vil i 2013 få ekstern support til at udvikle den optimale organisation.

I 2011 blev der oprettet en ny "effektiv trailer-arbejdsgruppe" på logistikområdet. I 2012 havde koncernen fokus på at sikre, at politikker, procedurer, investeringer, effektivitet og omkostninger i forbindelse med vores 3.100 trailere er ensartede og hensigtsmæssige i forhold til DFDS' behov. Evalueringspolitikker er blevet implementeret og omfatter indkøb og afhændelse, trailersammensætning, standardisering af udstyr samt vedligeholdelse. Lanceringen af SERTICA i løbet af 2013 vil understøtte dette arbejde yderligere.

### Fremtidige skridt/Forpligtelser indtil 2015

- Fortsat implementering af ny Leverandør-database i 2013
- Fortsat udvikling af centraliseret kontraktstyring
- Implementering af indkøbspolitik for interne aftaler

# REGNSKABSBERETNING

## Indledning

DFDS' aktiviteter er organiseret i to divisioner med fem forretningsområder i Shipping Division og fem forretningsområder i Logistics Division. Hertil kommer ikke-fordelte poster, der er centralt afholdte omkostninger, som ikke allokteres til divisionerne.

For at understøtte sammenlignelighed vises væsentlige engangsposter i en separat linie, Særlige poster, i resultatopgørelsen.

## Omsætningsudvikling

Omsætningen steg med 0,6% til DKK 11.700 mio. i 2012 drevet af en stigning i omsætningen i Shipping Division, mens omsætningen i Logistics Division var lavere end i 2011.

Shipping Divisions omsætning steg med 2,8% til DKK 8.015 mio. drevet af en stigning i Channels omsætning på DKK 425 mio. Opstarten af en ny rute, Dover-Calais, øgede omsætningen med DKK 287 mio. og tilgangen af to ruter fra LD Lines øgede omsætningen med DKK 128 mio. Modsat reduceredes North Seas omsætning med DKK 239 mio. i 2012, hvoraf omkring halvdelen skyldtes lavere omsætning på fragtruterne mellem Sverige og Storbritannien. Hovedparten af den øvrige nedgang kan henføres til helårseffekten af bortfaldet af en logistikkontrakt for en bilproducent på ruten mellem Tyskland og Storbritannien i 2011, herunder reduktion af rutens kapacitet. Dertil kom lavere omsætning mellem Holland og Storbritannien.

Logistics Divisions omsætning blev reduceret med 1,6% til DKK 4.259 mio. i 2012 drevet af forretningsområderne Nordic Contract og Intermodal. Nordic Contracts omsætning var 25,0% lavere som følge af en større papirkundes konkurs og udløb af en papirlogistikkontrakt. Nedgangen i Intermodals omsætning var

10,7%, primært som følge af omlægninger i trafikken mellem Irland og Kontinentet. Modsat blev omsætningen i Nordic Transport øget med 18,1% på baggrund af organisk vækst, opstart af nye aktiviteter og valutakurseffekter.

## EBITDA for særlige poster

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster blev reduceret med 27,0% til DKK 1.092 mio. på baggrund af lavere resultater i begge divisioner.

Shipping Divisions EBITDA blev reduceret med 30,0% til DKK 992 mio., hovedsageligt drevet af lavere resultater i North Sea og Channel. North Seas resultat blev mere end halveret som følge af bortfald af volumener afledt af en konkurrents udvidelse af skibskapaciteten i fragtmarkedet mellem Sverige og Storbritannien samt lavere efterspørgsel mellem Storbritannien og Kontinentet. Channels resultat blev påvirket af opstarten af en ny rute mellem Dover og Calais samt tilgangen af to ruter fra LD Lines ultimo september 2012. Resultatpåvirkningen fra sidstnævnte ruter var DKK -15 mio. i 2012. Dette tab er likviditetsmæssigt dækket af en tabsgaranti, som imidlertid ikke indgår i resultatopgørelsen, men i købsvederlaget for LD Lines. Baltic Sea fastholdt resultatet på niveau med 2011.

Logistics Divisions EBITDA blev reduceret med 18,1% til DKK 140 mio. drevet af et markant lavere resultat i Nordic Contract. Dele af forretningsområdets aktiviteter blev afviklet på grund af en større kundes konkurs og udløbet af en større papirlogistikkontrakt. Resultatet for de fire øvrige forretningsområder var på niveau med 2011. Genopretningen af indtjeningen fortsatte i Continental Transport og Intermodal, mens Nordic Transports indtjening blev negativt påvirket af øget konkurrence. European Contracts resultat var ligeledes lavere end i 2011 på grund af vanskelige markedsforhold

for transportaktiviteterne mellem Irland og England, mens forretningsområdets to øvrige aktiviteter opnåede en mindre resultatfremgang. I 4. kvartal blev der desuden afholdt DKK 13 mio. i engangsomkostninger vedrørende forhold i Irland, Norge og Sverige.

Ikke-fordelte poster udgjorde en omkostning på DKK 40 mio. mod en omkostning på DKK 91 mio. i 2011. Det lavere omkostningsniveau kan henføres til tilbageførsel af en hensættelse til jubilæumsforpligtelser og lavere omkostninger til bonusordninger samt projekter og rådgivning. Derudover blev forsikrings-tilgodehavender relateret til Norfolkline nedskrevet i 2011.

## Avance ved salg af aktiver

Avance ved salg af langfristede aktiver udgjorde en indtægt på DKK 6 mio., primært fra salg af lastbærende materiel, mod en indtægt på DKK 26 mio. i 2011.

## Af- og nedskrivninger og EBIT

De samlede af- og nedskrivninger blev reduceret med 1,0% til DKK 679 mio., blandt andet som følge af salg af aktiver i 2011. Afskrivninger af skibe udgjorde DKK 538 mio. i 2012.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev herefter DKK 422 mio., en nedgang på 49,5%.

## Særlige poster

Særlige poster udgjorde i 2012 en netto-omkostning på DKK 124 mio., heraf nedskrivning af skibe med DKK 102 mio. De enkelte poster er vist på side 63. Se også note 7 og note 38 for yderligere oplysninger.

Driftsresultatet (EBIT) efter særlige poster blev herefter DKK 298 mio., en nedgang på 67,8%.

**Finansiering**

Netto-omkostningen til finansiering blev reduceret med 20,2% til DKK 146 mio., primært som følge af lavere netto-renteomkostning, der var DKK 23 mio. lavere på baggrund af en nedgang i den netto-rentebærende gæld med 24,5%. Øvrige finansomkostninger var DKK 14 mio. lavere i 2012, blandt andet på grund af omkostninger til låneomlægninger i 2011.

**Skat og årets resultat**

Resultatet før skat blev herefter DKK 152 mio. Rederiaktiviteterne i DFDS Koncernen er omfattet af tonnageskatteordninger i Danmark, Norge, Holland, Litauen og Frankrig. Årets skat udgjorde DKK 4 mio., hvoraf aktuel skat var DKK 27 mio. og udskudt skat var en indtægt på DKK 22 mio. Regulering af tidligere års skatter udgjorde en indtægt på DKK 25 mio. og ændring af selskabsskattesatsen medførte en indtægt på DKK 18 mio. Udskudte skatteaktiver blev nedskrevet med DKK 42 mio. i 2012.

Årets resultat blev herefter DKK 148 mio. mod et resultat på DKK 735 mio. i 2011.

**Investeringer**

Netto-investeringer udgjorde i 2012 en indtægt på DKK 239 mio.

Investeringer i aktiver udgjorde DKK 320 mio., hvoraf DKK 175 mio. vedrørte dokning og vedligehold af skibe. Øvrige brutto-investeringer i aktiver udgjorde DKK 147 mio., fortrinsvis lastbærende materiel og udvikling af IT-systemer. Salg af aktiver udgjorde en indtægt på DKK 8 mio. og tilbagebetaling af forudbetalinger m.v. vedrørende ophævelsen af to nybygningskontrakter udgjorde DKK 560 mio.

**NETTOOMSÆTNING**

DKK mio.	2012	2011	Δ %	Δ
Shipping Division	8.015	7.798	2,8	217
Logistics Division	4.259	4.330	-1,6	-71
Elimineringer mv.	-574	-503	n.a.	-71
DFDS Koncernen	11.700	11.625	0,6	75

**DRIFTSRESULTAT FØR AFSKRIVNINGER (EBITDA) OG SÆRLIGE POSTER**

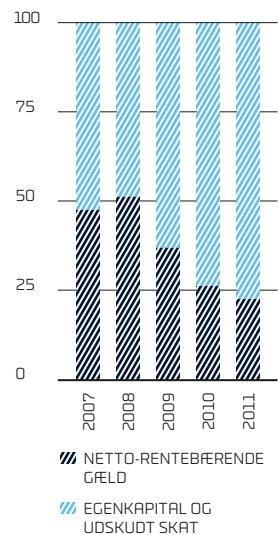
DKK mio.	2012	2011	Δ %	Δ
Shipping Division	992	1.416	-29,9	-424
Logistics Division	140	171	-18,1	-31
Ikke-fordelte poster	-40	-91	n.a.	51
DFDS Koncernen	1.092	1.496	-27,0	-404
EBITDA-margin, %	9,3	12,9	n.a.	3,5

**SÆRLIGE POSTER**

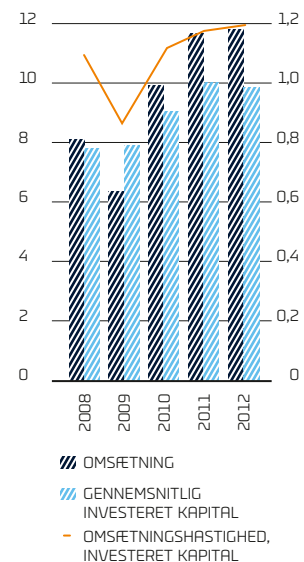
DKK mio.	2012
Nedskrivning af tre sideportskibe	-75
Nedskrivning af to passagerskibe	-27
Earn-out vedrørende købet af ruten Kapellskär-Paldiski	-11
Tilbageførsel af hensættelse vedrørende engelske offentlige afgifter	23
Omkostninger vedrørende ophævelsen af to nybygningskontrakter	-29
Regulering af avance vedrørende LISCO GLORIA	16
Omkostninger til strukturering og effektivisering af processer, Customer Focus Initiative	-18
Nedskrivning af goodwill	-3
<b>Særlige poster i alt</b>	<b>-124</b>

DFDS Koncernen	2012					2011				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK mio.										
Nettoomsætning	2.674	2.971	3.169	2.886	11.700	2.698	3.071	3.110	2.746	11.625
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	109	293	503	187	1.092	171	458	561	305	1.495
Resultatandele i associerede virksomheder	-2	0	3	2	3	-1	1	2	-2	0
Avance ved salg af langfristede aktiver	2	3	1	0	6	1	2	12	11	26
Af- og nedskrivninger	-163	-171	-167	-178	-679	-171	-169	-162	-184	-686
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	-54	125	340	11	422	0	292	413	130	835
Driftsmarginal (EBIT), %	-2,0	4,2	10,7	0,4	3,6	0,0	9,5	13,3	4,7	7,2
Særlige poster, netto	0	-67	-30	-27	-124	46	66	-14	-7	91
Driftsresultat (EBIT)	-54	58	310	-16	298	46	358	399	123	925
Resultat før skat	-97	23	272	-46	152	7	301	332	102	742
Investeret kapital, gennemsnit	9.488	9.393	9.156	8.939	9.246	9.937	9.490	9.508	9.567	9.691
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-2,8	3,5	13,7	-0,7	3,4	1,7	13,3	15,9	5,6	9,0

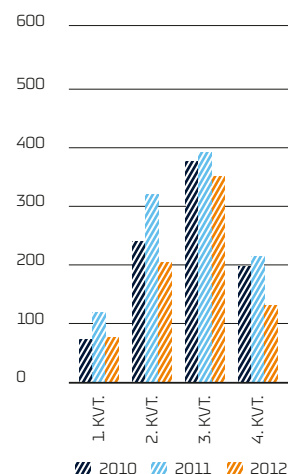
**KAPITALSTRUKTUR**  
[%-ANDEL AF KAPITAL]



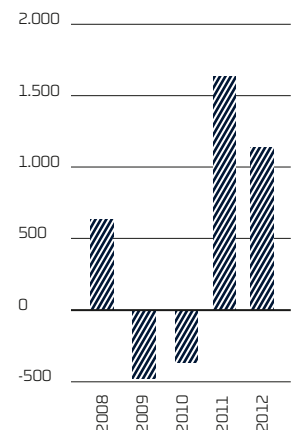
**OMSÆTNING & INVESTERET KAPITAL**  
[DKK MIA.] [ANTAL GANGE]



**DFDS KONCERNEN - EBITDA FØR SÆRLIGE POSTER PR. KVARTAL**  
[DKK MID.]



**FRI PENGESTRØM**  
[DKK MID.]



Køb af virksomheder udgjorde en omkostning på DKK 5 mio. knyttet til overtagelsen af LD Lines. Se note 32 for yderligere oplysninger herom.

#### **Aktiver, investeret kapital og forrentning**

De samlede aktiver blev reduceret med 3,9% til DKK 12.300 mio. svarende til en nedgang på DKK 495 mio. Langfristede aktiver blev nedbragt med DKK 837 mio., hvoraf DKK 571 mio. vedrørte nedbringelse af aktiver under udførelse som følge af ophævelsen af to nybygningskontrakter. Herudover oversteg af- og nedskrivning af skibe tilgangen af skibe.

Kortfristede aktiver steg med DKK 342 mio., primært som følge af en forøgelse af likvide beholdninger, hvilket blandt andet skyldes tilbagebetaling af forudbetalinger afledt af ovennævnte ophævelse af to nybygningskontrakter.

Ved udgangen af 2012 udgjorde den investerede kapital DKK 8.942 mio., hvilket var en reduktion på 6,5% i forhold til udgangen af 2011. Beregnet som et gennemsnit var kapitalen DKK 9.246 mio. i 2012, hvilket var en nedgang på 4,6% i forhold til 2011. Den gennemsnitlige investerede kapital blev forrentet med 3,4% i 2012 og justeret for særlige poster var forrentningen 4,5%.

#### **Finansiering og kapitalstruktur**

Rentebærende gældsforpligtelser blev nedbragt med 9,7% til DKK 3.233 mio. ved udgangen af 2012 svarende til en reduktion på DKK 349 mio. Den netto-rentebærende gæld blev reduceret med 24,5% til DKK 1.929 mio.

Ultimo 2012 var forholdet mellem netto-rentebærende gæld og driftsresultatet (EBITDA) før særlige poster 1,8.

#### **Pengestrømme**

Pengestrømmen fra driftsaktivitet, brutto blev reduceret med 35,9% til DKK 926 mio. på baggrund af den lavere indtjening fra driften og en større pengebinding i arbejdskapital. Pengestrømmen fra investeringsaktivitet var positiv med DKK 239 mio. I investeringerne indgår en tilbagebetaling på DKK 560 mio. som følge af ophævelsen af to nybygningskontrakter.

Den frie pengestrøm fra driften var positiv med DKK 1.144 mio.

Den positive frie pengestrøm blev anvendt til nedbringelse af kort og lang gæld med netto DKK 1.449 mio. og betaling af en netto-omkostning til finansiering på DKK 79 mio. samt betaling af udbytte med DKK 203 mio. Dermed var pengestrømmen fra finansieringsaktivitet negativ med i alt DKK 785 mio. i 2012.

#### **Værdiforringelsestest**

Ved indikation af værdiforringelse udarbejdes værdiforringelsestest af Koncernens skibe og andre aktiver på grundlag af forventede fremtidige netto-pengestrømme og eksterne mæglervurderinger. I 2012 medførte testene nedskrivning af skibe med DKK 102 mio. og goodwill vedrørende en tidligere associeret virksomhed med DKK 3 mio. Nedskrivningerne er indregnet i resultatopgørelsen under særlige poster. De foretagne nedskrivningstest er nærmere beskrevet i note 38.

#### **Egenkapitalens udvikling**

DFDS' andel af egenkapitalen var DKK 6.914 mio. ultimo 2012, hvilket var på niveau med 2011, idet tilgangen af årets resultat og reguleringer blev balanceret af udbetaling af udbytte. Inklusiv minoritetsinteresser på DKK 54 mio. udgjorde egenkapitalen DKK 6.969 mio. ultimo 2012.

Egenkapitalandelen var ultimo året 56,7%, en stigning på 2,3 procentpoint i forhold til 2011.

#### **Moderselskabets resultatudvikling**

Årets resultat for moderselskabet, DFDS A/S, blev DKK 39 mio. De samlede aktiver udgjorde ultimo året DKK 11.196 mio. og DFDS A/S' andel af egenkapitalen var DKK 5.130 mio.



**REGNSKAB 2012**

**REK**

ENR

# RESULTATOPGØRELSE

1. JANUAR – 31. DECEMBER

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note	2012	2011
6.524.331	6.467.155	1,2 Nettoomsætning	11.699.925	11.624.577
		Omkostninger		
-3.394.116	-3.530.305	3 Driftsomkostninger	-7.502.138	-7.040.500
-1.055.722	-1.030.614	Charterhyre	-602.416	-623.625
-617.153	-627.399	4 Personaleomkostninger	-1.957.670	-1.915.463
-622.672	-564.029	5 Omkostninger ved salg og administration	-545.776	-549.605
-5.689.663	-5.752.347	<i>Omkostninger i alt</i>	-10.608.000	-10.129.193
<b>834.668</b>	<b>714.808</b>	<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>1.091.925</b>	<b>1.495.384</b>
-	-	14 Resultatandele i associerede virksomheder	2.861	-75
10.149	1.139	6 Avance ved salg af langfristede aktiver, netto	6.471	25.736
		11,12 Af- og nedskrivninger		
-248.420	-243.784	Afskrivninger, skibe	-537.886	-542.799
-55.086	-61.801	Afskrivninger, øvrige langfristede aktiver	-140.541	-130.949
-995	0	Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-1.031	-12.484
-304.501	-305.585	<i>Af- og nedskrivninger i alt</i>	-679.458	-686.232
<b>540.316</b>	<b>410.362</b>	<b>Driftsresultat (EBIT) før særlige poster</b>	<b>421.799</b>	<b>834.813</b>
89.385	-487.158	7 Særlige poster, netto	-123.521	90.669
<b>629.701</b>	<b>-76.796</b>	<b>Driftsresultat (EBIT)</b>	<b>298.278</b>	<b>925.482</b>
311.381	267.007	8 Finansielle indtægter	23.781	32.218
-216.195	-139.150	8 Finansielle omkostninger	-170.093	-215.578
<b>724.887</b>	<b>51.061</b>	<b>Resultat før skat</b>	<b>151.966</b>	<b>742.122</b>
6.522	-12.406	9 Skat af årets resultat	-3.668	-7.566
<b>731.409</b>	<b>38.655</b>	<b>Årets resultat</b>	<b>148.298</b>	<b>734.556</b>
		<b>Årets resultat fordeles således:</b>		
731.409	38.655	Aktionærerne i DFDS A/S	148.338	730.986
-	-	Minoritetsinteresser	-40	3.570
<b>731.409</b>	<b>38.655</b>	<b>Årets resultat</b>	<b>148.298</b>	<b>734.556</b>
		10 Resultat pr. aktie		
		Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100 i DKK	10,23	49,96
		Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100 i DKK	10,23	49,93
		<b>Forslag til resultatdisponering</b>		
207.985	207.985	Foreslået udbytte DKK 14,00 pr. aktie (2011: DKK 14,00 pr. aktie)		
523.424	-169.330	Overført resultat		
731.409	38.655			

# TOTALINDKOMSTOPGØRELSE

1. JANUAR – 31. DECEMBER

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note	2012	2011
<b>731.409</b>	<b>38.655</b>	<b>Årets resultat</b>	<b>148.298</b>	<b>734.556</b>
		<b>Anden totalindkomst</b>		
		Værdiregulering af sikringsinstrumenter:		
-32.624	-8.906	Årets værdiregulering	-8.906	-32.607
6.466	-2.090	Værdiregulering overført til driftsomkostninger	-2.090	6.466
23.944	14.058	Værdiregulering overført til finansielle omkostninger	14.058	24.667
507	2.621	Valutakursreguleringer, udenlandske selskaber	57.471	-2.818
6.900	-1.089	Urealiseret værdiregulering af værdipapirer	-1.089	6.900
-7.520	1.491	Realiseret værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen	1.491	-7.520
<b>-2.327</b>	<b>6.085</b>	<b>Anden totalindkomst efter skat</b>	<b>60.935</b>	<b>-4.912</b>
<b>729.082</b>	<b>44.740</b>	<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>209.233</b>	<b>729.644</b>
		<b>Årets totalindkomst fordeles således:</b>		
729.082	44.740	Aktionærerne i DFDS A/S	208.532	726.194
-	-	Minoritetsinteresser	701	3.450
<b>729.082</b>	<b>44.740</b>	<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>209.233</b>	<b>729.644</b>

Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører selskaber under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

# BALANCE 31. DECEMBER

## AKTIVER

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note	2012	2011
92.019	94.640	Goodwill	369.862	362.697
1.591	795	Andre langfristede immaterielle aktiver	2.403	3
63.999	48.510	Software	49.721	64.765
21.997	55.640	Igangværende udviklingsprojekter	55.823	22.558
<b>179.606</b>	<b>199.585</b>	<b>11 Langfristede immaterielle aktiver</b>	<b>477.809</b>	<b>450.023</b>
5.825	5.032	Grunde og bygninger	105.822	104.404
21.945	20.739	Terminaler	603.695	623.839
2.990.836	2.732.364	Skibe	7.227.716	7.510.702
145.989	138.644	Driftsmidler m.v.	376.576	359.920
574.725	36.877	Aktiver under udførelse og forudbetalinger	42.860	583.237
<b>3.739.320</b>	<b>2.933.656</b>	<b>12 Langfristede materielle aktiver</b>	<b>8.356.669</b>	<b>9.182.102</b>
1.341.039	4.032.725	13 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
223	0	14 Kapitalandele i associerede virksomheder	6.847	6.120
1.878.731	1.034.856	15 Tilgodehavender	112.533	110.613
21.486	20.668	16 Værdipapirer	20.668	22.750
0	488	19 Udskudte skatteaktiver	82.386	122.150
<b>3.241.479</b>	<b>5.088.737</b>	<b>Andre langfristede aktiver</b>	<b>222.434</b>	<b>261.633</b>
<b>7.160.405</b>	<b>8.221.978</b>	<b>Langfristede aktiver i alt</b>	<b>9.056.912</b>	<b>9.893.758</b>
106.523	107.000	17 Varebeholdninger	152.266	147.208
3.766.846	2.000.929	15 Tilgodehavender	1.766.830	1.700.128
42.891	29.200	Periodeafgrænsningsposter	85.700	97.209
33.698	15.795	16 Værdipapirer	15.795	33.698
591.559	820.959	Likvide beholdninger	1.196.994	897.364
<b>4.541.517</b>	<b>2.973.883</b>	<b>Kortfristede aktiver</b>	<b>3.217.585</b>	<b>2.875.607</b>
0	0	34 Aktiver bestemt for salg	25.365	25.276
<b>4.541.517</b>	<b>2.973.883</b>	<b>Kortfristede aktiver i alt</b>	<b>3.242.950</b>	<b>2.900.883</b>
<b>11.701.922</b>	<b>11.195.861</b>	<b>Aktiver</b>	<b>12.299.862</b>	<b>12.794.641</b>



# BALANCE 31. DECEMBER

## PASSIVER

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note	2012	2011
1.485.608	1.485.608	18 Aktiekapital	1.485.608	1.485.608
-94.255	-90.791	Reserver	-70.310	-130.504
3.767.104	3.526.983	Overført resultat	5.291.141	5.342.817
207.985	207.985	Forestået udbytte	207.985	207.985
<b>5.366.442</b>	<b>5.129.785</b>	<b>Egenkapital tilhørende aktionærerne i DFDS A/S</b>	<b>6.914.424</b>	<b>6.905.906</b>
-	-	Minoritetsinteresser	54.306	57.675
<b>5.366.442</b>	<b>5.129.785</b>	<b>Egenkapital i alt</b>	<b>6.968.730</b>	<b>6.963.581</b>
2.789.312	2.106.088	23 Rentebærende gældsforpligtelser	2.406.291	3.050.813
0	0	19 Udskudt skat	126.823	168.389
13.951	8.076	21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser	231.508	245.856
25.803	39.335	22 Andre hensatte forpligtelser	40.894	29.963
<b>2.829.066</b>	<b>2.153.499</b>	<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>	<b>2.805.516</b>	<b>3.495.021</b>
2.787.773	3.361.997	23 Rentebærende gældsforpligtelser	826.893	531.616
317.686	247.610	Leverandører af varer og tjenesteydelser	1.067.555	1.086.243
0	3.441	22 Andre hensatte forpligtelser	49.422	63.725
15.526	15.461	26 Selskabsskat	22.979	39.583
327.765	246.301	24 Anden gæld	448.361	514.001
57.664	37.767	25 Periodeafgrænsningsposter	110.406	100.871
<b>3.506.414</b>	<b>3.912.577</b>	<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>	<b>2.525.616</b>	<b>2.336.039</b>
<b>6.335.480</b>	<b>6.066.076</b>	<b>Forpligtelser i alt</b>	<b>5.331.132</b>	<b>5.831.060</b>
<b>11.701.922</b>	<b>11.195.861</b>	<b>Passiver</b>	<b>12.299.862</b>	<b>12.794.641</b>

# EGENKAPITALOPGØRELSE

KONCERN 1. JANUAR – 31. DECEMBER

DKK 1.000	Reserver					Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital tilhørende aktionærerne i DFDS A/S	Minoritetsinteresser	I alt
	Aktiekapital	Valutakursreguleringer	Sikringstransaktioner	Værdiregulering værdipapirer	Egne aktier					
Egenkapital 1. januar 2012	1.485.608	-35.281	-59.330	-622	-35.271	5.342.817	207.985	<b>6.905.906</b>	57.675	<b>6.963.581</b>
<b>Årets totalindkomst</b>										
Årets resultat						148.338		<b>148.338</b>	-40	<b>148.298</b>
<b>Anden totalindkomst</b>										
Årets værdiregulering			-8.906					<b>-8.906</b>		<b>-8.906</b>
Værdiregulering overført til driftsomkostninger			-2.090					<b>-2.090</b>		<b>-2.090</b>
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger			14.058					<b>14.058</b>		<b>14.058</b>
Valutakursreguleringer vedrørende udenlandske virksomheder		56.730						<b>56.730</b>	741	<b>57.471</b>
Urealiseret værdiregulering af værdipapirer				-1.089				<b>-1.089</b>		<b>-1.089</b>
Realiseret værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen				1.491				<b>1.491</b>		<b>1.491</b>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>	<b>0</b>	<b>56.730</b>	<b>3.062</b>	<b>402</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>60.194</b>	<b>741</b>	<b>60.935</b>
<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>0</b>	<b>56.730</b>	<b>3.062</b>	<b>402</b>	<b>0</b>	<b>148.338</b>	<b>0</b>	<b>208.532</b>	<b>701</b>	<b>209.233</b>
<b>Transaktioner med ejere</b>										
Afgang minoritetsinteresser						848		<b>848</b>	-4.070	<b>-3.222</b>
Foreslået udbytte						-207.985	207.985	<b>0</b>		<b>0</b>
Betalt udbytte							-203.047	<b>-203.047</b>		<b>-203.047</b>
Udbytte til egne aktier						4.938	-4.938	<b>0</b>		<b>0</b>
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						4.736		<b>4.736</b>		<b>4.736</b>
Øvrige reguleringer						-2.551		<b>-2.551</b>		<b>-2.551</b>
<b>Transaktioner med ejere i 2012 i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-200.014</b>	<b>-0</b>	<b>-200.014</b>	<b>-4.070</b>	<b>-204.084</b>
<b>Egenkapital pr. 31. december 2012</b>	<b>1.485.608</b>	<b>21.449</b>	<b>-56.268</b>	<b>-220</b>	<b>-35.271</b>	<b>5.291.141</b>	<b>207.985</b>	<b>6.914.424</b>	<b>54.306</b>	<b>6.968.730</b>

Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører selskaber under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

Aktiekapitalen, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 14.856.081 stk. á DKK 100. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder og alle udstedte aktier er fuldt indbetalte.

# EGENKAPITALOPGØRELSE

KONCERN 1. JANUAR – 31. DECEMBER

DKK 1.000	Reserver					Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital tilhørende aktionærerne i DFDS A/S	Minoritetsinteresser	I alt
	Aktiekapital	Valutakursreguleringer	Sikringstransaktioner	Værdiregulering værdipapirer	Egne aktier					
Egenkapital 1. januar 2011	1.485.608	-32.610	-57.829	-2	-21.761	4.846.640	118.849	<b>6.338.895</b>	57.525	<b>6.396.420</b>
<b>Årets totalindkomst</b>										
Årets resultat						730.986		<b>730.986</b>	3.570	<b>734.556</b>
<b>Anden totalindkomst</b>										
Årets værdiregulering			-32.607					<b>-32.607</b>		<b>-32.607</b>
Værdiregulering overført til driftsomkostninger			6.466					<b>6.466</b>		<b>6.466</b>
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger			24.640					<b>24.640</b>	27	<b>24.667</b>
Valutakursreguleringer vedrørende udenlandske virksomheder		-2.671						<b>-2.671</b>	-147	<b>-2.818</b>
Urealiseret værdiregulering af værdipapirer				6.900				<b>6.900</b>		<b>6.900</b>
Realiseret værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen				-7.520				<b>-7.520</b>		<b>-7.520</b>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>	<b>0</b>	<b>-2.671</b>	<b>-1.501</b>	<b>-620</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4.792</b>	<b>-120</b>	<b>-4.912</b>
<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>0</b>	<b>-2.671</b>	<b>-1.501</b>	<b>-620</b>	<b>0</b>	<b>730.986</b>	<b>0</b>	<b>726.194</b>	<b>3.450</b>	<b>729.644</b>
<b>Transaktioner med ejere</b>										
Kapitalforhøjelse								<b>0</b>	11	<b>11</b>
Afgang minoritetsinteresser						2.382		<b>2.382</b>	-3.292	<b>-910</b>
Foreslået udbytte						-207.985	207.985	<b>0</b>		<b>0</b>
Betalt udbytte							-117.108	<b>-117.108</b>		<b>-117.108</b>
Udbytte til egne aktier						1.741	-1.741	<b>0</b>		<b>0</b>
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						2.403		<b>2.403</b>		<b>2.403</b>
Køb af egne aktier					-13.510	-31.839		<b>-45.349</b>		<b>-45.349</b>
Øvrige reguleringer						-1.511		<b>-1.511</b>	-19	<b>-1.530</b>
<b>Transaktioner med ejere i 2011 i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13.510</b>	<b>-234.809</b>	<b>89.136</b>	<b>-159.183</b>	<b>-3.300</b>	<b>-162.483</b>
<b>Egenkapital pr. 31. december 2011</b>	<b>1.485.608</b>	<b>-35.281</b>	<b>-59.330</b>	<b>-622</b>	<b>-35.271</b>	<b>5.342.817</b>	<b>207.985</b>	<b>6.905.906</b>	<b>57.675</b>	<b>6.963.581</b>

Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører selskaber under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

Aktiekapitalen, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 14.856.081 stk. á DKK 100. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder og alle udstedte aktier er fuldt indbetalte.

# EGENKAPITALOPGØRELSE

MODERSELSKAB 1. JANUAR - 31. DECEMBER

DKK 1.000	Reserver						I alt
	Aktiekapital	Sikrings- transaktioner	Værdiregu- lering værdi- papirer	Egne aktier	Overført resultat	Foreslået udbytte	
Egenkapital 1. januar 2012	1.485.608	-59.302	318	-35.271	3.767.104	207.985	<b>5.366.442</b>
<b>Årets totalindkomst</b>							
Årets resultat					38.655		<b>38.655</b>
<b>Anden totalindkomst</b>							
Årets værdiregulering		-8.906					<b>-8.906</b>
Værdiregulering overført til driftsomkostninger		-2.090					<b>-2.090</b>
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger		14.058					<b>14.058</b>
Valutareguleringer, goodwill					2.621		<b>2.621</b>
Urealiseret værdiregulering af værdipapirer			-1.089				<b>-1.089</b>
Realiseret værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen			1.491				<b>1.491</b>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>	<b>0</b>	<b>3.062</b>	<b>402</b>	<b>0</b>	<b>2.621</b>	<b>0</b>	<b>6.085</b>
<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>0</b>	<b>3.062</b>	<b>402</b>	<b>0</b>	<b>41.276</b>	<b>0</b>	<b>44.740</b>
<b>Transaktioner med ejere</b>							
Foreslået udbytte					-207.985	207.985	<b>0</b>
Betalt udbytte						-203.047	<b>-203.047</b>
Udbytte til egne aktier					4.938	-4.938	<b>0</b>
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					4.736		<b>4.736</b>
Koncerninternt køb af selskab <sup>1</sup>					-80.551		<b>-80.551</b>
Øvrige reguleringer					-2.535		<b>-2.535</b>
<b>Transaktioner med ejere i 2012 i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-281.397</b>	<b>0</b>	<b>-281.397</b>
<b>Egenkapital 31. december 2012</b>	<b>1.485.608</b>	<b>-56.240</b>	<b>720</b>	<b>-35.271</b>	<b>3.526.983</b>	<b>207.985</b>	<b>5.129.785</b>

<sup>1</sup> Vedrører køb af DFDS Logistics Intermodal A/S fra DFDS Holding B.V.

Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører indkomst under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

Aktiekapitalen, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 14.856.081 stk. á DKK 100. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder og alle udstedte aktier er fuldt indbetalte.

# EGENKAPITALOPGØRELSE

MODERSELSKAB 1. JANUAR - 31. DECEMBER

DKK 1.000	Reserver					Overført resultat	Foreslået udbytte	I alt
	Aktiekapital	Sikrings-transaktioner	Værdi-regulering værdipapirer	Egne aktier				
Egenkapital 1. januar 2011	1.485.608	-57.088	938	-21.761		3.934.290	118.849	<b>5.460.836</b>
<b>Årets totalindkomst</b>								
Årets resultat						731.409		<b>731.409</b>
<b>Anden totalindkomst</b>								
Årets værdiregulering		-32.624						<b>-32.624</b>
Værdiregulering overført til driftsomkostninger		6.466						<b>6.466</b>
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger		23.944						<b>23.944</b>
Valutareguleringer, goodwill						507		<b>507</b>
Urealiseret værdiregulering af værdipapirer			6.900					<b>6.900</b>
Realiseret værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen			-7.520					<b>-7.520</b>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>	<b>0</b>	<b>-2.214</b>	<b>-620</b>	<b>0</b>		<b>507</b>	<b>0</b>	<b>-2.327</b>
<b>Totalindkomst i alt</b>	<b>0</b>	<b>-2.214</b>	<b>-620</b>	<b>0</b>		<b>731.916</b>	<b>0</b>	<b>729.082</b>
<b>Transaktioner med ejere</b>								
Foreslået udbytte						-207.985	207.985	<b>0</b>
Betalt udbytte							-117.108	<b>-117.108</b>
Udbytte til egne aktier						1.741	-1.741	<b>0</b>
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						2.403		<b>2.403</b>
Køb af egne aktier				-13.510		-31.839		<b>-45.349</b>
Koncerninterne køb af fragt- og passagerruter <sup>1</sup>						-661.667		<b>-661.667</b>
Øvrige reguleringer						-1.755		<b>-1.755</b>
<b>Transaktioner med ejere i 2011 i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13.510</b>		<b>-899.102</b>	<b>89.136</b>	<b>-823.476</b>
<b>Egenkapital 31. december 2011</b>	<b>1.485.608</b>	<b>-59.302</b>	<b>318</b>	<b>-35.271</b>		<b>3.767.104</b>	<b>207.985</b>	<b>5.366.442</b>

<sup>1</sup> Vedrører køb af fragt- og passagerruter fra DFDS Seaways B.V.

Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører indkomst under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

Aktiekapitalen, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 14.856.081 stk. á DKK 100. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder og alle udstedte aktier er fuldt indbetalte.



# PENGESTRØMSOPGØRELSE

1. JANUAR - 31. DECEMBER

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note	2012	2011
<b>834.668</b>	<b>714.808</b>		<b>1.091.925</b>	<b>1.495.384</b>
		<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster</b>		
0	-18.213	Likviditetseffekt fra særlige poster vedr. driftsaktivitet	-18.213	-72.178
31.022	6.578	29 Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v.	-50.238	-38.281
115.500	13.018	30 Ændring i driftskapital	-51.520	101.929
		Betaling af ydelsesbaserede pensionsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser	-45.626	-38.334
-1.452	-2.260			
<b>979.738</b>	<b>713.931</b>		<b>926.328</b>	<b>1.448.520</b>
		<b>Pengestrom fra driftsaktivitet, brutto</b>		
281.778	318.304	Renteindbetalinger o.l.	195.527	77.912
-239.595	-245.443	Renteudbetalinger o.l.	-274.906	-251.915
2.677	-12.959	Afregnede skatter	-21.416	-29.138
<b>1.024.598</b>	<b>773.833</b>		<b>825.533</b>	<b>1.245.379</b>
		<b>Pengestrom fra driftsaktivitet, netto</b>		
-710.151	-47.735	Køb af skibe, herunder skibe under opførelse	-175.241	-585.101
0	0	Salg af skibe	0	179.263
0	559.685	Modtagne likvider fra ophævelse af nybygningskontrakter	559.685	0
-79.248	-23.758	Køb af andre langfristede materielle aktiver	-103.188	-166.918
7.783	2.104	Salg af andre langfristede materielle aktiver	7.561	93.149
-50.937	-43.883	Køb af langfristede immaterielle aktiver	-43.920	-52.216
		Likviditetseffekt fra særlige poster vedr. salg af virksomheder og aktiviteter	0	233.090
233.090	0	Erstatning for totalskadede skib	0	525.000
0	0	32 Køb af tilknyttede virksomheder og aktiviteter	-5.446	-7.432
-7.432	0	Koncerninternt køb af aktiviteter/selskaber	-	-
-661.667	-118.000	13 Kapitalforhøjelser	-	-
-6.213	-3.056.192	Salg af tilknyttede og associerede virksomheder samt aktiviteter	0	0
0	86.976	Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
42.215	0	14 Udbytte fra associerede virksomheder	0	612
0	0			
<b>-1.232.560</b>	<b>-2.640.803</b>		<b>239.451</b>	<b>219.447</b>
		<b>Pengestrom til/fra investeringsaktivitet i alt</b>		
429.348	0	Optagelse af lån med pant i skibe	0	429.348
-1.408.214	-991.603	Afdrag og indfrielse af lån med pant i skibe	-1.034.273	-1.523.856
16.924	8.526	Ændring i andre langfristede finansielle aktiver	8.526	16.924
2.725	-745	31 Ændring i andre finansielle lån, netto	43.219	-8.365
-5.035	-5.221	Betalt leasingydelse vedrørende finansielt leasede aktiver	-16.372	-15.528
0	-8.394	Forskydning i driftskreditter	-21.969	-354.253
1.323.700	2.838.843	Ændring i koncernintern finansiering	-	-
0	-49.408	Ændring i lån til associerede virksomheder	-46.610	0
0	488.837	Provenue fra udstedelse af virksomhedsobligationer	488.837	0
-910	-344	33 Køb af minoritetsinteresser	-3.222	-910
-45.349	0	Køb af egne aktier	0	-45.349
-117.018	-203.047	Betalt udbytte	-203.047	-117.018
<b>196.171</b>	<b>2.077.444</b>		<b>-784.911</b>	<b>-1.619.007</b>
		<b>Pengestrom til/fra finansieringsaktivitet i alt</b>		
<b>-11.791</b>	<b>210.474</b>		<b>280.073</b>	<b>-154.181</b>
		<b>Årets pengestrom</b>		
630.063	625.257	Likvide beholdninger og værdipapirer primo året	931.062	1.084.025
6.985	1.023	Kursreguleringer af likvide beholdninger	1.654	1.218
<b>625.257</b>	<b>836.754</b>	<b>Likvide beholdninger og værdipapirer ultimo året</b>	<b>1.212.789</b>	<b>931.062</b>

Af likvide beholdninger pr. 31. december 2012 udgør danske børsnoterede obligationer DKK 15,8 mio. (2011: DKK 33,7 mio), i såvel Moderselskab som Koncern.

Ovennævnte kan ikke udledes direkte af resultatopgørelse og balance.

# NOTER

## NOTER TIL RESULTATOPGØRELSEN

<b>78</b>	1	Segmentoplysninger
<b>80</b>	2	Omsætning
<b>80</b>	3	Vareforbrug
<b>80</b>	4	Personaleomkostninger
<b>81</b>	5	Omkostninger ved salg og administration
<b>81</b>	6	Avance ved salg af langfristede aktiver, netto
<b>82</b>	7	Særlige poster, netto
<b>83</b>	8	Finansielle poster, netto
<b>84</b>	9	Skat
<b>85</b>	10	Resultat pr. aktie

## NOTER TIL BALANCE

<b>86</b>	11	Langfristede immaterielle aktiver
<b>88</b>	12	Langfristede materielle aktiver
<b>91</b>	13	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
<b>92</b>	14	Kapitalandele i associerede virksomheder
<b>93</b>	15	Tilgodehavender
<b>95</b>	16	Værdipapirer
<b>95</b>	17	Varebeholdninger
<b>95</b>	18	Beholdning af egne aktier
<b>96</b>	19	Udskudt skat
<b>97</b>	20	Aktiebaseret vederlæggelse
<b>99</b>	21	Pensions- og jubilæumsforpligtelser
<b>102</b>	22	Andre hensatte forpligtelser
<b>102</b>	23	Rentebærende gældsforpligtelser
<b>103</b>	24	Anden gæld
<b>103</b>	25	Periodeafgrænsningsposter
<b>103</b>	26	Selskabsskat
<b>104</b>	27	Information om finansielle instrumenter
<b>105</b>	28	Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

## NOTER - PENGESTRØMSOPGØRELSE

<b>110</b>	29	Ikke-likvide driftsposter
<b>110</b>	30	Ændring i driftskapital
<b>110</b>	31	Ændring i andre finansielle lån, netto
<b>111</b>	32	Køb og salg af virksomheder og aktiviteter
<b>113</b>	33	Køb af minoritetsinteresser

## NOTER - SUPPLERENDE OPLYSNINGER

<b>113</b>	34	Aktiver bestemt for salg
<b>113</b>	35	Garantier og eventualforpligtelser m.v.
<b>114</b>	36	Kontraktlige forpligtelser
<b>116</b>	37	Nærtstående parter
<b>117</b>	38	Værdiforringelsestest
<b>118</b>	39	Begivenheder efter balancedagen
<b>119</b>	40	Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger
<b>120</b>	41	Anvendt regnskabspraksis
<b>128</b>	42	Virksomhedsoversigt

## Note 1 Segmentoplysninger

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 direktion og bestyrelse samt Corporate funktioner såsom Treasury, Investor relation, Legal, Communication, Financial Control samt afskrivninger på koncern IT-systemer. Herudover indgår eliminerings af transaktioner mellem segmenterne. Transaktioner mellem segmenterne gennemføres på markedsmæssige vilkår.

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.

Shipping Division driver DFDS' rutenetværk fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Channel, Passenger og France & Mediterranean. Forretningsområdet France & Mediterranean indgik i forretningen pr. 25. september 2012, i forbindelse med en ny fragtrute mellem Marseille og Tunis.

Shipping Divisionens aktivitet er drift af ro-ro og ro-pax tonnager samt drift af passagerskibe. Herudover indgår drift af havneterminaler på nogle af Koncernens centrale ruter. For ro-ro og ro-pax tonnagen er de vigtigste kundegrupper transport- og speditivsvirksomheder samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport. For passagerskibe er de vigtigste kundegrupper passagerer i egen bil, Mini Cruise rejser, konferencer og turoperatører.

Logistics Division driver DFDS' logistikaktiviteter fordelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract.

Logistics Divisionens aktivitet er full og part load transportløsninger med trailers, samt warehousing og logistikløsninger for større kunder. Herudover drives lo-lo tonnager og transport på jernbane af primært containere o.l., hvor de vigtigste kundegrupper er im- og eksportører samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport eller transport på jernbane.

DKK 1.000

	Shipping Division	Logistics Division	Ikke fordelt	Total
<b>2012</b>				
Nettoomsætning	7.481.930	4.190.098	27.897	11.699.925
Intern omsætning	533.041	68.701	275.450	877.192
Bruttoomsætning	8.014.971	4.258.799	303.347	12.577.117
Driftsomkostninger, eksterne	-6.746.936	-3.552.974	-308.090	-10.608.000
Driftsomkostninger, interne	-276.300	-565.632	-35.260	-877.192
<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>991.735</b>	<b>140.193</b>	<b>-40.003</b>	<b>1.091.925</b>
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	3.598	402	-1.139	2.861
Avance ved salg af materielle aktiver, netto	841	5.630	0	6.471
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-580.929	-66.423	-31.030	-678.382
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	93	-1.169	0	-1.076
<b>Driftsresultat (EBIT) før særlige poster</b>	<b>415.338</b>	<b>78.633</b>	<b>-72.172</b>	<b>421.799</b>
Særlige poster, netto	-42.738	-80.199	-584	-123.521
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>	<b>372.600</b>	<b>-1.566</b>	<b>-72.756</b>	<b>298.278</b>
Finansielle poster, netto				-146.312
<b>Resultat før skat</b>				<b>151.966</b>
Skat af årets resultat				-3.668
<b>Årets resultat</b>				<b>148.298</b>
Aktiver eksklusive aktiver bestemt for salg	9.370.128	1.680.585	1.223.784	12.274.497
Ikke-likvide driftsposter	-14.600	13.337	-48.975	-50.238
Årets anlægsinvesteringer	315.701	69.446	53.255	438.402
Aktiver bestemt for salg, se note 34	0	0	25.365	25.365
Forpligtelser	1.380.897	1.108.816	2.841.419	5.331.132

**Note 1 Segmentoplysninger (fortsat)**

DKK 1.000

	Shipping Division	Logistics Division	Ikke fordelt	Total
<b>2011</b>				
Nettoomsætning	7.274.263	4.305.646	44.668	11.624.577
Intern omsætning	523.971	24.488	272.295	820.754
Bruttoomsætning	7.798.234	4.330.134	316.963	12.445.331
Driftsomkostninger, eksterne	-6.154.338	-3.596.549	-378.306	-10.129.193
Driftsomkostninger, interne	-227.932	-562.513	-30.309	-820.754
<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>1.415.964</b>	<b>171.072</b>	<b>-91.652</b>	<b>1.495.384</b>
Resultatandele i associerede virksomheder	-8	-67	0	-75
Avance ved salg af langfristede aktiver, netto	15.192	9.951	593	25.736
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-575.753	-71.859	-26.136	-673.748
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-8.690	0	-3.794	-12.484
<b>Driftsresultat (EBIT) før særlige poster</b>	<b>846.705</b>	<b>109.097</b>	<b>-120.989</b>	<b>834.813</b>
Særlige poster, netto	132.624	-14.125	-27.830	90.669
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>	<b>979.329</b>	<b>94.972</b>	<b>-148.819</b>	<b>925.482</b>
Finansielle poster, netto				-183.360
<b>Resultat før skat</b>				<b>742.122</b>
Skat af årets resultat				-7.566
<b>Årets resultat</b>				<b>734.556</b>
Aktiver eksklusive aktiver bestemt for salg	10.023.206	1.727.187	1.018.973	12.769.365
Ikke-likvide driftsposter	-27.562	-3.008	-7.711	-38.281
Årets anlægsinvesteringer	715.689	62.747	62.546	840.982
Aktiver bestemt for salg, se note 34	0	0	25.276	25.276
Forpligtelser	2.363.972	1.076.310	2.390.778	5.831.060

**Geografiske områder m.v.**

Koncernen har ikke en naturlig opdeling i geografiske lande, da flere dele af koncernens aktiviteter i primært Shipping Division har et tæt sammenhængende rutenetværk i Nordeuropa, hvor ruterne understøtter hinanden, ligesom salg og kundekontakt ofte er i et land, mens den indtægtsskabende ydelse leveres i et eller flere andre lande. På baggrund heraf kan DFDS ikke udarbejde en meningsfuld landeopdeling af omsætning og langfristede aktiver, idet hovedparten af aktiviteten foregår mellem lande.

Det er i stedet valgt at vise fordelingen på de farvande og geografiske områder, hvori Koncernen har aktiviteter i. En tilpasset opdeling medfører syv geografiske områder i form af Nordsøen, Østersøen, Den Engelske Kanal, Kontinentet, Norden, UK og Irland samt Middelhavet. Koncernens forretningsmodel medfører endvidere, at skibsruterne ikke direkte er ejer af skibene, men alene lejer skibene af de såkaldte vesselpools. 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

	Nordsøen	Østersøen	Den Engel- ske Kanal	Kontinentet	Norden	UK/Irland	Middel- havet <sup>1</sup>	Total
<b>2012</b>								
Nettoomsætning	4.699.397	1.405.248	1.364.015	1.708.910	1.468.482	1.021.120	32.753	11.699.925
Langfristede aktiver	5.379.865	1.656.935	1.367.927	207.332	280.742	162.291	1.820	9.056.912
<b>2011</b>								
Nettoomsætning	4.988.846	1.353.800	943.509	1.865.502	1.502.292	970.628	0	11.624.577
Langfristede aktiver	6.222.895	1.723.275	1.208.734	234.861	357.079	146.914	0	9.893.758

<sup>1</sup> Det geografiske område Middelhavet er tilgået d. 25. september 2012 i forbindelse med opstart af ny fragtrute mellem Marseille og Tunis.

**Oplysning om væsentlige kunder**

Hverken Koncernen eller moderselskabet har enkeltstående eller forbundne kunder, der individuelt eller set som gruppe udgør mere end 10% af nettoomsætningen.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 2	Omsætning	2012	2011
859.959	860.680		Salg af varer ombord på skibe	1.114.754	951.996
5.180.637	5.015.386		Salg af tjenesteydelser	10.358.616	10.447.373
327.913	433.868		Lejeindtægter ved timecharter og bareboat af skibe samt driftsmateriel	226.555	225.208
155.822	157.221		Andre driftsindtægter <sup>1</sup>	0	0
<b>6.524.331</b>	<b>6.467.155</b>		<b>Omsætning i alt</b>	<b>11.699.925</b>	<b>11.624.577</b>

<sup>1</sup> Vedrører primært udfakturering af corporate funktioner.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 3	Vareforbrug	2012	2011
1.732.886	1.907.027		Vareforbrug indeholdt i driftsomkostninger	2.641.929	2.280.057
143	1.954		Årets forskydning i nedskrivning af varebeholdninger	1.954	-279
<b>1.733.029</b>	<b>1.908.981</b>		<b>Vareforbrug i alt</b>	<b>2.643.883</b>	<b>2.279.778</b>

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

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 4	Personaleomkostninger	2012	2011
531.293	537.477		Gager og lønninger	1.583.008	1.535.806
35.293	37.561		Bidragbaserede pensionsordninger	68.714	77.572
1.710	-669		Vdelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	6.424	10.638
27.937	25.627		Omkostninger til social sikring m.v.	166.285	170.890
2.403	4.736		Aktiebaseret vederlæggelse, jf. note 20	4.736	2.403
18.517	22.667		Øvrige personaleomkostninger	128.503	118.154
<b>617.153</b>	<b>627.399</b>		<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>1.957.670</b>	<b>1.915.463</b>
			<b>Heraf udgør aflønning til direktion</b>		
9.896	9.896		Gager	9.896	9.896
7.916	0		Bonus	0	7.916
989	989		Bidragbaserede pensionsordninger	989	989
1.505	2.354		Aktiebaseret vederlæggelse	2.354	1.505
561	554		Øvrige personaleomkostninger	554	561
<b>20.867</b>	<b>13.793</b>		<b>Aflønning i alt</b>	<b>13.793</b>	<b>20.867</b>
			<b>Vederlag til moderselskabets bestyrelse og revisionsudvalg</b>		
750	750		Formand	750	750
950	950		Næstformænd	950	950
2.467	2.550		Øvrige bestyrelsesmedlemmer	2.550	2.467
<b>4.167</b>	<b>4.250</b>		<b>Vederlag i alt</b>	<b>4.250</b>	<b>4.167</b>
1.508	1.587		Gennemsnitligt antal ansatte	5.239	5.096

Vederlag til formand for revisionsudvalget udgør tDKK 100 (2011: tDKK 100) og vederlag pr. medlem af revisionsudvalget udgør tDKK 50 (2011: tDKK 50). Der udbetales ikke vederlag til medlemmer af øvrige udvalg.

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



Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 5	Omkostninger ved salg og administration	2012	2011
142.152	134.215		Salgsomkostninger, eksterne	224.237	205.349
218.930	220.862		Salgsomkostninger, interne	-	-
261.590	208.952		Andre omkostninger	321.539	344.256
<b>622.672</b>	<b>564.029</b>		<b>Omkostninger ved salg og administration i alt</b>	<b>545.776</b>	<b>549.605</b>
			<b>Heraf udgør honorar til generalforsamlingsvalgt revisor, KPMG:</b>		
1.675	1.698		Lovpligtig revision	7.255	6.544
60	80		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	229	76
1.911	1.649		Skatte- og momsmæssig rådgivning	2.673	2.639
798	140		Andre ydelser	1.089	843
<b>4.444</b>	<b>3.567</b>		<b>Samlet honorar til KPMG</b>	<b>11.246</b>	<b>10.102</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 6	Avance ved salg af langfristede aktiver, netto	2012	2011
			<i>Gevinst ved salg af langfristede aktiver</i>		
9.111	0		Skibe	0	9.111
614	0		Bygninger	0	1.237
445	1.382		Driftsmidler, etc.	4.894	15.556
0	0		Øvrige	1.840	0
<b>10.170</b>	<b>1.382</b>		<b><i>Gevinst ved salg af langfristede aktiver</i></b>	<b>6.734</b>	<b>25.904</b>
			<i>Tab ved salg af langfristede aktiver</i>		
-21	-243		Driftsmidler, etc.	-263	-168
-21	-243		<i>Tab ved salg af langfristede aktiver</i>	-263	-168
<b>10.149</b>	<b>1.139</b>		<b>Avance ved salg af langfristede aktiver, netto</b>	<b>6.471</b>	<b>25.736</b>

2011	2012	Note 7	Særlige poster, netto	2012	2011
0	0		Tilbageførsel af hensættelse vedrørende krav om betaling af offentlige afgifter med tilbagevirkende kraft, som blev fremsat af de engelske myndigheder i 2008, men som i 2012 er fratrukket	23.509	0
0	15.635		Regulering til avance vedrørende skibet LISCO GLORIA som følge af afklaring af yderligere forsikringsforhold	15.635	17.531
0	0		Nedskrivning af tre sideportskibe i business unit Nordic Contract, jf. note 38	-75.000	0
0	-27.000		Nedskrivning af to passagerskibe i business unit Passenger, jf. note 38	-27.000	0
0	-28.967		Omkostninger (netto) relateret til ophævelse af nybygningskontrakter vedrørende to fragtskibe (ro-ro), som følge af værftets misligholdelse af en række forhold i kontrakterne	-28.967	0
0	-17.897		Omkostninger til strukturering og effektivisering af processer (2012: Customer Focus Initiative, 2011: Projekt Headlight og Light Crossing)	-17.897	-21.533
0	-10.540		Forhøjelse af forventet earn out til sælger vedrørende den i 2011 købte rute Kapellskär-Paldiski	-10.540	0
0	0		Nedskrivning af kapitalandele/goodwill vedrørende associeret virksomhed, jf. note 38	-3.261	-25.220
80.361	0		Regnskabsmæssig avance ved salg af DFDS Canal Tours A/S	0	82.728
26.310	0		Regnskabsmæssig avance ved salg af terminalselskabet DFDS Seaways Maasvlakte B.V., som pr. 31. december 2010 indgik under Aktiver bestemt for salg	0	47.754
0	0		Regnskabsmæssig avance ved salg af kontorbygning i Litauen	0	23.689
0	0		Regnskabsmæssig avance ved salg af skibet DUBLIN SEAWAYS	0	16.710
0	0		Regnskabsmæssig avance ved frasalg af de nordlige ruter i det Irske hav efter fradrag af relaterede fratrædelsesgodtgørelser m.v., inkl. regulering som følge af 'Completion Statements'	0	-345
0	0		Omkostninger relateret til nedlukning af de sydlige ruter i det Irske hav - primært fratrædelsesgodtgørelser	0	-29.831
0	0		Integrationsomkostninger vedrørende overtagelsen af Norfolkline-koncernen, herunder fratrædelsesgodtgørelser, betaling for førtidig opsigelse af havneaftale, branding, konsulenthonorarer m.v.	0	-20.814
-17.286	-418.389		Nedskrivning (netto) af kapitalandele i tilknyttede virksomheder, jf. note 38	-	-
<b>89.385</b>	<b>-487.158</b>		<b>Særlige poster, netto</b>	<b>-123.521</b>	<b>90.669</b>
0	0		<i>Havde særlige poster været indregnet i resultat af primær drift før særlige poster, ville de have indgået i følgende regnskabsposter:</i>		
0	0		Driftsomkostninger	23.509	-196
0	0		Personaleomkostninger	0	-35.486
-6.079	-17.897		Omkostninger ved salg og administration	-17.897	-41.544
<b>-6.079</b>	<b>-17.897</b>		<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>5.612</b>	<b>-77.226</b>
112.750	-13.332		Avance ved salg af langfristede aktiver og aktiviteter	-13.332	193.115
-17.286	-455.929		Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-115.801	-25.220
<b>89.385</b>	<b>-487.158</b>			<b>-123.521</b>	<b>90.669</b>

2011	2012	Note 8	Finansielle poster, netto	2012	2011
			<b>Finansielle indtægter</b>		
24.965	18.054		Renter fra likvide beholdninger m.v.	21.418	32.170
234.755	193.361		Renter fra tilknyttede virksomheder	-	-
9.398	53.229		Valutakursgevinster, netto <sup>1</sup>	0	0
42.215	0		Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
48	2.363		Øvrige udbytter	2.363	48
<b>311.381</b>	<b>267.007</b>		<i>Finansielle indtægter i alt</i>	<b>23.781</b>	<b>32.218</b>
			<b>Finansielle omkostninger</b>		
-148.159	-120.550		Renter til kreditinstitutter m.v.	-134.027	-168.495
-37.868	-4.740		Renter til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Valutakurstab, netto <sup>1</sup>	-7.498	-7.089
-7.520	-1.491		Realiserede kursavancer på værdipapirer	-1.491	-7.520
			Tab ved salg af tilknyttede og associerede virksomheder samt aktiviteter	0	0
-139	-247		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	-9.110	-6.265
0	0		Tilbageførsel af nedskrivning af langfristede finansielle tilgodehavender	0	5.000
-	-		Øvrige finansielle omkostninger	-26.151	-38.967
-30.267	-20.306		Renter overført til aktiver under opførelse <sup>2</sup>	8.184	7.758
7.758	8.184				
<b>-216.195</b>	<b>-139.150</b>		<i>Finansielle omkostninger i alt</i>	<b>-170.093</b>	<b>-215.578</b>
<b>95.186</b>	<b>127.857</b>		<b>Finansielle poster, netto</b>	<b>-146.312</b>	<b>-183.360</b>

<sup>1</sup> For Koncernen udgør valutakursgevinster i 2012 DKK 180 mio. (2011: DKK 153 mio.) og valutakurstab DKK 187 mio. (2011: DKK 160 mio.). For Moderselskabet udgør valutakursgevinster i 2012 DKK 215 mio. (2011: DKK 136 mio.) og valutakurstab DKK 162 mio. (2011: DKK 127 mio.).

<sup>2</sup> Renter aktiveret frem til og med ophævelse af nybygningskontrakterne på to ro-ro skibe.

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

Renteindtægter og -omkostninger relaterer sig til finansielle instrumenter målt til amortiseret kostpris.

I øvrige finansielle omkostninger indgår bankgebyrer vedrørende låneomlægning af koncernens låneportefølje, herunder amortisering af kapitaliserede bankgebyrer relateret til optagelse af lån.

2011	2012	Note 9	Skat	2012	2011
0	0		Aktuel skat	-14.090	-16.209
-12.475	-12.894		Aktuelt sambeskatningsbidrag	-12.894	-12.475
0	1.613		Årets regulering af udskudt skat	22.290	6.010
18.997	0		Regulering af tidligere års selskabsskat	17.276	16.752
0	-1.125		Regulering af tidligere års udskudte skat	6.957	3.146
0	0		Ændring af selskabsskattesats	18.440	-4.790
0	0		Nedskrivning af udskudte skatteaktiver	-41.647	0
<b>6.522</b>	<b>-12.406</b>		<b>Årets skat i alt</b>	<b>-3.668</b>	<b>-7.566</b>
			<b>Årets skat kan forklares således:</b>		
6.522	-12.406		Skat i resultatopgørelsen	-3.668	-7.566
<b>6.522</b>	<b>-12.406</b>		<b>Årets skat i alt</b>	<b>-3.668</b>	<b>-7.566</b>
			<b>Skat af årets resultat kan forklares således:</b>		
724.887	51.061		Resultat før skat	151.966	742.122
-547.019	-436.045		Heraf under tonnageskat	-176.912	-566.519
<b>177.868</b>	<b>-384.984</b>		<b>Resultat før skat (til selskabsbeskatning)</b>	<b>-24.946</b>	<b>175.603</b>
-44.467	96.246		25% skat af resultat før skat	6.237	-43.901
-	-		Regulering af beregnet skat i udenlandske dattervirksomheder i forhold til 25%	-253	4.907
33.890	-105.625		Skatteeffekt af: Ikke skattepligtige poster	11.471	23.064
0	0		Skatteaktiv for året, som ikke indregnes	-21.712	-5.574
0	0		Udnyttelse af ikke aktiveret skatteaktiv	2.651	2.044
18.997	-1.125		Regulering af skat og udskudt skat vedrørende tidligere år	1.026	15.108
8.420	-10.504		Selskabsskat af almindelig beskattet indkomst	-580	-4.352
-1.898	-1.902		Tonnageskat	-3.088	-3.214
<b>6.522</b>	<b>-12.406</b>		<b>Skat i resultatopgørelsen</b>	<b>-3.668</b>	<b>-7.566</b>
-0,9	24,3		Effektiv skatteprocent	2,4	1,0
1,7	22,1		Effektiv skatteprocent før regulering af tidligere års skat	3,1	3,1

I moderselskabet er der i 2012 netto afregnet DKK -13,0 mio. (2011: DKK 2,7 mio.) som sambeskatningsbidrag vedrørende tidligere år.

Moderselskabet og dets danske tilknyttede virksomheder er omfattet af de danske regler om obligatorisk sambeskatning med LF Investment ApS og J. Lauritzen A/S og disse to selskabers danske tilknyttede virksomheder. DFDS A/S hæfter for skatten af selskabets egen skattepligtige indkomst. LF Investment ApS er administrationselskab for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne.

Shipping aktiviteterne udføres i danske, litauiske, hollandske, norske, franske og engelske virksomheder i koncernen 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 almindelige skatteregler.

Regulering af tidligere års skat i 2012 for Koncernen vedrører primært den endelige afregning og udnyttelse af underskud mellem Koncernens selskaber i Storbritannien.

Regulering af tidligere års skat i 2011 vedrører primært den endelige tolkning af den afsagte dom fra Landsskatteretten i skattesagen overfor DFDS A/S, hvorefter der for årene 2002-2009 er indtægtsført i alt DKK 19 mio., hvilket er indregnet i 2011.

Koncern  
DKK 1.000

<b>Note 10 Resultat pr. aktie</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Årets resultat	148.298	734.556
Minoritetsinteressers andel af koncernresultatet	40	-3.570
<b>DFDS-koncernens andel af årets resultat</b>	<b>148.338</b>	<b>730.986</b>
Gennemsnitligt vægtet antal aktier	14.856.081	14.856.081
Gennemsnitligt vægtet antal egne aktier	-352.714	-223.536
Gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb	14.503.367	14.632.545
Udestående aktieoptioners gennemsnitlige vægtede udvandingseffekt	0	6.377
<b>Udvandet gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb</b>	<b>14.503.367</b>	<b>14.638.922</b>
Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100 i DKK	10,23	49,96
Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100 i DKK	10,23	49,93

**Note 11 Langfristede immaterielle aktiver**

Koncern

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2012	483.678	60.957	186.486	22.558	753.679
Valutakursregulering	7.161	76	-4	13	7.246
Overført til/fra andre poster	0	0	9.946	-10.636	-690 <sup>1</sup>
Tilgang ved køb af virksomheder	2.188	2.791	45	0	5.024
Årets tilgang	0	0	37	43.888	43.925
Årets afgang	0	-156	0	0	-156
<b>Kostpris 31. december 2012</b>	<b>493.027</b>	<b>63.668</b>	<b>195.510</b>	<b>55.823</b>	<b>809.028</b>
Saldo 1. januar 2012	120.981	60.954	121.721	0	303.656
Valutakursregulering	2.184	72	-21	0	2.235
Årets afskrivninger	0	239	25.089	0	25.328
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2012</b>	<b>123.165</b>	<b>61.265</b>	<b>146.789</b>	<b>0</b>	<b>331.219</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012</b>	<b>369.862</b>	<b>2.403</b>	<b>49.721</b>	<b>55.823</b>	<b>477.809</b>

<sup>1</sup> Overført til/fra andre poster vedrører reklassificering fra immaterielle aktiver til materielle aktiver.

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2011	464.596	60.963	174.837	4.336	704.732
Valutakursregulering	-122	-6	44	20	-64
Overført til/fra andre poster	0	0	33.276	-33.276	0
Årets tilgang	33.506 <sup>2</sup>	0	738	51.478	85.722
Årets afgang	-14.302 <sup>3</sup>	0	-22.409	0	-36.711
<b>Kostpris 31. december 2011</b>	<b>483.678</b>	<b>60.957</b>	<b>186.486</b>	<b>22.558</b>	<b>753.679</b>
Saldo 1. januar 2011	121.256	60.798	122.011	0	304.065
Valutakursregulering	-70	-6	17	0	-59
Årets afskrivninger	0	162	21.107	0	21.269
Årets nedskrivninger indregnet i særlige poster	0	0	995	0	995
Årets afgang	-205	0	-22.409	0	-22.614
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>120.981</b>	<b>60.954</b>	<b>121.721</b>	<b>0</b>	<b>303.656</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>362.697</b>	<b>3</b>	<b>64.765</b>	<b>22.558</b>	<b>450.023</b>

<sup>2</sup> Tilgang af goodwill i 2011 vedrører primært køb af ruten Kapellskär-Paldiski.<sup>3</sup> Afgang vedrører primært salget af DFDS Canal Tours A/S.

Koncernens regnskabsmæssige værdi af goodwill er allokert til de pengestrømsfrembringende enheder, som følger:

DKK mio.	2012	2011
<b>Shipping:</b>		
North Sea og Baltic Sea Channel	203,6 2,2	200,5 0
<b>Logistics:</b>		
Continent inkl. containeraktiviteter UK & Ireland	155,7 8,4	153,8 8,4
<b>I alt</b>	<b>369,9</b>	<b>362,7</b>

Vedrørende foretagne værdiforringelsestest og nedskrivninger af goodwill henvises til note 38.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til Passenger Shippings on-line booking, nyt fragt- og planning system til Logistics Division, samt økonomi- og ledelsesrapporteringsystemer.



**Note 11 Langfristede immaterielle aktiver (fortsat)**

Morderselskab

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2012	92.019	56.440	185.698	21.997	356.154
Valutakursregulering	2.621	0	0	0	2.621
Overført til/fra andre poster	0	0	9.555	-10.245	-690 <sup>1</sup>
Årets tilgang	0	0	0	43.888	43.888
<b>Kostpris 31. december 2012</b>	<b>94.640</b>	<b>56.440</b>	<b>195.253</b>	<b>55.640</b>	<b>401.973</b>
Saldo 1. januar 2012	0	54.849	121.699	0	176.548
Årets afskrivninger	0	796	25.044	0	25.840
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2012</b>	<b>0</b>	<b>55.645</b>	<b>146.743</b>	<b>0</b>	<b>202.388</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012</b>	<b>94.640</b>	<b>795</b>	<b>48.510</b>	<b>55.640</b>	<b>199.585</b>

<sup>1</sup> Overført til/fra andre poster vedrører reklassificering fra immaterielle aktiver til materielle aktiver.

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2011	58.264	56.440	167.060	4.336	286.100
Valutakursregulering	507	0	0	0	507
Overført til/fra andre poster	0	0	33.276	-33.276	0
Årets tilgang	33.248	0	0	50.937	84.185
Årets afgang	0	0	-14.638	0	-14.638
<b>Kostpris 31. december 2011</b>	<b>92.019</b>	<b>56.440</b>	<b>185.698</b>	<b>21.997</b>	<b>356.154</b>
Saldo 1. januar 2011	0	54.056	114.235	0	168.291
Årets afskrivninger	0	793	21.107	0	21.908
Årets nedskrivninger	0	0	995	0	995
Årets afgang	0	0	-14.638	0	-14.638
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>0</b>	<b>54.849</b>	<b>121.699</b>	<b>0</b>	<b>176.548</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>92.019</b>	<b>1.591</b>	<b>63.999</b>	<b>21.997</b>	<b>179.606</b>

Morderselskabets regnskabsmæssige værdi af goodwill DKK 94,6 mio. (2011: DKK 92,0 mio.) vedrører køb af én fragt- og passagerute i 2011 henholdsvis én fragtrute i 2005.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til Passenger Shippings on-line booking, nyt fragt- og planning system til Logistics Division, samt økonomi- og ledelsesrapporteringssystemer.

**Note 12 Langfristede materielle aktiver**

Koncern

DKK 1.000	Grunde og bygninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Aktiver under udførelse og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2012	121.520	826.238	11.397.728	864.887	583.237	13.793.610
Valutakursregulering	2.666	8.537	151.245	12.678	185	175.311
Overført til/fra andre poster	0	516	66.522	12.417	-78.765	690 <sup>1</sup>
Tilgang ved køb af virksomheder	0	0	117.159	3.536	0	120.695
Årets tilgang	3.751	7.223	72.892	80.630	108.856	273.352
Årets afgang	0	-16.060	-42.992	-21.655	-570.653 <sup>2</sup>	-651.360
<b>Kostpris 31. december 2012</b>	<b>127.937</b>	<b>826.454</b>	<b>11.762.554</b>	<b>952.493</b>	<b>42.860</b>	<b>13.712.298</b>
Saldo 1. januar 2012	17.116	202.399	3.887.026	504.967	0	4.611.508
Valutakursregulering	358	3.436	50.918	8.917	0	63.629
Årets afskrivninger	4.641	33.673	537.886	77.575	0	653.775
Årets nedskrivninger	0	0	102.000	1.720	0	103.720
Tilbageførsel af tidligere års nedskrivninger	0	-689	0	0	0	-689
Årets afgang	0	-16.060	-42.992	-17.262	0	-76.314
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2012</b>	<b>22.115</b>	<b>222.759</b>	<b>4.534.838</b>	<b>575.917</b>	<b>0</b>	<b>5.355.629</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012</b>	<b>105.822</b>	<b>603.695</b>	<b>7.227.716</b>	<b>376.576</b>	<b>42.860</b>	<b>8.356.669</b>
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	60.797	0	60.797
Renter indregnet i kostpris i året	0	0	0	0	8.184 <sup>3</sup>	8.184

<sup>1</sup> Overført til/fra andre poster vedrører reklassificering fra immaterielle aktiver til materielle aktiver.

<sup>2</sup> Afgang vedrører ophævelse af nybygningskontrakter på to ro-ro skibe.

<sup>3</sup> Renter aktiveret frem til og med ophævelse af nybygningskontrakterne på to ro-ro skibe.

## Note 12 Langfristede materielle aktiver (fortsat)

Koncern

DKK 1.000	Grunde og bygninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Aktiver under udførelse og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2011	181.845	737.371	12.054.888	781.836	210.902	13.966.842
Valutakursregulering	1.109	5.551	8.602	5.303	151	20.716
Overført til/fra andre poster	-34.972	40.999	189.357	5.141	-200.525	0
Årets tilgang	4.684	42.317	20.034	115.516	572.709	755.260
Årets afgang	-31.146	0	-875.153 <sup>5</sup>	-42.909	0	-949.208
<b>Kostpris 31. december 2011</b>	<b>121.520</b>	<b>826.238</b>	<b>11.397.728</b>	<b>864.887</b>	<b>583.237</b>	<b>13.793.610</b>
Saldo 1. januar 2011	35.679	153.256	3.912.484	462.366	0	4.563.785
Valutakursregulering	20	3.470	5.476	2.944	0	11.910
Overført til/fra andre poster	-6.932	6.932	0	0	0	0
Årets afskrivninger	4.947	30.051	543.476	74.682	0	653.156
Årets nedskrivninger	0	8.690 <sup>4</sup>	0	0	0	8.690
Årets afgang	-16.598	0	-574.410 <sup>5</sup>	-35.025	0	-626.033
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>17.116</b>	<b>202.399</b>	<b>3.887.026</b>	<b>504.967</b>	<b>0</b>	<b>4.611.508</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>104.404</b>	<b>623.839</b>	<b>7.510.702</b>	<b>359.920</b>	<b>583.237</b>	<b>9.182.102</b>
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	74.516	0	74.516
Renter indregnet i kostpris i året	0	0	0	0	7.758	7.758

<sup>4</sup> Nedskrivning vedrører indretning af lejet terminalområde, hvor den indtægtskabende aftale med den eksterne kunde er ophørt.

<sup>5</sup> Skibet QUEEN OF SCANDINAVIA er overført til finansiel leasing. Herudover er skibet DUBLIN SEAWAYS og bådene i DFDS Canal Tours A/S solgt.

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.089 mio. (2011: DKK 1.250 mio.), hvoraf DKK 235 mio. (2011: DKK 319 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 854 mio. (2011: DKK 931 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Årets renter indregnet i kostprisen i Koncernen er beregnet ved anvendelse af en specifik lånerente i niveauet 1,6-3,2% p.a. (2011: 2,9-3,2% p.a.)

Under "Aktiver under udførelse og forudbetalinger" vedrører afgang på DKK 571 mio. ophævelse af kontrakter på to ro-ro skibe (2011: indgik tilgang på DKK 558 mio. i forudbetaling m.v. for to ro-ro nybygninger til levering i 2012).

I resultatopgørelsen indgår afskrivninger på øvrige langfristede aktiver med DKK -140,5 mio. (2011: DKK -130,9 mio.). Heri er modregnet amortisering af gevinst/tab ved sale and lease back transaktioner med DKK 0,7 mio. (2011: DKK 0,7 mio.).

På baggrund af foretagne værdiforringelsestest er der i 2012 foretaget nedskrivning af to passagerskibe med DKK 27 mio. og nedskrivning af tre sideport skibe med DKK 75 mio., i alt DKK 102 mio. (2011: Der er ikke foretaget nedskrivning af skibe).

For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 38.

**Note 12 Langfristede materielle aktiver (fortsat)**

Moderselskab

DKK 1.000	Grunde og bygninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Aktiver under udførelse og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2012	10.949	73.143	5.190.676	317.120	574.725	6.166.613
Overført til/fra andre poster	0	516	12.312	8.019	-20.157	690 <sup>1</sup>
Årets tilgang	0	188	0	18.859	52.962	72.009
Årets afgang	0	0	0	-1.636	-570.653 <sup>2</sup>	-572.289
<b>Kostpris 31. december 2012</b>	<b>10.949</b>	<b>73.847</b>	<b>5.202.988</b>	<b>342.362</b>	<b>36.877</b>	<b>5.667.023</b>
Saldo 1. januar 2012	5.124	51.198	2.199.840	171.131	0	2.427.293
Årets afskrivninger	793	1.910	243.784	33.258	0	279.745
Årets nedskrivninger	0	0	27.000	0	0	27.000
Årets afgang	0	0	0	-671	0	-671
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2012</b>	<b>5.917</b>	<b>53.108</b>	<b>2.470.624</b>	<b>203.718</b>	<b>0</b>	<b>2.733.367</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012</b>	<b>5.032</b>	<b>20.739</b>	<b>2.732.364</b>	<b>138.644</b>	<b>36.877</b>	<b>2.933.656</b>
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	23.764	0	23.764
Renter indregnet i kostpris i året	0	0	0	0	8.184 <sup>3</sup>	8.184

<sup>1</sup> Overført til/fra andre poster vedrører reklassificering fra immaterielle aktiver til materielle aktiver.

<sup>2</sup> Afgang vedrører ophævelse af nybygningskontrakter på to ro-ro skibe.

<sup>3</sup> Renter aktiveret frem til og med ophævelse af nybygningskontrakterne på to ro-ro skibe.

DKK 1.000	Grunde og bygninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Aktiver under udførelse og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2011	20.753	72.970	5.482.539	245.277	203.385	6.024.924
Overført til/fra andre poster	0	0	160.796	5.141	-165.937	0
Årets tilgang	238	173	176.402	75.717	537.277	789.807
Årets afgang	-10.042	0	-629.061 <sup>4</sup>	-9.015	0	-648.118
<b>Kostpris 31. december 2011</b>	<b>10.949</b>	<b>73.143</b>	<b>5.190.676</b>	<b>317.120</b>	<b>574.725</b>	<b>6.166.613</b>
Saldo 1. januar 2011	11.189	49.392	2.470.491	145.999	0	2.677.071
Årets afskrivninger	795	1.806	248.420	30.585	0	281.606
Årets afgang	-6.860	0	-519.071 <sup>4</sup>	-5.453	0	-531.384
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>5.124</b>	<b>51.198</b>	<b>2.199.840</b>	<b>171.131</b>	<b>0</b>	<b>2.427.293</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>5.825</b>	<b>21.945</b>	<b>2.990.836</b>	<b>145.989</b>	<b>574.725</b>	<b>3.739.320</b>
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	28.729	0	28.729
Renter indregnet i kostpris i året	0	0	0	0	7.758	7.758

<sup>4</sup> Skibet QUEEN OF SCANDINAVIA er overført til finansiell leasing.

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.089 mio. (2011: DKK 1.250 mio.), hvoraf DKK 235 mio. (2011: DKK 319 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 854 mio. (2011: DKK 931 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Årets renter indregnet i kostprisen i moderselskabet er beregnet ved anvendelse af en specifik lånerente i niveauet 1,6 - 3,2% p.a. (2011: 2,9 - 3,2% p.a.).

Under "Aktiver under udførelse og forudbetalinger" vedrører afgang på DKK 571 mio. ophævelse af kontrakter på to ro-ro skibe (2011: indgik tilgang på DKK 558 mio. i forudbetaling m.v. for to ro-ro nybygninger til levering i 2012).

På baggrund af foretagne værdiforringelsestest er der i 2012 foretaget nedskrivning af to passagerskibe med DKK 27 mio. (2011: ikke foretaget nedskrivning af skibe).

For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 38.

Moderselskab  
DKK 1.000

<b>Note 13 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Saldo 1. januar	1.732.599	1.869.302
Årets tilgang	3.200.015	6.213
Årets afgang	-91.513	-142.916
<b>Kostpris 31. december</b>	<b>4.841.101</b>	<b>1.732.599</b>
Akkumulerede nedskrivninger 1. januar	-391.560	-383.288
Årets nedskrivninger	-510.111	-42.486
Tilbageførsel af tidligere foretagne nedskrivninger	91.722	25.200
Årets afgang	1.573	9.014
<b>Akkumulerede nedskrivninger 31. december</b>	<b>-808.376</b>	<b>-391.560</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>4.032.725</b>	<b>1.341.039</b>

Der henvises til virksomhedsoversigten i note 42.

I 2012 er der foretaget gældskonvertering og ubetinget kapital tilskud ved gældsafgivelse på mellemværende mellem moderselskabet og tilknyttede virksomheder. Gældskonvertering udgør DKK 159,4 mio. og ubetinget kapital tilskud ved gældsafgivelse udgør DKK 2.505,3 mio., i alt DKK 2.664,7 mio, som primært udgør årets tilgang.

Derudover er der i 2012 foretaget kapitaltilskud på DKK 497,1 mio. i tilknyttede virksomheder.

Der gennemføres værdiforringelsestest af den regnskabsmæssige værdi af moderselskabets kapitalandele i tilknyttede virksomheder ved indikation på værdiforringelse. Foretagne værdiforringelsestest har medført behov for nedskrivninger med DKK 510,1 mio. (2011: DKK 42,5 mio.).

Der er i 2012 foretaget tilbageførsel af nedskrivninger på DKK 91,7 mio. på kapitalandele, som er foretaget i tidligere år (2011: DKK 25,2 mio.).

For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 38.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 14	Kapitalandele i associerede virksomheder	2012	2011
223	223		Saldo 1. januar	29.448	29.520
0	0		Valutakursregulering	95	-72
0	0		Tilgang	28	0
0	-223		Afgang	-28.324	0
<b>223</b>	<b>0</b>		<b>Kostpris 31. december</b>	<b>1.247</b>	<b>29.448</b>
-	-		Værdireguleringer 1. januar	-23.328	2.511
-	-		Valutakursregulering	149	68
-	-		Afgang	29.179	0
-	-		Andel af årets resultat efter skat	2.861	-75
-	-		Nedskrivning	-3.261	-25.220
-	-		Modtagne udbytter	0	-612
-	-		<b>Værdireguleringer 31. december</b>	<b>5.600</b>	<b>-23.328</b>
<b>223</b>	<b>0</b>		<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>6.847</b>	<b>6.120</b>

DKK 1.000

Koncernens andel

2012	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	0,0% <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	77.704	-939	17.067	10.476	2.195	-313
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0% <sup>2</sup>	162.557	-1.484	21.062	72.947	-25.943	-742
KST Terminal AS	Oslo	40,0%	31.676	1.788	6.253	3.853	960	715
DailyFresh Logistics C.V.	Maasdijk	1,0% <sup>3</sup>	0	-3.418	0	0	0	-1.139
Bohus Terminal Holding AB	Gøteborg	65,0% <sup>4</sup>	241.221	5.535	70.088	64.408	3.692	3.598
							-19.096	2.119
							25.943	742
							<b>6.847</b>	<b>2.861</b>

Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital, hvor DFDS ikke er forpligtet til at dække den negative kapital

<sup>1</sup> Ejet af moderselskabet indtil den 31. august 2012 hvor selskabet blev lukket.

<sup>2</sup> Ejers direkte af moderselskabet.

<sup>3</sup> DailyFresh Logistics C.V. var en associeret virksomhed indtil den 24. september 2012, hvor ejerandel blev reduceret til 1%. Herefter overført til Værdipapirer (Øvrige investeringer).

<sup>4</sup> Ejerandel tilkøbt den 3. maj 2012. Grundet karakteren af minoritetsbeskyttelser indeholdt i aktionæroverenskomsten har DFDS A/S Koncernen ikke bestemmende indflydelse trods ejerandelen på 65%.

DKK 1.000

Koncernens andel

2011	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% <sup>1</sup>	0	-16	372	8	182	-8
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	79.118	-809	19.394	12.277	2.371	-270
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0% <sup>1</sup>	153.864	-74	28.922	79.144	-25.111	-37
KST Terminal AS	Oslo	40,0%	22.459	956	4.506	2.948	623	382
DailyFresh Logistics C.V.	Maasdijk	33,3%	525.506	-537	60.544	51.712	2.944	-179
							-18.991	-112
							25.111	37
							<b>6.120</b>	<b>-75</b>

Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital, hvor DFDS ikke er forpligtet til at dække den negative kapital.

<sup>1</sup> Ejers af moderselskabet.



2011	2012	Note 15	Tilgodehavender	2012	2011
1.802.090	985.020		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
76.641	49.836		Andre langfristede tilgodehavender	112.533	110.613
<b>1.878.731</b>	<b>1.034.856</b>		<b>Langfristede tilgodehavender i alt</b>	<b>112.533</b>	<b>110.613</b>
558.987	543.433		Tilgodehavender fra salg	1.521.279	1.434.938
3.016.384	1.319.504		Rentebærende tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder <sup>1</sup>	-	-
65.383	0		Øvrige tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
4.931	54.339		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	54.366	7.756
0	0		Tilgodehavende selskabskat og sambeskatningsbidrag	6.373	9.783
71.847	32.987		Dagsværdi af renteswaps, termins- og bunkerforretninger	32.987	71.847
49.314	50.666		Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver	151.825	175.804
<b>3.766.846</b>	<b>2.000.929</b>		<b>Kortfristede tilgodehavender i alt</b>	<b>1.766.830</b>	<b>1.700.128</b>
<b>5.645.577</b>	<b>3.035.785</b>		<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>1.879.363</b>	<b>1.810.741</b>

<sup>1</sup> Rentebærende tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder vedrører løbende kreditfaciliteter, der stilles til rådighed for de tilknyttede virksomheder.

Af tilgodehavender fra salg med sikkerhedsstillelser er ingen overforfaldne pr. 31. december 2012 (2011: Ingen). Sikkerhedsstillelserne består af bankgarantier. Den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender svarer i al væsentlighed til dagsværdien.

Forfaldne tilgodehavender fra salg, ikke individuelt værdiforringede					
			Forfaldsperiode:		
79.949	119.980		Op til 30 dage	317.550	299.071
10.904	23.409		31-60 dage	75.280	72.974
2.534	5.550		61-90 dage	23.736	9.845
4.996	621		91-120 dage	8.090	8.910
4.687	15.006		Over 120 dage	39.106	23.088
<b>103.070</b>	<b>164.566</b>		<b>Forfaldne men ikke værdiforringende tilgodehavender fra salg</b>	<b>463.762</b>	<b>413.888</b>

Nedskrivninger, der er indeholdt i ovenstående tilgodehavender, har udviklet sig som følger:					
6.255	4.741		Nedskrivninger 1. januar	40.764	60.879
-	-		Valutakursregulering	918	-402
3.019	3.510		Nedskrivninger i året	14.379	15.646
-452	-2.855		Realiserede tab i året	-8.288	-24.578
-4.081	-542		Tilbageførte nedskrivninger i året	-1.100	-10.781
<b>4.741</b>	<b>4.854</b>		<b>Nedskrivninger 31. december</b>	<b>46.673</b>	<b>40.764</b>

Udvikling i individuelle nedskrivninger på tilgodehavender fra salg					
			Forfaldsperiode:		
0	871		Op til 30 dage	1.955	5.462
68	0		31-60 dage	2.913	3.926
42	282		61-90 dage	838	445
0	0		91-120 dage	1.249	1.189
4.631	3.701		Over 120 dage	39.718	29.742
<b>4.741</b>	<b>4.854</b>		<b>Nedskrivninger 31. december</b>	<b>46.673</b>	<b>40.764</b>

Nedskrivninger og realiserede tab indregnes i resultatopgørelsen under driftsomkostninger.

Nedskrivningerne skyldes kundens konkurs, forventede konkurs eller i øvrigt usikkerhed om dennes betalingssevne og/eller betalingsvillighed.

---

**Note 15 Tilgodehavender (fortsat)**

---

**Finansielle leasing tilgodehavender (leasinggiver)**

Under Andre langfristede tilgodehavender samt Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver (i moderselskabet og i Koncernen) er indeholdt et tilgodehavende hidrørende fra en finansiell leasingkontrakt. Tilgodehavendet sammensætter sig som følger:

DKK 1.000

<b>2012</b>	<b>Minimums- leasingydelse</b>	<b>Rentelement</b>	<b>Regnskabs- mæssig værdi</b>
0-1 år	31.722	-6.682	25.040
1 til 5 år	54.296	-4.460	49.836
Over 5 år	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>86.018</b>	<b>-11.142</b>	<b>74.876</b>

DKK 1.000

<b>2011</b>	<b>Minimums- leasingydelse</b>	<b>Rentelement</b>	<b>Regnskabs- mæssig værdi</b>
0-1 år	31.131	-9.136	21.995
1 til 5 år	87.754	-11.113	76.641
Over 5 år	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>118.885</b>	<b>-20.249</b>	<b>98.636</b>

Det finansielle leasing tilgodehavende vedrører skibet QUEEN OF SCANDINAVIA, som er chartret ud på en bareboat kontrakt med købsoption. Lejeren har i 2011 udnyttet købsoptionen, hvorefter ejerskabet vil overgå til lejeren i marts 2015.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 16	Værdipapirer	2012	2011
33.698	15.795		Børsnoterede obligationer	15.795	33.698
2.973	2.155		Børsnoterede aktier	2.155	2.973
17.782	17.782		Andre aktier og kapitalandele	17.782	19.046
731	731		Øvrige investeringer	731	731
<b>55.184</b>	<b>36.463</b>		<b>Værdipapirer i alt</b>	<b>36.463</b>	<b>56.448</b>
			<b>Præsenteret således:</b>		
21.486	20.668		Langfristede værdipapirer	20.668	22.750
33.698	15.795		Kortfristede værdipapirer	15.795	33.698
<b>55.184</b>	<b>36.463</b>		<b>Værdipapirer i alt</b>	<b>36.463</b>	<b>56.448</b>

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

til markedsværdi, idet denne ikke kan opgøres på et pålideligt grundlag. I stedet anvendes kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger.

Andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer består af nogle mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse aktiver værdireguleres ikke

I 2011 er størstedelen af obligationsbeholdningen udtrukket.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 17	Varebeholdninger	2012	2011
67.242	65.009		Bunkers	82.897	89.265
41.255	45.919		Varer til salg og råvarer i restauranter	73.297	60.117
-1.974	-3.928		Nedskrivning af varebeholdninger pr. 31. december	-3.928	-2.174
<b>106.523</b>	<b>107.000</b>		<b>Varebeholdninger i alt</b>	<b>152.266</b>	<b>147.208</b>

#### Note 18 Beholdning af egne aktier (antal aktier)

	2012	2011
Beholdning 1. januar	352.714	217.614
Køb af egne aktier	0	135.100
<b>Egne aktier i alt 31. december</b>	<b>352.714</b>	<b>352.714</b>
Kursværdi af egne aktier 31. december, DKK 1.000	90.118	125.213

På generalforsamlingen i marts 2012 fik bestyrelsen bemyndigelse til - indtil den 28. marts 2017 - at lade DFDS A/S erhverve egne aktier inden for en samlet pålydende værdi af i alt 20% af DFDS A/S' aktiekapital.

DFDS A/S' beholdning af egne aktier pr. 31. december 2012 udgør 352.714 stk. (2011: 352.714 stk.) svarende til 2,37% (2011: 2,37%) af DFDS A/S' aktiekapital. Egne aktier er oprindeligt opkøbt bl.a. til afdækning af optionsordninger for medarbejdere.

Der er i 2012 ikke købt egne aktier (2011: købt for en samlet betaling på DKK 45,3 mio.).

2011	2012	Note 19	Udskudt skat	2012	2011
0	0		Saldo 1. januar	46.239	54.678
-	-		Valutakursregulering	3.290	-353
0	0		Ændring af selskabsskattesats	-18.440	4.790
0	0		Til-/afgang ved virksomhedskøb/-salg	0	-4.519
0	-1.613		Årets udskudte skat indregnet i årets resultat	-22.290	-6.010
0	0		Udnyttelse af underskud mellem sambeskattede selskaber	948	799
0	1.125		Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	-6.957	-3.146
0	0		Nedskrivning af udskudte skatteaktiver	41.647	0
<b>0</b>	<b>-488</b>		<b>Udskudt skat 31. december, netto</b>	<b>44.437</b>	<b>46.239</b>
			<b>Udskudt skat er indregnet i balancen med:</b>		
0	488		Udskudt skat (aktiv)	82.386	122.150
0	0		Udskudt skat (forpligtelse)	126.823	168.389
<b>0</b>	<b>-488</b>		<b>Udskudt skat 31. december, netto</b>	<b>44.437</b>	<b>46.239</b>

DFDS A/S har bundet sig til tonnageskatteordningen frem til og med 2021. 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 252 mio. (2011: 252 mio.).

DFDS A/S har skattemæssigt fremførbare underskud på DKK 30 mio. (2011: DKK 30 mio.). Underskuddet stammer fra den nuværende sambeskatningskreds med LF Investment ApS og J. Lauritzen A/S og disse to selskabers danske tilknyttede virksomheder. Grundet usikkerhed om den fremtidige skattepligtige indkomst for sambeskatningskredsen er værdien af det skattemæssigt fremførbare underskud ikke aktiveret.

2012	Balance 1. januar	Valutakurs- regulering	Ændring af selskabs- skattesats	Indregnet i årets resultat	Udnyttelse af underskud mellem sam- beskattede selskaber	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Nedskrivning af udskudte skatteaktiver	Balance 31. december
Skibe	160.125	7.070	-25.946	-22.334	0	272	0	119.187
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	15.471	187	46	9	0	-7.525	0	8.188
Hensatte forpligtelser	-49.140	-1.343	6.195	-1.874	0	3.366	0	-42.796
Fremførbare skattemæssige underskud	-78.206	-2.522	1.650	1.986	948	-2.898	39.259	-39.783
Andet	-2.011	-102	-385	-77	0	-172	2.388	-359
	<b>46.239</b>	<b>3.290</b>	<b>-18.440</b>	<b>-22.290</b>	<b>948</b>	<b>-6.957</b>	<b>41.647</b>	<b>44.437</b>
2011	Balance 1. januar	Valutakurs- regulering	Ændring af selskabs- skattesats	Til-/af- gang ved virksomheds- køb/-salg	Indregnet i årets resultat	Udnyttelse af underskud mellem sam- beskattede selskaber	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31. december
Skibe	168.438	1.529	0	-4.588	-5.254	0	0	160.125
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	14.619	99	-361	69	-1.499	0	2.544	15.471
Hensatte forpligtelser	-55.091	-1.190	3.065	0	3.880	0	196	-49.140
Fremførbare skattemæssige underskud	-65.687	-698	1.880	0	-3.279	799	-11.221	-78.206
Andet	-7.601	-93	206	0	142	0	5.335	-2.011
	<b>54.678</b>	<b>-353</b>	<b>4.790</b>	<b>-4.519</b>	<b>-6.010</b>	<b>799</b>	<b>-3.146</b>	<b>46.239</b>

**Note 19 Udskudt skat (fortsat)**

Moderselskab  
DKK 1.000

	Balance 1. januar	Indregnet i årets resultat	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31. december
<b>2012</b>				
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	0	-457	1.125	668
Hensatte forpligtelser	0	-1.156	0	-1.156
	<b>0</b>	<b>-1.613</b>	<b>1.125</b>	<b>-488</b>

**2011**

DFDS A/S har ingen udskudt skat.

**Note 20 Aktiebaseret vederlæggelse**

Beslutning om tildeling af aktieoptioner foretages af bestyrelsen. Der er tildelt aktieoptioner til direktionen og en række ledende medarbejdere. 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 1,7% af aktiekapitalen (2011: 0,9%), såfremt de resterende aktieoptioner udnyttes.

Optioner udstedt fra og med 2008 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs 20 dage før tildelingen med tillæg af 5%.

Retserhvervelse sker lineært over 3 år fra tildelingstidspunktet for ordningerne tildelt fra og med 2010. Optioner tildelt i 2008 og 2009 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.

De tildelte optioner kan alene 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. udnyttelses- pris pr. option DKK	Gns. markeds- værdi pr. option DKK	Markeds- værdi i alt DKK 1.000
<b>2012</b>							
Udestående primo	75.750	32.405	30.000	138.155	485,84	20,95	2.895
Tildelt i året	70.572	76.075	0	146.647	346,00	11,73	1.720
Udløbet i året	-10.000	0	-20.000	-30.000	607,20	0,00	0
<b>Udestående ultimo</b>	<b>136.322</b>	<b>108.480</b>	<b>10.000</b>	<b>254.802</b>	<b>391,07</b>	<b>7,90</b>	<b>2.013</b>
Heraf optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	20.000	0	10.000	30.000	546,19	0,53	16
	Direktion stk.	Andre ledende medarbejdere stk.	Fratrådte medarbejdere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelses- pris pr. option DKK	Gns. markeds- værdi pr. option DKK	Markeds- værdi i alt DKK 1.000
<b>2011</b>							
Udestående primo	55.750	0	30.000	85.750	503,93	83,63	7.171
Tildelt i året	20.000	32.405	0	52.405	456,22	27,15	1.423
<b>Udestående ultimo</b>	<b>75.750</b>	<b>32.405</b>	<b>30.000</b>	<b>138.155</b>	<b>485,84</b>	<b>20,95</b>	<b>2.895</b>
Heraf optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	20.000	0	30.000	50.000	620,58	0,16	8

---

**Note 20 Aktiebaseret vederlæggelse (fortsat)**

---

Der er ikke udnyttet optioner i 2012 (2011: ingen udnyttelser).

Årets omkostning vedrørende aktiebaseret vederlæggelse er indregnet i Koncernens og moderselskabets resultatopgørelse med DKK 4,7 mio. (2011: DKK 2,4 mio.).

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 2012 udgør den gennemsnitlige forventede restløbetid 2,6 år (2011: 2,2 år).

Forudsætninger for beregning af dagsværdi på tildelingstidspunktet:

Koncern

---

<b>Tildelingsår</b>	<b>Udnyttelseskurs</b>	<b>Gennemsnitlig børskurs på tildelings-tidspunkt</b>	<b>Forventet volatilitet</b>	<b>Risikofri rente</b>	<b>Forventet udbytte pr. aktie (DKK) ved tildeling</b>	<b>Forventet løbetid</b>	<b>Dagsværdi pr. option ved tildeling</b>
2012	346,00	326,0	27,95%	0,74%	12	4 år	42,51
2011 (andre ledende medarbejdere)	465,00	435,0	35,73%	2,42%	12	4 år	99,61
2011 (direktion)	442,00	445,0	30,33%	2,06%	10	4 år	99,88
2010	334,40	334,8	34,20%	2,87%	10	5 år	103,34
2009	357,28	334,4	31,28%	2,86%	10	5 år	85,60
2008	640,64	618,6	25,57%	4,13%	15	5 år	158,34

---

Den forventede volatilitet for 2008-2010 tildelingerne er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 5 år, mens den forventede volatilitet for 2011 tildelingen til Andre ledende medarbejdere og Direktion er baseret på den historiske volatilitet for henholdsvis de seneste 3 år og de seneste 2 år. Den forventede volatilitet for 2012 tildelingen er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 3 år. Den risikofrie rente er baseret på 5-årige danske statsobligationer.



## Note 21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser

Koncernen har såvel bidrags- som ydelsesbaserede pensionsordninger. Størstedelen af pensionsordningerne finansieres gennem årlige præmiebetalinger til uafhængige forsikringselskaber, 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 forsikringselskaber. Pensionsbidrag i forbindelse med sådanne ordninger omkostningsføres løbende.

I primært Storbritannien og Holland har Koncernen pensionsordninger, der er ydelsesbaserede, og som indregnes i balancen jf. nedenfor. Herudover er der mindre ydelsesbaserede pensionsordninger i Norge, Belgien, Italien, Tyskland, 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 i lighed med tidligere år behandlet som bidragsbaserede pensionsordninger. Indbetalte bidrag udgør DKK 5,6 mio. i 2012 (2011: DKK 5,8 mio.). Den kollektive konsolideringsgrad udgør pr. december 2012: 129% (december 2011: 113%). I 2013 forventes indbetalingerne at udgøre DKK 2,3 mio. DFDS' andel af den ydelsesbaserede ordning med flere virksomheder udgør omkring 0,0055% og forpligtelsen følger andelen af den totale ordning.

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

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2011	2012		2012	2011
0	0	Nutidsværdien af afdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	1.000.604	870.747
0	0	Dagsværdi af ordningernes aktiver	-762.895	-628.420
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Afdækkede ydelsesbaserede forpligtelser, netto</b>	<b>237.709</b>	<b>242.327</b>
6.181	3.794	Nutidsværdien af uafdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	23.125	23.068
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige gevinster(+)/tab (-)	-44.742	-34.809
<b>6.181</b>	<b>3.794</b>	<b>Pensionsforpligtelser indregnet i balancen</b>	<b>216.092</b>	<b>230.586</b>
7.770	4.282	Jubilæumshensættelser	15.416	15.270
<b>13.951</b>	<b>8.076</b>	<b>Aktuarmæssige forpligtelser i alt</b>	<b>231.508</b>	<b>245.856</b>
<b>Udvikling i nutidsværdi af afdækkede og uafdækkede ydelsesbaserede forpligtelser</b>				
5.124	6.181	Saldo 1. januar	893.815	872.166
-	-	Valutakursregulering	24.149	17.888
1.710	-669	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	8.173	11.653
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	42.442	43.747
0	0	Aktuarmæssig gevinst(-)/tab(+), netto	92.384	-22.652
-653	-1.718	Udbetalte pensioner	-30.663	-27.945
0	0	Medarbejderbidrag	-365	-1.042
0	0	Nedskæringer og indfrielse	-6.206	0
<b>6.181</b>	<b>3.794</b>	<b>Forpligtelser 31. december</b>	<b>1.023.729</b>	<b>893.815</b>
<b>Udvikling i dagsværdi af ordningernes aktiver</b>				
0	0	Saldo 1. januar	-628.420	-623.358
-	-	Valutakursregulering	-15.922	-11.088
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-33.332	-37.482
0	0	Aktuarmæssig gevinst(-)/tab(+), netto	-82.800	51.742
0	0	Indbetalt af arbejdsgiver og arbejdstagere	-30.921	-28.950
0	0	Udbetalte pensioner	24.175	20.716
0	0	Nedskæringer og indfrielse	4.325	0
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Aktiver 31. december</b>	<b>-762.895</b>	<b>-628.420</b>

2011	2012	Note 21	Pensions- og jubilæumsforpligtelser (fortsat)	2012	2011
			<b>Udvikling i ikke indregnede aktuarmæssige gevinster(+)/tab(-)</b>		
0	0		Saldo 1. januar	-34.809	-3.278
-	-		Valutakursregulering	-2.210	-1.426
0	0		Aktuarmæssig gevinst(+)/tab(-), netto på forpligtelser	-92.384	22.652
0	0		Aktuarmæssig gevinst(+)/tab(-), netto på aktiver	82.800	-51.742
0	0		Aktuarmæssig gevinst(-)/tab(+), indregnet i resultatopgørelsen	1.861	-1.015
<b>0</b>	<b>0</b>		<b>Ikke indregnede aktuarmæssige gevinster(+)/tab(-) 31. december</b>	<b>-44.742</b>	<b>-34.809</b>
			<b>Resultatført som personaleomkostninger:</b>		
1.710	-669		Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	8.173	11.653
0	0		Aktuarmæssig gevinst(-)/tab(+), netto (fra korridoren)	1.861	-1.015
1.710	-669			10.034	10.638
0	0		Betaling ved nedskæringer og indfrielse	-1.729	0
0	0		Gevinst(-)/tab(+) ved nedskæringer og indfrielse	-1.881	0
<b>1.710</b>	<b>-669</b>		<b>I alt indregnet i personaleomkostninger for ydelsesbaserede ordninger</b>	<b>6.424</b>	<b>10.638</b>
			<b>Resultatført som finansielle omkostninger:</b>		
0	0		Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	42.442	43.747
0	0		Forventet afkast på ordningernes aktiver	-33.332	-37.482
<b>0</b>	<b>0</b>		<b>I alt indregnet i finansielle omkostninger for ydelsesbaserede ordninger</b>	<b>9.110</b>	<b>6.265</b>
<b>1.710</b>	<b>-669</b>		<b>I alt resultatført for ydelsesbaserede ordninger</b>	<b>15.534</b>	<b>16.903</b>

Det faktiske afkast på aktiverne i Koncernens ordninger udgjorde DKK 116,1 mio. (2011: DKK -14,3 mio.). Der er ingen aktiver i moderselskabets pensionsordninger.

Koncernen forventer at indbetale DKK 35,0 mio. (forventet for 2012: DKK 34,0 mio.) til de ydelsesbaserede pensionsordninger i 2013. Tilsvarende forventer moderselskabet at indbetale DKK 0,2 mio. (forventet for 2012: DKK 0,2 mio.kr.).

Den forventede afkastprocent på den enkelte ordnings aktiver er fastsat som et vægtet gennemsnitligt afkast på ordningens aktiver fratrukket et spread til dækning af administrationsomkostninger betalt af ordningens aktiver.

			<b>Ordningernes aktiver sammensætter sig således:</b>		
0	0		Børsnoterede aktier (ingen DFDS A/S aktier indgår)	391.510	337.176
0	0		Obligationer	324.004	223.260
0	0		Likvider	8.704	30.728
0	0		Ejendomme	31.224	31.669
0	0		Andre aktiver	7.453	5.587
<b>0</b>	<b>0</b>			<b>762.895</b>	<b>628.420</b>
			<b>Ydelsesbaserede ordninger – forudsætninger: <sup>1</sup></b>		
1,7%	1,6%		Diskonteringsfaktor	4,3%	4,7%
-	-		Forventet afkast på ordningens aktiver	4,7%	5,3%
0,0%	0,0%		Stigningstakt for sociale udgifter	0,3%	0,4%
0,0%	0,0%		Fremtidige lønstigninger	0,7%	0,7%
0,0%	0,0%		Fremtidige pensionsstigninger	2,3%	2,5%
0,0%	0,0%		Inflation	2,2%	2,7%

<sup>1</sup> 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 Pensions- og jubilæumsforpligtelser (fortsat)**

Beløb for Koncernens pensionsforpligtelser for de seneste fem år er som følger:	2012	2011	2010	2009	2008
Nutidsværdi af opgjorte pensionsforpligtelser	-1.023.729	-893.815	-872.166	-518.004	-390.329
Dagsværdi af ordningens aktiver	762.895	628.420	623.358	333.920	254.044
<b>Over- / underdækning</b>	<b>-260.834</b>	<b>-265.395</b>	<b>-248.808</b>	<b>-184.084</b>	<b>-136.285</b>
Erfaringsændringer til forpligtelserne	-6.141	15.581	-26.488	-24.553	11.893
Erfaringsændringer til pensionsaktiverne	-82.800	-37.532	18.062	33.937	-114.563
Beløb for Moderselskabets pensionsforpligtelser for de seneste fem år er som følger:	2012	2011	2010	2009	2008
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-3.794	-6.181	-5.124	-5.196	-6.214

Det er ikke muligt at opgøre erfaringsændringer til moderselskabets pensionsforpligtelser.

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 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 22	Andre hensatte forpligtelser	2012	2011
0	25.803		Saldo 1. januar	93.688	136.979
0	0		Tilgang ved virksomhedsovertagelser	30.408	0
25.803	16.973		Hensat i året	25.482	53.258
0	0		Anvendt i året	-52.796	-88.869
0	0		Ubenyttede hensatte forpligtelser tilbageført	-6.466	-7.680
<b>25.803</b>	<b>42.776</b>		<b>Andre hensatte forpligtelser 31. december</b>	<b>90.316</b>	<b>93.688</b>
			Andre hensatte forpligtelser forventes at forfalde som følger:		
0	3.441		0 - 1 år	49.422	63.725
25.803	39.335		1 - 5 år	40.894	29.963
<b>25.803</b>	<b>42.776</b>		<b>Andre hensatte forpligtelser 31. december</b>	<b>90.316</b>	<b>93.688</b>

Af Koncernens andre hensatte forpligtelser på DKK 90,3 mio. (2011: DKK 93,7 mio.) vedrører DKK 29,8 mio. (2011: DKK 44,6 mio.) aftaler på indchartrede skibe, overtaget koncessionsaftale og IT, DKK 14,9 mio. (2011: DKK 5,2 mio.) tilbageleveringsforpligtelser vedrørende leaset driftsmateriel,

DKK 38,2 mio. (2011: DKK 25,8 mio.) estimeret nutidsværdi af earn out aftale vedrørende købet af ruten Paldiski-Kapellskår, samt DKK 7,4 mio. (2011: DKK 18,1 mio.) andre hensatte forpligtelser.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 23	Rentebærende gældsforpligtelser	2012	2011
2.733.842	1.561.241		Pantegæld i skibe	1.836.430	2.962.279
0	506.613		Udstedte virksomhedsobligationer	506.613	0
23.478	18.166		Finansielle leasingforpligtelser	36.795	52.836
30.010	18.912		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Bankgæld	0	610
1.982	1.156		Anden langfristet gæld	26.453	35.088
<b>2.789.312</b>	<b>2.106.088</b>		<b>Langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt</b>	<b>2.406.291</b>	<b>3.050.813</b>
407.722	628.382		Pantegæld i skibe	693.543	449.907
5.208	5.386		Finansielle leasingforpligtelser	16.151	16.278
2.374.099	2.727.397		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Bankgæld	53.623	54.699
744	832		Anden kortfristet gæld	63.576	10.732
<b>2.787.773</b>	<b>3.361.997</b>		<b>Kortfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt</b>	<b>826.893</b>	<b>531.616</b>
<b>5.577.085</b>	<b>5.468.085</b>		<b>Kort- og langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt</b>	<b>3.233.184</b>	<b>3.582.429</b>

Koncernen har i 2012 udstedt en NOK 500 mio. fire-årig virksomhedsobligation, som løber i perioden 2. maj 2012 - 2. maj 2016. Obligationen, der er noteret på Oslo Børs, er udstedt i norske kroner med variabel rente baseret på 3-måneders NIBOR + 3,5% margin, som DFDS har valgt at swappe til en fast dansk fire-årig rente på ca. 4,3%.

Dagsværdien af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 3.270 mio. (2011: DKK 3.641 mio.). Dagsværdien af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 5.504 mio. (2011: DKK 5.635 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. For de udstedte virksomhedsobligationer er dagsværdien beregnet på baggrund af børskursen ved udgangen af 2012.

Af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 25 mio. efter fem år (2011: DKK 172 mio.). Af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 0 mio. efter fem år (2011: DKK 146 mio.). Der er ikke indgået usædvanlige betingelser i forbindelse med låntagning.

Der henvises til note 28 vedrørende finansielle risici m.v.

2011	2012	Valutafordeling, nominel hovedstol	2012	2011
1.588.114	1.991.247	DKK	1.628.017	1.224.107
2.665.710	2.273.883	EUR	767.410	1.146.724
292.185	229.676	SEK	202.787	270.449
42.920	598.238	NOK	581.347	89.875
191.554	374.931	GBP	53.623	54.699
796.575	0	USD	0	796.575
27	110	LTL	0	0
<b>5.577.085</b>	<b>5.468.085</b>	<b>Rentebærende gældsforpligtelser i alt</b>	<b>3.233.184</b>	<b>3.582.429</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 24	Anden gæld	2012	2011
13.772	2.735		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Gæld til associerede virksomheder	398	0
26.261	18.450		Periodiserede renter	19.636	28.071
5.651	6.635		Offentlige myndigheder (moms, afgifter, skatter mv.)	53.038	102.392
117.756	100.104		Feriepengeforpligtelser m.v.	204.906	189.724
103.648	83.438		Dagsværdi af renteswaps, termins- og bunkerforretninger	83.438	103.648
60.677	34.939		Øvrige skyldige omkostninger	86.945	90.166
<b>327.765</b>	<b>246.301</b>		<b>Anden gæld i alt</b>	<b>448.361</b>	<b>514.001</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 25	Periodeafgrænsningsposter	2012	2011
57.664	37.767		Forudbetalinger fra kunder	109.220	99.012
0	0		Andre periodeafgrænsningsposter	1.186	1.859
<b>57.664</b>	<b>37.767</b>		<b>Periodeafgrænsningsposter i alt</b>	<b>110.406</b>	<b>100.871</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 26	Selskabsskat	2012	2011
0	15.526		Saldo 1. januar	29.800	25.626
-	-		Valutakursregulering	335	116
19.371	0		Regulering til primo vedr. klassificering af sambeskatningsbidrag (overført fra anden gæld)	-1.821	23.359
-	-		Tilgang ved virksomhedsopkøb / afgang ved virksomhedssalg	0	-1.424
12.475	12.894		Årets aktuelle skat indregnet i resultatopgørelsen	26.984	28.013
-18.997	0		Reguleringer vedrørende tidligere år indregnet i resultatopgørelsen	-17.276	-16.752
2.677	-12.959		Betalt selskabsskat i året	-21.416	-29.138
<b>15.526</b>	<b>15.461</b>		<b>Selskabsskat 31. december, netto</b>	<b>16.606</b>	<b>29.800</b>
			<b>Selskabsskat er indregnet således i balancen:</b>		
0	0		Tilgodehavende selskabsskat (aktiv)	6.373	9.783
15.526	15.461		Skyldig selskabsskat (passiver)	22.979	39.583
<b>15.526</b>	<b>15.461</b>		<b>Selskabsskat 31. december, netto</b>	<b>16.606</b>	<b>29.800</b>

**2012:**

Reguleringer til tidligere års skat er omtalt i note 9, hvortil der henvises.

**2011:**

Reguleringer til tidligere års skat er omtalt i note 9, hvortil der henvises.

2011	2012	Note 27	Information om finansielle instrumenter	2012	2011
			<b>Regnskabsmæssig værdi pr. kategori af finansielle instrumenter</b>		
3.518	14.912		Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring	14.912	3.518
68.329	18.075		Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	18.075	68.329
6.165.289	3.823.757		Lån og tilgodehavender (aktiver)	3.043.370	2.636.258
55.184	36.463		Finansielle aktiver disponible for salg	36.463	56.448
-63.491	-56.271		Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring	-56.271	-63.491
-40.157	-27.167		Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	-27.167	-40.157
-5.995.481	-5.771.819		Finansielle forpligtelser målt til amortiseret kostpris	-4.407.722	-4.786.909
<b>193.191</b>	<b>-1.962.050</b>	<b>Total</b>		<b>-1.378.340</b>	<b>-2.126.004</b>

#### Kategorisering af finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi

Tabellen nedenfor opdeler de finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi efter værdifastsættelsesmetode. De forskellige niveauer defineres som følger:

• **Niveau 1:** Noterede priser i et aktivt marked for samme type instrument, dvs. uden ændring i form eller sammensætning.

• **Niveau 2:** Noterede priser i et aktivt marked for lignende aktiver eller forpligtelser eller andre værdiansættelsesmetoder, hvor alle væsentlige input er baseret på observerbare markedsdata.

• **Niveau 3:** Værdiansættelsesmetoder, hvor eventuelle væsentlige input ikke er baseret på observerbare markedsdata.

DKK 1.000

Moderselskab

Koncern

2012	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring	0	14.912	0	0	14.912	0
Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	0	18.075	0	0	18.075	0
Finansielle aktiver disponible for salg	17.950	0	18.513	17.950	0	18.513
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring	0	-56.271	0	0	-56.271	0
Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	0	-27.167	0	0	-27.167	0
<b>Total</b>	<b>17.950</b>	<b>-50.451</b>	<b>18.513</b>	<b>17.950</b>	<b>-50.451</b>	<b>18.513</b>
<b>2011</b>	<b>Niveau 1</b>	<b>Niveau 2</b>	<b>Niveau 3</b>	<b>Niveau 1</b>	<b>Niveau 2</b>	<b>Niveau 3</b>
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring	0	3.518	0	0	3.518	0
Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	0	68.329	0	0	68.329	0
Finansielle aktiver disponible for salg	36.671	0	18.513	36.671	0	19.777
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring	0	-63.491	0	0	-63.491	0
Afledte finansielle instrumenter (økonomisk sikring)	0	-40.157	0	0	-40.157	0
	<b>36.671</b>	<b>-31.801</b>	<b>18.513</b>	<b>36.671</b>	<b>-31.801</b>	<b>19.777</b>

Finansielle aktiver og forpligtelser til regnskabsmæssig sikring er alle opgjort efter niveau 2. Der henvises til note 28 for beskrivelse af værdiansættelsesmetoden. Finansielle aktiver disponible for salg opgjort efter niveau 1 er børsnoterede aktier og obligationer, der værdiansættes efter den officielle børskurs.

Finansielle aktiver disponible for salg opgjort efter niveau 3 består af andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer. Der er tale om nogle mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse værdiansættes til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger.



## Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

### DFDS' risikopolitik

De væsentligste finansielle risici for DFDS er olie-, rente-, valuta-, investerings- 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.

Koncernen anvender terminkontrakter, valutaoptioner og valutawaps til at kurssikre forventede transaktioner i fremmed valuta. Koncernen anvender derudover renteswaps til at rentesikre forventede transaktioner, som relaterer til rentetransaktioner såvel som olieswaps til at sikre forventede olieomkostninger.

DFDS' finansielle risikopolitik og strategi godkendes årligt af bestyrelsen. Se under risikofaktorer i ledelsesberetningen.

### Finansielle risici

#### Valutarisici

Finansielle valutarisici opstår ved omregning af nettoinvesteringer i datterselskaber (translationsrisiko) og fra andre investeringer eller forpligtelser i fremmed

valuta (transaktionsrisiko). Valutarisici vurderes løbende for at sikre overensstemmelse med den finansielle risikopolitik.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponering ved at udligne valutapositioner, optage multicurrency lån samt rette alle valutapositioner mod moderselskabet DFDS A/S hvis dette er muligt (transaktionsrisikoen).

#### Transaktionsrisici

Koncernens og moderselskabets væsentligste valutabalancelpositioner er i SEK, GBP og NOK. En styrkelse af SEK, GBP og NOK som indikeret nedenfor mod DKK den 31. december, ville have øget/formindsket egenkapitalen og resultatet med beløbene vist nedenfor. Denne analyse er baseret på valutakursændringer som koncernen indenfor rimelighedens grænser anser for at være sandsynlige ved udgangen af regnskabsperioden. Analysen forudsætter at alle andre variabler, specielt renter forbliver konstante. Moderselskabet er endvidere eksponeret i forhold til udsving i EUR mod DKK. Denne risiko bliver på grund af den seneste uro i EURO zonen observeret løbende.

Moderselskab		Koncern		
DKK mio.		DKK mio.		
2011	2012	Hypotetisk effekt af ændring overfor DKK indenfor rimelighedens grænser	2012	2011
13,3	-13,9	SEK, effekt på egenkapital og resultatopg., 10% styrkelse <sup>1</sup>	-13,9	13,3
-2,6	4,5	GBP, effekt på egenkapital og resultatopg., 10% styrkelse <sup>1</sup>	4,5	-2,6
10,6	-25,0	NOK, effekt på egenkapital og resultatopg., 10% styrkelse <sup>1</sup>	-25,0	10,6
5,0	13,5	USD, effekt på egenkapital, 10% styrkelse <sup>1</sup>	13,5	5,0

<sup>1</sup>Datterselskaberne arbejder i egne funktionelle valutaer, hvorfor der ingen egenkapitaleffekt opstår hos døtrene. Afdækning foretages alene af DFDS A/S.

Sensitivitetsanalysen på valutarisici er blevet udarbejdet ud fra forudsætningen om, at effekten er beregnet på balanceposterne på balancedagen, samt at de inkluderede sikringsforhold er 100% effektive og baseret på den aktuelle markedssituation og forventninger til udviklingen i valutaerne.

#### Translationsrisici

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. Der bruges i nogen grad derivater til afdækning af translationsrisici.

Koncernens væsentligste translationsrisici er GBP, SEK og NOK. En stigning på 10% i forhold til gennemsnitskurserne for 2012 vil for GBP betyde en ændring i resultatet for 2012 på DKK -2,7 mio. (2011: DKK 4,9 mio.), for SEK en resultatpåvirkning på DKK -4,1 mio. (2011: 5,3 mio.), samt for NOK en resultatpåvirkning på DKK -9,6 mio. (2011: DKK 1,7 mio.).

#### Renterisici

DFDS er primært eksponeret for renterisici gennem låneporteføljen. DFDS' formål med styring af renterisikoen er at begrænse negative virkninger af renteudsving på indtjeningen. Det er DFDS' strategi at 40-70% af nettolåneporteføljen skal være fastforrentet, når der tages hensyn til indgåede renteswaps samt langfristede charteraftaler. Koncernens samlede nettorentebærende gæld (ekskl. renteswaps m.v.) udgør ultimo 2012 DKK 2.036 mio. (2011: DKK 2.685 mio.), hvoraf den fastforrentede gæld udgør DKK 1.233 mio. (2011: DKK 919 mio.).

Dette betyder, at den fastforrentede gæld ultimo 2012 udgør 61% (2011: 34%) inkl. effekt af renteswaps m.v. Tages de langfristede charteraftaler med stiger den fastforrentede gæld til 76% (2011: 58%). Fastrenteandelen forventes at falde i 2013 i forbindelse med gældsoptagelse relateret til erhvervelsen af ARK-skibene.

En rentestigning på 1%-point sammenlignet med den faktiske rente i 2012 ville, alt andet lige, have ført til en meromkostning på omkring DKK 8 mio. for Koncernen i 2012 (2011: DKK 18 mio.). For moderselskabet ville effekten have været DKK 7 mio. i 2012 (2011: DKK 26 mio.). Et rentefald ville have haft tilsvarende positiv effekt.

Koncernens samlede rentebærende gæld undtagen kassekreditter havde en gennemsnitlig restløbetid på 3,4 år (2011: 4,2 år), og består primært af variabelt forrentede syndikerede banklån med sikkerhed i skibene og obligationslån. 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 DKK 1.188 mio. (2011: DKK 876 mio.), som omlægger dele af de variabelt forrentede banklån og obligationslån til fast rente. Varigheden på Koncernens gældsportefølje (inkl. charterforpligtelser) er 1,4 år (2011: 1,2 år).

En rentestigning på 1%-point i forhold til det faktiske renteniveau på balancedagen ville, alt andet lige, have haft en hypotetisk positiv effekt på den regnskabsmæssige værdi på egenkapitalens reserve for sikringstransaktioner for Koncernen på DKK 18 mio. (2011: DKK 16 mio.). Dette skyldes de indgåede renteswaps til afdækning af variabelt forrentede lån. Et fald i renten ville have haft en tilsvarende negativ effekt. Sensitivitetsanalysen er baseret på antagelsen af, at effektiviteten af de inkluderede sikringsforhold vil forblive upåvirket af ændringen i renten.

**Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)****Olierisici**

Finansielle olierisici i koncernen skyldes olieswaps, som anvendes til at prissikre olieomkostninger.

En stigning i bunkerprisen på 10%-point i forhold til niveauet på balancedagen ville, alt andet lige, have haft en hypotetisk positiv effekt på den bogførte værdi på egenkapitalens reserve for sikringstransaktioner for Koncernen på DKK 23 mio. (2011: DKK 6 mio.). Dette skyldes afdækningskontrakter på fremtidige olieleveringer indgået til sikring af olieomkostninger. Et fald i bunkerpriserne ville have haft en tilsvarende negativ effekt.

Sensitivitetsanalysen på bunker er baseret på antagelsen af, at effekten er beregnet på de åbenstående bunkerkontrakter på balancedagen. Sikringen er 100% effektiv og baseret på den aktuelle markedssituation og forventningerne til udviklingen i bunkerpriserne.

**Likviditetsrisici**

Koncernen tilstræber at opretholde et likviditetsberedskab på minimum DKK 400 mio., hvilket anses for tilstrækkeligt til den løbende drift. Likviditetsberedskabet pr. 31. december 2012 er DKK 1.523 mio. (2011: DKK 1.362 mio.). Styring af overskudslikviditet og likviditetsberedskab varetages af den centrale treasury afdeling. Likvide beholdninger placeres primært i det korte pengemarked samt korte obligationer og træk foretages primært på kassekreditter.

Det følgende er de kontraktmæssige forfald af finansielle forpligtelser, inklusive estimerede rentebetalinger og eksklusive indvirkningen af netting aftaler:

Koncern  
DKK 1.000

2012	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
<b>Ikke afledte finansielle aktiver</b>				
Likvide beholdninger	1.196.994	0	0	0
Obligationer	0	15.795	0	0
Tilgodehavender fra salg	1.521.279	0	0	0
<b>Ikke afledte finansielle forpligtelser</b>				
Pantegæld i skibe	-751.308	-1.701.820	-210.868	0
Udstedte obligationer	-26.387	-57.290	-523.794	0
Kassekredit	-53.623	0	0	0
Anden rentebærende gæld	-64.269	-1.223	0	-25.301
Finansielle leasingforpligtelser	-18.287	-38.110	0	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-1.067.559	0	0	0
<b>Afledte finansielle aktiver</b>				
Terminkontrakter og valutaswaps	18.105	0	14.882	0
<b>Afledte finansielle forpligtelser</b>				
Renteswaps	-29.506	-17.202	553	0
Terminkontrakter	-27.167	0	0	0
Oliekontrakter	-9.406	0	0	0
	<b>688.866</b>	<b>-1.799.850</b>	<b>-719.227</b>	<b>-25.301</b>

2011	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
<b>Ikke afledte finansielle aktiver</b>				
Likvide beholdninger	897.364	0	0	0
Obligationer	31.968	0	0	0
Tilgodehavender fra salg	1.434.938	0	0	0
<b>Ikke afledte finansielle forpligtelser</b>				
Pantegæld i skibe	-565.194	-1.892.067	-1.135.853	-139.894
Bankgæld	-21.577	0	0	-610
Kassekredit	-33.339	0	0	0
Anden rentebærende gæld	-10.591	-10.598	-447	-24.977
Finansielle leasingforpligtelser	-18.542	-43.756	-12.660	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-483.102	0	0	0
<b>Afledte finansielle aktiver</b>				
Terminkontrakter	70.479	0	0	0
Oliekontrakter	1.368	0	0	0
<b>Afledte finansielle forpligtelser</b>				
Renteswaps	-27.003	-36.915	-1.768	0
Terminkontrakter	-40.156	0	0	0
	<b>1.236.613</b>	<b>-1.983.336</b>	<b>-1.150.728</b>	<b>-165.481</b>

**Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)**Moterselskab  
DKK 1.000

<b>2012</b>	<b>0-1 år</b>	<b>1-3 år</b>	<b>3-5 år</b>	<b>Mere end 5 år</b>
<b>Ikke afledte finansielle aktiver</b>				
Likvide beholdninger	820.959	0	0	0
Obligationer	0	15.795	0	0
Tilgodehavender fra salg	543.433	0	0	0
<b>Ikke afledte finansielle forpligtelser</b>				
Pantegæld i skibe	-686.209	-1.512.143	-118.636	0
Udstedte obligationer	-26.387	-57.290	-523.794	0
Anden rentebærende gæld	-946	-1.223	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	-6.056	-18.748	0	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-247.610	0	0	0
Finansielle garantier	-232.757	0	0	0
<b>Afledte finansielle aktiver</b>				
Terminkontrakter og valutaswaps	18.105	0	14.882	0
<b>Afledte finansielle forpligtelser</b>				
Renteswaps	-29.506	-17.202	553	0
Terminkontrakter	-27.167	0	0	0
Oliekontrakter	-9.406	0	0	0
	<b>116.453</b>	<b>-1.590.811</b>	<b>-626.995</b>	<b>0</b>
<hr/>				
<b>2011</b>	<b>0-1 år</b>	<b>1-3 år</b>	<b>3-5 år</b>	<b>Mere end 5 år</b>
<b>Ikke afledte finansielle aktiver</b>				
Likvide beholdninger	591.559	0	0	0
Obligationer	31.968	0	0	0
Tilgodehavender fra salg	558.987	0	0	0
<b>Ikke afledte finansielle forpligtelser</b>				
Pantegæld i skibe	-515.571	-1.763.129	-1.024.692	-139.894
Bankgæld	-744	-1.543	-438	0
Finansielle leasing forpligtelser	-6.339	-12.275	-12.660	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-91.412	0	0	0
Finansielle garantier	-270.614	0	0	0
<b>Afledte finansielle aktiver</b>				
Terminkontrakter	70.479	0	0	0
Oliekontrakter	1.368	0	0	0
<b>Afledte finansielle forpligtelser</b>				
Renteswaps	-27.003	-36.915	-1.768	0
Terminkontrakter	-40.156	0	0	0
	<b>302.522</b>	<b>-1.813.862</b>	<b>-1.039.558</b>	<b>-139.894</b>

Gæld til tilknyttede virksomheder fremgår af note 23, og tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder fremgår af note 15.

## Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)

### Forudsætninger for forfaldstabellen:

Forfaldsanalysen er baseret på udiskonterede pengestrømme inklusive beregnede rentebetalinger. Rentebetalinger er beregnet på basis af eksisterende markedsbetingelser.

De udiskonterede pengestrømme som relaterer sig til afledte finansielle forpligtelser bliver præsenteret som bruttotal medmindre parterne i henhold til kontrakten har ret eller forpligtelse til at opgøre mellemværendet til et nettobeløb.

### 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 i balancen er fratrukket hensættelse til imødegåelse af tab på dubiose tilgodehavender, der er opgjort på basis af en konkret vurdering af den nuværende økonomiske situation for den specifikke 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 kredittvurderes. DFDS har modtaget sikkerhed for betaling i form af stillede bankgarantier fra enkelte kunder. Garantierne udgør i alt DKK 3 mio. i 2012 (2011: 548 mio.). Der er ikke andre nedskrivninger på tilgodehavender end de i note 15 anførte, ligesom der ikke er tegnet forsikringer for nogen af tilgodehavenderne.

DFDS udarbejder systematisk og løbende interne kredit vurderinger for alle finansielle modparter. Den interne kreditvurdering er baseret på ratings fra internationale kreditbureauer. På baggrund af den interne kredit vurdering har bestyrelsen godkendt generelle grænser for indestående mv. hos finansielle modparter.

### Kapitalstyring

Koncernen vurderer løbende behovet for tilpasning af kapitalstrukturen for at afveje kravet om øget afkast på den investerede kapital, samt fleksibilitet til at kunne realisere de strategiske mål over for den øgede usikkerhed, som er forbundet med fremmedkapital. Tilpasning af kapitalstrukturen vurderes løbende ud fra den økonomiske situation, koncernens nettorentebærende gæld i forhold til indtjeningsevnen (Nettorentebærende gæld/EBITDA) samt koncernens egenkapitalandel.

Koncernegenkapitalens andel af de samlede passiver udgjorde ved udgangen af 2012 57% (2011: 54%). Baseret på de nuværende usikre markedsforhold er det målsætningen, at egenkapitalandelen som minimum skal udgøre 40%.

Koncernens kapitalomkostning (WACC) var beregnet til 6,0% (2011: 6,5%) og forrentningen af den investerede kapital (ROIC) var 3,4% (2011: 9,0%). DFDS' ambition er en forrentning af den investerede kapital på omkring 10%.

Koncernens udbyttepolitik er en udbyttebetaling på omkring 30% af årets resultat ekskl. minoriteters andel, dog under hensyntagen til fremtidige investeringsbehov og en tilfredsstillende kapitalstruktur. Koncernens fortsat solide kapitalstruktur medfører, at udbyttet for 2012 forslås fastholdt på niveau med 2011, dvs. DKK 14,00 pr. aktie svarende til 140% af resultat ekskl. minoriteters andel (2011: DKK 14,00 pr. aktie svarende til 28% af resultatet).

Koncern  
DKK 1.000

### 2012

Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	Forventet indregning på resultatopgørelsen				Dagsværdi
				0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
Renter	Renteswaps	0-4 år	1.188.445	-26.304	-19.698	-862	0	-46.864
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-9 måneder	66.501	-9.406	0	0	0	-9.406
Varekøb og salg	Valutaterminskontrakter	0-9 måneder	187.383	30	0	0	0	30
				<b>-35.680</b>	<b>-19.698</b>	<b>-862</b>	<b>0</b>	<b>-56.240</b>

Koncern  
DKK 1.000

### 2011

Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	Forventet indregning på resultatopgørelsen				Dagsværdi
				0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
Renter	Renteswaps	0-5 år	876.427	-26.084	-35.145	-1.592	0	-63.492
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	18.000	1.368	0	0	0	1.368
Varekøb og salg	Valutaterminskontrakter	0-6 måneder	49.612	-2.150	0	0	0	-2.150
				<b>-26.866</b>	<b>-35.145</b>	<b>-1.592</b>	<b>0</b>	<b>-64.274</b>

For 2012 er indregnet tab på DKK 0,0 mio. (2011: tab DKK 0,7 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet ved sikring af forventede fremtidige pengestrømme.

Dagsværdierne på renteswaps er opgjort ved at tilbagediskontere de forventede fremtidige rentebetalinger. Diskonteringsraten for den enkelte rentebetaling er fastsat ud

fra en swaprentekurve, der er beregnet ud fra en bredt sammensat vifte af markedsrenter. Dagsværdien på valutaterminer er baseret på rentekurveberegninger i DFDS' Treasury system. Beregninger er foretaget ud fra en vifte af sammensatte markedsrenter i de forskellige valutaer. Oliekontrakter opgøres på baggrund af Morgan Stanleys kvotering af forwardkurven.

**Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)**

Moderselskab  
DKK 1.000

2012				Forventet indregning på resultatopgørelsen				
Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	Dagsværdi
Renter	Renteswaps	0-4 år	1.188.445	-26.304	-19.698	-862	0	-46.864
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-9 måneder	66.501	-9.406	0	0	0	-9.406
Varekøb og salg	Valutaterminskontrakter	0-9 måneder	187.383	30	0	0	0	30
				<b>-35.680</b>	<b>-19.698</b>	<b>-862</b>	<b>0</b>	<b>-56.240</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

2011				Forventet indregning på resultatopgørelsen				
Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	Dagsværdi
Renter	Renteswaps	0-5 år	876.427	-26.084	-35.145	-1.592	0	-63.492
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	18.000	1.368	0	0	0	1.368
Varekøb og salg	Valutaterminskontrakter	0-6 måneder	49.612	-2.150	0	0	0	-2.150
				<b>-26.866</b>	<b>-35.145</b>	<b>-1.592</b>	<b>0</b>	<b>-64.274</b>

For 2012 er indregnet tab på DKK 0,0 mio. (2011: tab DKK 0,7 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet ved sikring af forventede fremtidige transaktioner.

Dagsværdierne på renteswaps er opgjort ved at tilbagediskontere de forventede fremtidige rentebetalinger. Diskonteringssatsen for den enkelte rentebetaling er fastsat ud fra en swaprentekurve, der er beregnet ud fra en bredt sammensat vifte af markedsrenter. Dagsværdien på valutaterminer er baseret på rentekurveberegninger i DFDS' Treasury system. Beregninger er foretaget ud fra en vifte af sammensatte markedsrenter i de forskellige valutaer. Oliekontrakter opgøres på baggrund af Morgan Stanleys kvotering af forwardkurven.

**Operationelle risici**

Operationelle risici opstår fra pengestrømstransaktioner. Størrelsen af transaktionerne udført gennem det finansielle år er påvirket af ændringer i forskellige markedssatser såsom renter og valutakurser. Valutarisici vurderes løbende for at sikre overensstemmelse med den finansielle risikopolitik.

*Cash flow risici*

Omkring 84 % af DFDS' omsætning blev faktureret i usikret fremmed valuta (2011: 84%) og de væsentligste nettoindtægtsvalutaer var SEK, GBP og NOK. USD var væsentligste nettoudgiftsvaluta. EUR bliver normalt betragtet som en ubetydelig risiko i betragtning af kronens faste bånd til EUR. Dog observeres positionen løbende pga. den seneste uro i EURO zonen. For datterselskaberne er den omsatte valuta primært deres funktionelle valutaer. Tabellen nedenfor viser den usikrede valuta cash flow eksponering.

Moderselskab  
DKK mio.

Koncern  
DKK mio.

2011	2012	Hypotetisk effekt af ændring overfor DKK indenfor rimelighedens grænser	2012	2011
-37,0	-32,2	SEK, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-33,5	-37,6
-11,1	-16,3	NOK, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-37,2	-10,9
7,6	9,8	GBP, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-0,7	-12,0
-48,4	-35,4	USD, effekt på resultatopg., 10% styrkelse	-80,2	-63,8

*Olierisici*

Omkostningen til bunker udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af betydelige udsving i bunkerprisen og en samlet årlig bunkeromkostning på ca. DKK 2.051 mio. svarende til 18% af Koncernens omsætning (2011: DKK 1.742 mio. eller 15% af Koncernens omsætning).

Bunkeromkostninger for fragtområdet afdækkes primært gennem bunker-klausuler BAF og for passagerområdet indregnes bunkeromkostningen så vidt muligt i billetprisen. Herudover afdækkes den resterende del af bunkeromkostningerne primært ved brug af olieswaps.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 29	Ikke-likvide driftsposter	2012	2011
27.052	557		Regulering af hensættelser m.v.	-63.352	-51.043
-143	1.954		Årets forskydning i nedskrivning af varelager	1.954	-279
1.710	-669		Ydelsesbaserede pensionsordninger indregnet i resultatopgørelsen	6.424	10.638
2.403	4.736		Dagsværdi af tildelte aktieoptioner indregnet i resultatopgørelsen	4.736	2.403
<b>31.022</b>	<b>6.578</b>		<b>Ikke-likvide driftsposter</b>	<b>-50.238</b>	<b>-38.281</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 30	FÆndring i driftskapital	2012	2011
-27.217	-2.431		FÆndring i varebeholdninger	4.290	-20.536
113.467	138.826		FÆndring i tilgodehavender	99.751	221.719
29.250	-123.377		FÆndring i leverandørgæld og anden gæld	-155.561	-99.254
<b>115.500</b>	<b>13.018</b>		<b>FÆndring i driftskapital</b>	<b>-51.520</b>	<b>101.929</b>

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 31	FÆndring i andre finansielle lån, netto	2012	2011
-1.263	-745		Afdrag samt indfrielse af lån	-11.048	-12.353
3.988	0		Optagelse af lån	54.267	3.988
<b>2.725</b>	<b>-745</b>		<b>FÆndring i andre finansielle lån, netto</b>	<b>43.219</b>	<b>-8.365</b>

## Note 32 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter

### Køb 2012

DFDS overtog den 25. september LD Lines' tre fragt og passager-ruter inklusive relaterede aktiver og forpligtelser, som er indregnet i koncernregnskabet for DFDS fra og med dette tidspunkt. De tre overtagne ruter er: Le Havre-Portsmouth, Dieppe-New Haven og Marseille-Tunis.

De to førstnævnte ruter indgår efter overtagelsen i Business Unit Channel, Den Engelsk kanal, mens den sidste rute indgår i den som følge af overtagelsen etablerede Business Unit France & Mediterranean.

Overtagelsen er foretaget 100% af datterselskabet New Channel Holding A/S. I forbindelse med transaktionen er DFDS Koncernens eksisterende aktiviteter mellem Dover-Dunkerque og Dover-Calais samlet under ejerskab af New Channel Holding A/S. Som led i overtagelsens gennemførelse overdrager DFDS A/S 18% af ejerskabet i New Channel Holding A/S til Louis Dreyfus Armateurs (sælger af de tre LD Lines ruter), hvorefter DFDS A/S har en ejerandel på 82%.

DFDS har modtaget en tabsgaranti fra sælger, hvorved tab udover EUR 1 mio. pr. år dækkes fuldt ud af sælger i 2012 og i 2013, dog forholdsmæssigt i 2012, idet overtagelsen først er gennemført den 25. september 2012. Værdien af tabsgarantien er foreløbigt skønnet til DKK 64,9 mio., som er indregnet som et tilgodehavende overfor sælger og reducerer dermed købsvederlaget.

Som led i transaktionen har Louis Dreyfus Armateurs en ret til at sælge sin 18% ejerandel i New Channel Holding A/S til DFDS A/S i perioden 1. januar 2015 til 31. december 2018 (put option). I overensstemmelse med IFRS skal dagsværdien af overdragelsessummen i put optionen indregnes som langfristet gældsforpligtelse, som skal dagsværdireguleres løbende. Dette medfører samtidig, at der regnskabsmæssigt ikke udskilles minoriteters andel af årets resultat og af egenkapitalen. Dagsværdien af put optionen er pr. 31. december 2012 opgjort til DKK 0.

Ovenstående transaktioner er alle forhandlet samtidig og betingede af hinanden, hvorved de regnskabsmæssigt behandles som én samlet transaktion, hvor DFDS koncernen opnår 100% ejerskab til den overtagne virksomhed, som i samme ombæring reduceres til 82%.

DKK mio.	Dagsværdi på overtagelsestidspunktet
Immaterielle aktiver	1,5
Materielle aktiver	121,6
<b>Langfristede aktiver i alt</b>	<b>123,1</b>
Tilgodehavender fra salg	37,0
Andre kortfristede aktiver	81,6
Likvide beholdninger	97,0
<b>Kortfristede aktiver i alt</b>	<b>215,6</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>338,7</b>
Hensættelser	35,1
Bankgæld	111,9
<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>	<b>147,0</b>
Leverandørgæld	60,4
Øvrige kortfristede forpligtelser	88,6
<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>	<b>149,0</b>
<b>Passiver ialt</b>	<b>296,0</b>
<b>Dagsværdi af overtagne nettoaktiver</b>	<b>42,7</b>
<b>Samlet købsvederlag</b>	
Kontant vederlag	102,3
Skyldig købesum	7,5
Dagsværdi af afstået ejerandel på 18%	0,0
Betinget købsvederlag (estimeret dagsværdi af tabsgaranti fra sælger, som er indregnet som et tilgodehavende)	-64,9
<b>Dagsværdi af købsvederlag</b>	<b>44,9</b>
<b>Goodwill</b>	<b>2,2</b>

Goodwillen henføres til Business Unit Channel.

Samlet har transaktionen likviditetsmæssigt for DFDS koncernen medført en udbetaling med i alt DKK 5 mio., idet der i de overtagne nettoaktiver indgår likvider med i alt DKK 97 mio., mens der er betalt DKK 102 mio. til Louis Dreyfus Armateurs.

Parternes endelige gennemgang og godkendelse af den udarbejdede overtagesbalance pr. 25. september 2012 udestår fortsat, men forventes ikke at medføre væsentlige ændringer.

Tilgodehavender fra salg er på overtagelsestidspunktet indregnet med en dagsværdi på DKK 37 mio., som er identisk med bruttotilgodehavendet.

DFDS koncernen har afholdt transaktionsomkostninger med i alt DKK 4,9 mio., som er indregnet i resultatopgørelsen.

Af omsætningen for 2012 på DKK 11.699,9 mio., vedrører DKK 128,4 mio. den overtagne virksomhed. Af årets resultat før skat på DKK 152,0 mio. vedrører DKK -44,3 mio. den overtagne virksomhed.

Såfremt overtagelsen var sket ved regnskabsårets begyndelse, ville den samlede omsætning for året skønnet udgøre ca. DKK 12.096,4 mio. og resultat før skat ville skønnet udgøre DKK 150,8 mio.

### Ålvsborg Ro/Ro AB

DFDS og C.Ports' fælles køb af Ålvsborg Ro/Ro AB behandles regnskabsmæssigt som et 'joint venture', som i koncernregnskabet for DFDS A/S indregnes i én linie efter indre værdies metode fra og med 3. maj 2012.

Dette køb er derfor ikke omfattet af oplysningskravene i IFRS 3.



---

**Note 32 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter (fortsat)**

---

**2011**

---

**Køb af aktivitet (2011)**

DFDS overtog den 14. september 2011 fragt- og passager-ruten Paldiski (Estland)-Kapellskär (Sverige) og tilhørende agenturaktivitet fra AS Baltic Scandinavian Lines, som er indregnet fra dette tidspunkt. Ruten er overtaget 100% af DFDS A/S, mens der er etableret et agentselskab, hvor sælger efterfølgende har en nominal ejerandel på 33%, men med ret til 49% af indtjeningen. Ruten udvider DFDS' rutenetværk i Østersøen til regionen omkring Stockholm, og mod øst giver ruten adgang til Tallin og Estland, samt ikke mindst Rusland og SNG-landene.

DFDS betaler DKK 7,5 mio. for overtagelsen af ruten og agenturet. I tillæg hertil er indgået en earn-out aftale med sælger, hvorefter DFDS skal betale 50% af rutens akkumulerede resultat for de kommende 5,5 år, dog kun den del som overstiger den initiale betaling på DKK 7,5 mio.

På baggrund af indtjeningsforventningerne er den tilbagediskonterede værdi af den indgåede earn-out aftale, opgjort til DKK 25,8 mio. Den samlede købspris er derfor foreløbigt opgjort til DKK 33,3 mio. som er indregnet som goodwill. Den indregnede goodwill er skattemæssigt fradragsberettiget men indgår i de tonnagebeskattede aktiviteter, så der udløses ikke et fradrag i den skattepligtige indkomst. Der er ikke overtaget aktiver eller forpligtelser ved købet.

Af omsætningen for 2011 på DKK 11.624,6 mio., vedrører DKK 23,1 mio. den overtagne aktivitet. Af årets resultat før skat på DKK 742,1 mio. vedrører DKK -1,3 mio. den overtagne aktivitet.

Såfremt overtagelsen var sket ved regnskabsårets begyndelse, ville den samlede omsætning for året skønnet udgøre ca. DKK 11.729,5 mio. og resultat før skat ca. DKK 738,1 mio.

**Salg af virksomheder og aktiviteter (2011)**

Den 14. marts 2011 har koncernen solgt DFDS Canal Tours A/S. Den regnskabsmæssige avance ved salget er opgjort til DKK 82,7 mio. Selskabet indgik i Shipping segmentet indtil salgstidspunktet.

Den 22. juni 2011 har koncernen solgt terminal-selskabet DFDS Seaways Maasvlakte B.V., Rotterdam. Den regnskabsmæssige avance ved salget er opgjort til DKK 47,8 mio. Selskabets langfristede aktiver var indtil gennemførelsen af salget klassificeret som aktiver bestemt for salg. Selskabet indgik i Shipping segmentet indtil salgstidspunktet.

---

DKK mio.	Regnskabsmæssig værdi på salgstidspunktet
Immaterielle aktiver	14
Materielle aktiver	155
Andre kortfristede aktiver	16
Kortfristede forpligtelser	-82
<b>Regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver</b>	<b>103</b>
Omkostninger relateret til transaktionerne	6
Avance ved salg af aktiviteterne	130
<b>Faktisk kontant salgssum</b>	<b>239</b>
Heraf betalte omkostninger relateret til transaktionerne	-6
<b>Likviditetseffekt, netto</b>	<b>233</b>

---

Avancen ved salg er indregnet under 'Særlige poster' i resultatopgørelsen, jf. note 7.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 33	Køb af minoritetsinteresser	2012	2011
-910	-344	AB DFDS LISCO		-344	-910
-	-	North Sea Terminal AS		-2.878	0
<b>-910</b>	<b>-344</b>	<b>Kontant købesum</b>		<b>-3.222</b>	<b>-910</b>

I 2012 er der opkøbt aktier i AB DFDS Lisco for i alt DKK 0,3 mio. (2011: 0,9 mio.) svarende til en ejerandel på 0,1% (2011: 0,2%), hvorefter selskabet ejes 96,5% (2011: 96,4%). Negativ goodwill ved opkøbet udgør DKK 0,8 mio. (2011: DKK 2,4 mio.), som er indregnet direkte over egenkapitalen i linien 'afgang minoritetsinteresser' under posten 'overført resultat'.

I 2012 er der opkøbt aktier i North Sea Terminal AS for i alt DKK 2,9 mio. svarende til en ejerandel på 34%, hvorefter selskabet ejes 100% (2011: 66%). Købsprisen svarer til den regnskabsmæssige værdi af de 34%, hvorfor der hverken opstår goodwill eller badwill.

Moderselskab  
DKK 1.000

Koncern  
DKK 1.000

2011	2012	Note 34	Aktiver bestemt for salg	2012	2011
0	0	Langfristede aktiver, tidligere Norfolkline domicil i Scheveningen		25.365	25.276
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Aktiver bestemt for salg i alt</b>		<b>25.365</b>	<b>25.276</b>

#### 2012

DFDS er fortsat aktivt søgende efter en køber til det tidligere Norfolkline domicil i Scheveningen, og domicilet forventes afhændet i løbet af 2013. Den globale finansielle krise, som blandt andet har medført øgede liggetider på ejendomsmarkedet, er efter DFDS' opfattelse en medvirkende årsag til, at ejendommen endnu ikke er solgt. DFDS forventer ikke at inddrage ejendommen i selskabets fremtidige drift, hvorfor ejendommens regnskabsmæssige værdi fortsat forventes genindvundet gennem et salg. Domicilet er derfor bibeholdt som et aktiv bestemt for salg.

#### 2011

Pr. 22. juni 2011 er terminalaktiverne i Maasvlakte afhændet i forbindelse med et salg af den samlede aktiekapital i DFDS Seaways Maasvlakte B.V. Salget har medført en regnskabsmæssig avance på DKK 47,8 mio., som er indregnet under Særlige poster. Der henvises til note 7.

Der er drøftelser med interesserede købere af det tidligere Norfolkline domicil i Scheveningen, som forventes afhændet i løbet af 2012. Domicilet er derfor bibeholdt som et aktiv bestemt for salg, og den regnskabsmæssige værdi er pr. 31. december 2011 nedskrevet med DKK 2,8 mio. til DKK 25,3 mio.

#### Note 35 Garantier og eventualforpligtelser m.v.

Garantier udgør DKK 395,2 mio. (2011: 377,9 mio.) for Koncernen og DKK 609,9 mio. (2011: 631,5 mio.) for moderselskabet. Der er af DFDS A/S afgivet en ubegrænset garanti vedrørende et datterselskab til dækning af eventuelle forpligtelser i henhold til en betalingserviceaftale for betalingskort.

Koncernen og moderselskabet er både ultimo 2011 og 2012 part i forskellige mindre tvister. Udfaldet af disse tvister forventes ikke at påvirke Koncernen og moderselskabet væsentligt økonomisk ud over det i balancen indregnede.

Vedrørende den i 2005 konstaterede forureningsskade på en grund i et af Koncernens selskaber, har Koncernen på nuværende tidspunkt fortsat 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.

Sælger har fortsat deponeret DKK 24,0 mio. på bankkonto i DFDS' navn til dækning heraf.

2011	2012	Note 36	Kontraktlige forpligtelser	2012	2011
362.789	0		Kontrahering af skibe og ombygninger, løbetid 0-1 år	0	362.893
<b>362.789</b>	<b>0</b>		<b>Kontraktlige forpligtelser i alt</b>	<b>0</b>	<b>362.893</b>

Kontraktlige forpligtelser i 2011 omfatter køb af to ro-ro skibe til levering i 2012. Kontrakten blev ophævet i september 2012, som følge af værftets mistligholdelse af en række forhold i kontrakten.

2011	2012	Operationelle leasingforpligtelser (leasingtager)		2012	2011
		<b>Minimum leasingydelse</b>			
18.561	17.975	0-1 år		44.151	34.559
74.245	72.784	1-5 år		104.440	107.943
55.684	37.592	Over 5 år		39.825	55.684
<b>148.490</b>	<b>128.351</b>	<b>Ejendomme i alt</b>		<b>188.416</b>	<b>198.186</b>
		<b>Terminaler i alt</b>			
12.992	12.405	0-1 år		113.763	89.697
53.955	51.334	1-5 år		419.354	352.474
113.633	82.839	Over 5 år		1.169.745	1.186.186
<b>180.580</b>	<b>146.578</b>	<b>Terminaler i alt</b>		<b>1.702.862</b>	<b>1.628.357</b>
		<b>Skibe i alt</b>			
888.413	745.497	0-1 år		330.650	345.420
1.359.232	972.181	1-5 år		789.451	881.074
345.606	164.681	Over 5 år		164.681	345.606
<b>2.593.251</b>	<b>1.882.359</b>	<b>Skibe i alt</b>		<b>1.284.782</b>	<b>1.572.100</b>
		<b>Driftsmidler m.v. i alt</b>			
40.967	27.081	0-1 år		89.055	61.697
32.633	18.940	1-5 år		64.171	103.588
0	0	Over 5 år		0	4.239
<b>73.600</b>	<b>46.021</b>	<b>Driftsmidler m.v. i alt</b>		<b>153.226</b>	<b>169.524</b>
		<i>Samlede minimums leasingydelse forventes afviklet som følger:</i>			
960.933	802.958	0-1 år		577.619	531.373
1.520.065	1.115.239	1-5 år		1.377.416	1.445.079
514.923	285.112	Over 5 år		1.374.251	1.591.715
<b>2.995.921</b>	<b>2.203.309</b>	<b>Minimum leasingydelse i alt</b>		<b>3.329.286</b>	<b>3.568.167</b>

De opgjorte forpligtelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeomkostninger indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2012 for Koncernen DKK 772 mio. (2011: DKK 709 mio.) og for moderselskabet DKK 1.095 mio. (2011: DKK 1.174 mio.).

Operationelle leasingkontrakter på skibe har en leasingperiode på mellem 1 og 7 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.

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

DFDS har en købsoption på det i 2011 og 2012 indchartrede skib REGINA SEAWAYS.

**Note 36 Kontraktlige forpligtelser (fortsat)**

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2011	2012	Operationelle leasingkontrakter som leasinggiver	2012	2011
		<b>Minimum leasingydelse(indtægter)</b>		
		<i>Skibe og driftsmateriel</i>		
254.887	235.824	0-1 år	105.246	158.109
668.113	246.634	1-5 år	220.445	647.035
301.197	0	Over 5 år	0	301.197
<b>1.224.197</b>	<b>482.458</b>	<b>Skibe og driftsmateriel i alt</b>	<b>325.691</b>	<b>1.106.341</b>

De opgjorte minimum leasingydelse er ikke tilbagediskonterede.

Faldet skyldes primært ophævelse af nybygningskontrakter på to ro-ro skibe i 2012, hvorved kontraktuelle indtægter ikke indgår pr. 31. december 2012.

Operationelle leasing- og lejeindtægter indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2012 for Koncernen DKK 227 mio. (2011: DKK 225 mio.) og for moderselskabet DKK 434 mio. (2011: DKK 328 mio.).

Aftalerne er indgået på almindelige vilkår.

2011	2012	Finansielle leasingforpligtelser (leasingtager)	2012	2011
		<b>Minimum leasingydelse</b>		
6.056	6.056	0-1 år	18.287	19.304
24.807	18.748	1-5 år	38.110	56.302
30.863	24.804	Minimum leasingydelse i alt	56.397	75.606
-2.177	-1.252	Heraf finansieringselement	-3.451	-6.492
<b>28.686</b>	<b>23.552</b>	<b>I alt</b>	<b>52.946</b>	<b>69.114</b>
		<b>Indregning i balancen</b>		
5.208	5.386	Kortfristede	16.151	16.278
23.478	18.166	Langfristede	36.795	52.836
<b>28.686</b>	<b>23.552</b>	<b>I alt</b>	<b>52.946</b>	<b>69.114</b>

I 2012 vedrører de finansielle leasingkontrakter indregnet i regnskabet alene leasing af fragtrelaterede driftsmidler. Aftalerne er indgået i 2009 og 2010 og løber indtil henholdsvis 2014 og 2015.

**Note 37 Nærtstående parter**

Koncernens nærtstående parter med bestemmende indflydelse er Lauritzen Fonden, København, der via aktionæroverenskomst kontrollerer mere end 50% af stemmerne i DFDS A/S. Lauritzen Fondens bestyrelses- og direktionsmedlemmer er ligeledes nærtstående parter.

Nærtstående parter omfatter herudover samtlige selskaber ejet af Lauritzen Fonden, DFDS' tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder, jf. note 42 og note 14, samt disse virksomheders bestyrelse, direktion, ledende medarbejdere og disse personers nærtstående familiemedlemmer.

Der har ikke i årets løb været gennemført transaktioner med nærtstående parter, 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 og ledende medarbejdere (oplyst i note 21) samt de nedenfor anførte transaktioner.

Koncern  
DKK 1.000

<b>2012</b>	<b>Salg af ydelser</b>	<b>Køb af ydelser</b>	<b>Tilgodehavender</b>	<b>Gæld</b>	<b>Modtagne udbytter</b>
Associerede virksomheder	22.681	139.633	54.366	398	0
<b>2011</b>					
Associerede virksomheder	25.386	12.659	7.756	0	612

Moderselskab  
DKK 1.000

<b>2012</b>	<b>Salg af ydelser</b>	<b>Køb af ydelser</b>	<b>Køb af aktiver</b>	<b>Tilgodehavender og lånefaciliteter</b>	<b>Gæld</b>	<b>Modtagne udbytter</b>
Associerede virksomheder	12.291	126.201	0	54.339	0	0
Tilknyttede virksomheder	795.170	1.282.464	118.000	2.304.524	2.749.044	0
<b>2011</b>						
Associerede virksomheder	4.441	0	0	4.931	0	0
Tilknyttede virksomheder	676.647	1.197.483	750.134	4.883.857	2.417.881	42.215

I 2012 er der foretaget gældskonvertering og ubetinget kapital tilskud ved gældseftergivelse af tilgodehavender fra tilknyttede virksomheder, som udgør henholdsvis DKK 159,4 mio. og DKK 2.505,3 mio., samt kapitalindskud på DKK 497,1 mio. i tilknyttede virksomheder, hvorved tilgodehavende og lånefaciliteter reduceres markant fra 2011 til 2012.

## Note 38 Værdiforringelsestest

### Indledning

Der foretages som minimum ved udgangen af hvert år værdiforringelsestest af goodwill. Øvrige langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver testes for værdiforringelse, hvis der er indikation på værdiforringelse.

### Definition af pengestrømsfrembringende enheder

I opdelingen på pengestrømsfrembringende enheder tages udgangspunkt i den interne organisering i de to segmenter, Shipping og Logistics, og deres forretningsområder, herunder den strategiske, operationelle og salgsmæssige styring heraf individuelt og på tværs af forretningsområderne samt karakteren af de til kunderne leverede ydelser. Med virkning fra 1. januar 2013 ændres forretningsstrukturen i Logistics Division for at styrke kommunikationen med kunderne og salget af DFDS' samlede palette af transport- og logistikløsninger. Strukturen vil i højere grad være landbaseret, således at transport- og logistikløsninger styres og ydes baseret på geografiske områder snarere end transportformen, hvorved kunder har ét kontaktpunkt uagtet den underliggende transport-/logistikydelses udførelse. Den nye struktur medfører en ændring i opdelingen på pengestrømsfrembringende enheder i Logistics Division.

Baseret på dette er følgende tretten pengestrømsfrembringende enheder identificeret:

#### Shipping:

- Forretningsområderne North Sea og Baltic Sea
- Forretningsområdet Channel
- Ruten København - Oslo, som indgår i forretningsområdet Passenger
- Ruten Amsterdam - Newcastle, som indgår i forretningsområdet Passenger
- Forretningsområdet France & Mediterranean<sup>1</sup>

#### Logistics:

- Forretningsområdet Nordic - omfattende to sideport skibe i fast rutefart
- Forretningsområdet Nordic - omfattende et sideport skib som ikke opererer i rutefart
- Forretningsområdet Nordic - omfattende terminaler, hvor hver terminal er en separat penstrømsfrembringende enhed (3 enheder)
- Forretningsområdet Nordic - traditionelle transport- og logistikaktiviteter i Norden
- Forretningsområdet Continent - traditionelle transport- og logistikaktiviteter på det europæiske kontinent inkl. containeraktiviteter
- Forretningsområdet UK & Ireland - traditionelle logistikaktiviteter i UK and Ireland

<sup>1</sup> Ny som følge af overtagelsen af tre ruter ved overtagelsen af LD lines, jf. omtale i note 32.

Langfristede immaterielle og materielle aktiver henføres til ovenstående pengestrømsfrembringende enheder med mindre dette ikke er muligt med rimelig sikkerhed. Software og andre aktiver, som ikke med rimelig sikkerhed kan henføres til én eller flere af ovenstående pengestrømsfrembringende enheder testes for værdiforringelse som et ikke allokert koncernaktiv, dvs. ud fra koncernens indtjening.

Fordeling af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder findes i note 11.

### Grundlag for værdiforringelsestest og beregning af genindvindingsværdi

Værdiforringelsestest foretages på baggrund af ledelsesgodkendte budgetter og forretningsplaner. Væsentlige parametre er udviklingen i omsætning, EBIT margin, fremtidige investeringer samt vækstforventninger i terminalperioden. Disse parametre fastsættes specifikt for den enkelte pengestrømsfrembringende enhed.

Ved værdiforringelsestesten for de pengestrømsfrembringende enheder sammenholdes genindvindingsværdien med den regnskabsmæssige værdi af de enkelte pengestrømsfrembringende enheder. Genindvindingsværdien er den højeste værdi af nytteværdien og nettorealiseringsværdien. Hvis genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi foretages nedskrivning heraf til denne lavere værdi.

Nytteværdien opgøres som den tilbagediskonterede værdi af fremtidige netto-pengestrømme pr. pengestrømsfrembringende enhed. Nettorealiseringsværdien opgøres som dagsværdien af de langfristede aktiver med fradrag af skønnede salgsmkostninger.

Nettorealiseringsværdien for koncernens væsentligste aktiver, skibe, fastsættes på baggrund af gennemsnittet af flere uvildige mæglerurverderinger. Mæglerens opdrag er at vurdere det enkelte skib i en "villig køber - villig sælger" situation. De vurderinger, som er indhentet ved udgangen af 2012, er - grundet den økonomiske og finansielle situation i verdensøkonomien - fortsat foretaget i et ustabil og usikkert marked med få sammenlignelige transaktioner, hvorfor vurderingerne fortsat er behæftet med større usikkerhed end i et normalt og stabilt marked. Da der er indhentet vurderinger fra forskellige mæglere, anser ledelsen et gennemsnit af disse som det bedste og mest valide udtryk for skibenes nettorealiseringsværdi.

#### Fastlæggelse af diskonteringsrente

Ledelsen fastsætter en diskonteringsrente for hver pengestrømsfrembringende enhed (forretningsområde) med udgangspunkt i en risikofri rente med tillæg af en risikopræmie tilknyttet 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. Herudover tillægges eventuelt yderligere risikotillæg, hvis særlige forhold og/eller usikkerheder tilsiger dette. Omvendt, såfremt risikoniveauet for den enkelte pengestrømsfrembringende enheder vurderes som lavere end det generelle risikoniveau, reduceres risikopræmien såfremt særlige forhold tilsiger dette.

De ugearede betaværdier er opgjort ved at indhente peer-group selskabers ugearede betaværdier for hvert forretningsområde via Bloomberts database. Validiteten af hvert enkelt peer-group selskabs ugearede betaværdi er vurderet, således at dem med lavest validitet er sorteret fra. Der er generelt få peer-group selskaber, da der kun findes værdier for børsnoterede selskaber.

Diskonteringsrenter før skat anvendt i de to segmenter er inden for følgende intervaller:

	2012	2011
Shipping	6,6% - 8,0%	6,6% - 8,0%
Logistics	7,6% - 12,1%	7,1% - 12,1%

---

**Note 38 Værdiforringelsestest (fortsat)**

---

**Følsomhedsanalyse**

Ved udarbejdelse af værdiforringelsestests udarbejdes følsomhedsanalyser af indtjeningsgrundlaget ud fra relevante risikofaktorer og scenarier, som ledelsen kan opgøre med rimelig pålidelighed.

Der udarbejdes 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 nedskrives først goodwill og derefter de primære langfristede immaterielle og materielle aktiver i de enkelte pengestrømsfrembringende enheder. Nedskrivninger fordeles efter aktivernes regnskabsmæssige værdi med mindre det medfører nedskrivning til en værdi lavere end nettorealiseringsværdi, aktivets nytteværdi (såfremt den kan opgøres) eller nul.

**Værdiforringelsestest for 2012**

På baggrund af de foretagne værdiforringelsestest er der i 2012 fundet grundlag for at foretage følgende nedskrivninger:

For de to passagerskibe på Amsterdam - Newcastle har der været indikation på værdiforringelse og den foretagne værdiforringelsestest har medført behov for at nedskrive det ene skib med DKK 19 mio. og det andet skib med DKK 8 mio., idet de regnskabsmæssige værdier oversteg såvel nytteværdien som gennemsnittet af de indhentede mæglervurderinger. Begge skibe er nedskrevet til nettorealiseringsværdi, som er et gennemsnit af tre indhentede mæglervurderinger med fradrag af skønnede salgsomkostninger.

For sideport-aktiviteterne har der i året været indikation af værdiforringelse, som følge af at én af aktivitetens største kunder blev erklæret konkurs i april og en anden større kunde har reduceret sine volumener fra primo 2013, hvilket fremadrettet medfører en betydelig nedgang i omfanget af papirlaster.

Den foretagne værdiforringelsestest af forretningsområdet 'Nordic - omfattende to sideport skibe i fast rutefart', har medført et behov for at nedskrive hvert af de to skibe med DKK 17,5 mio., i alt DKK 35 mio., idet de regnskabsmæssige værdier oversteg såvel nytteværdien som gennemsnittet af de indhentede mæglervurderinger. Begge skibe er nedskrevet til deres nytteværdi. Nedskrivningen blev foretaget i 2. kvartal 2012.

Den foretagne værdiforringelsestest af forretningsområdet 'Nordic - omfattende et sideport skib som ikke opererer i rutefart', har medført et behov for at nedskrive skibet med DKK 40 mio., idet de regnskabsmæssige værdi oversteg såvel nytteværdien som gennemsnittet af de indhentede mæglervurderinger. Skibet er nedskrevet til nettorealiseringsværdi, som er et gennemsnit af indhentede mæglervurderinger med fradrag af skønnede salgsomkostninger. Nedskrivningen blev foretaget i 2. kvartal 2012.

Koncernens investering i den associerede hollandske logistik virksomhed Daily-Fresh viste i lighed med 4. kvartal 2011 fortsat negativ indtjening i 2012, hvorfor der i året er foretaget nedskrivning af investeringen med yderligere DKK 3,3 mio., hvorefter den regnskabsmæssige værdi udgør DKK 0 mio. Koncernen har i øvrigt reduceret sin ejerandel i DailyFresh fra 33% til 1% i løbet af 2012.

---

**Note 39 Begivenheder efter balancedagen**

---

**2012:**

Med virkning fra og med 1. januar 2013 er der i Logistics Division implementeret ændret Business Unit struktur til en landbaseret struktur, hvorved der fra dette tidspunkt er tre Business Units: Nordic; Continental; og UK & Ireland.

Den 15. februar 2013 indgik DFDS ny aftale om levering af to ro-ro nybygninger til ARK samarbejdet, jf. særskilt fondsbørsmeddelelse. Der er tale om en ny aftale for de to nybygningskontrakter, som DFDS ophævede i september 2012 grundet det tyske værfts misligholdelse af kontrakterne. Den 19. februar offentliggjorde The UK Competition Commission ("CC") en foreløbig rapport vedrørende Eurotunnel's køb af 3 SeaFrance skibe, hvori CC konkluderer, at købet har en negativ effekt for konkurrencen på Den Engelske Kanal og lægger op til, at Eurotunnel skal sælge skibene. Når den endelige beslutning fra CC offentliggøres den 14. april vil DFDS vurdere betydningen af beslutningen for DFDS' aktiviteter på Den Engelske Kanal.

Herudover er der ikke indtruffet væsentlige begivenheder efter 31. december 2012.

Årets foretagne nedskrivninger for koncernen udgør i alt DKK 105,3 mio. som er indregnet under 'Særlige poster'.

**2011:**

På baggrund af de foretagne værdiforringelsestests er der ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivninger i de pengestrømsfrembringende enheder i 2011.

Koncernens investering i den associerede hollandske logistik virksomhed DailyFresh har vist stærkt reduceret indtjening i 2011 med negative resultater i 4. kvartal. Denne negative udvikling forventes at fortsætte, hvorfor der er foretaget nedskrivning af goodwill på DKK 25 mio. vedrørende investeringen, som herefter er indregnet til Koncernens andel af den regnskabsmæssige indre værdi i Daily-Fresh. Nedskrivningen er indregnet under Særlige poster.

**Værdiforringelsestest af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder (Morderselskab)**

Der foretages værdiforringelsestest for de enkelte tilknyttede og associerede virksomheder i moderselskabet, hvis der er indikation på værdiforringelse. Den enkelte virksomhed betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed.

Den estimerede nytteværdi af pengestrømmene baseres på det ledelsesgodkendte budget for det kommende regnskabsår. Forventninger til pengestrømmene justeres for usikkerhed baseret på historiske resultater og tager højde for forventninger til mulige udsving i de fremtidige pengestrømme.

Morderselskabet anvender en diskonteringsrente, der er fastlagt for den enkelte tilknyttede og associerede virksomhed efter hvilket forretningsområde den tilhører. De anvendte diskonteringsrenter for 2012 og 2011 fremgår af ovenstående tabel.

I 2012 er der foretaget nedskrivning af kapitalandele med i alt DKK 510,1 mio. DFDS Seaways Plc. er nedskrevet med DKK 100,0 mio., New Channel Holding A/S med DKK 408,1 mio. samt DFDS Russia ApS med DKK 2,0 mio., idet den beregnede nytteværdi for den enkelte kapitalandel er lavere end dens regnskabsmæssige værdi. I 2012 er der endvidere tilbageført tidligere foretagne nedskrivninger med DKK 91,7 mio. vedrørende DFDS Logistics N.V., idet den beregnede nytteværdi overstiger den regnskabsmæssige værdi. Samlet set er kapitalandelene nedskrevet i 2012 med (netto) DKK 418,4 mio., som er indregnet under 'Særlige poster'.

**2011**

I 2011 er der foretaget nedskrivning af kapitalandele med i alt DKK 42,5 mio. DFDS Logistics Contracts SARL er nedskrevet med DKK 1 mio., DFDS Logistics Container Line med DKK 40 mio. samt DFDS Seaways GmbH med DKK 1,5 mio., idet den beregnede nytteværdi for den enkelte kapitalandel er lavere end dens regnskabsmæssige værdi.

I 2011 er der endvidere foretaget hel eller delvis tilbageførsel af tidligere foretagne nedskrivninger med i alt DKK 25,2 mio. For DFDS Seaways NV er der tilbageført DKK 0,2 mio. og for DFDS Seaways AS er der tilbageført DKK 25 mio., idet den beregnede nytteværdi overstiger den regnskabsmæssige værdi.

**2011:**

Den 24. januar 2012 åbnede en af DFDS's kunder en ny ro-ro rute mellem Göteborg og Killingholme. Ruten vil være i konkurrence med DFDS's rute mellem Göteborg og Immingham.

Den 17. februar 2012 åbnede DFDS i samarbejde med Louis Dreyfus Armateurs en ny rute mellem Dover og Calais. Ruten serviceres til at begynde med af ét skib, NORMAN SPIRIT, men yderligere ét skib plan-lægges indsat på ruten.

Herudover er der ikke indtruffet væsentlige hændelser efter 31. december 2011



## Note 40 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger

Ved udarbejdelse af koncernregnskabet og moderselskabsregnskabet foretager ledelsen en række regnskabsmæssige skøn og vurderinger samt opstiller forudsætninger, der danner grundlag for indregning og måling af Koncernens og moderselskabets aktiver, forpligtelser, indtægter og omkostninger. De foretagne skøn, vurderinger og forudsætninger er baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige under omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan indtræffe, hvorfor de faktiske udfald kan afvige fra de anlagte skøn og vurderinger. Koncernens regnskabspraksis er detaljeret beskrevet i note 41, hvortil der henvises.

Ledelsen anser følgende regnskabsmæssige skøn og vurderinger for værende væsentlige for udarbejdelsen af årsrapporten.

### Uafsluttede transportydelser (hovedsageligt i Logistics Divisionen)

Nettoomsætningen omfatter årets leverede transportydelser samt forskydning i værdien af uafsluttede transportydelser. Direkte omkostninger omfatter omkostninger, der afholdes for at opnå årets nettoomsætning.

I forbindelse med afslutning af perioder, herunder årsafslutning, foretages skøn og vurdering vedrørende uafsluttede transportydelser, herunder periodisering af disses omsætning og direkte omkostninger. Disse vurderinger baserer sig bl.a. på historiske erfaringer.

### Virksomhedssammenslutninger

Ved overtagelse af andre virksomheder skal den overtagne virksomheds aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser indregnes i henhold til overtagelsesmetoden i IFRS 3. Ved opgørelse af dagsværdien af de overtagne aktiver, forpligtelser, eventualforpligtelser samt købsvederlaget foretager ledelsen en række skøn og vurderinger.

Nogle virksomhedssammenslutninger såsom det i 2012 foretagne køb af LD Lines tre ruter indeholder flere transaktioner, der anses for betingede af hinanden og derfor regnskabsmæssigt behandles som én samlet transaktion. Dette indebærer en række skøn og omvurderinger baseret på substansen af det overtagne. Der henvises til note 32 for en nærmere beskrivelse.

Det ikke allokerede købsvederlag indregnes i balancen som goodwill, som fordeles på koncernens pengestrømsfrembringende enheder, hvilket ligeledes baseres på ledelsens skøn.

### Værdiforringelsestest af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver

Værdiforringelsestests af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver, der primært vedrører IT foretages mindst én gang årligt, og i øvrigt ved indikation på værdiforringelse. Værdiforringelsestests er baseret på det forventede fremtidige frie cash flow for den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. For yderligere beskrivelse af værdiforringelsestests af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver henvises til note 38.

### Værdiforringelsestest af skibe, herunder vurdering af forventede brugstider og scrapværdier

Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger vedrørende skibe omfatter bl.a. dekomponering af skibets kostpris på bestanddele ud fra disses forventede brugstider; skibets forventede maksimale brugstid i virksomheden; scrapværdi og værdiforringelsestest. Skibenes forventede brugstider i virksomheden samt scrapværdier revurderes og estimeres mindst én gang årligt. Herudover gennemføres værdiforringelsestests, når der foreligger indikation på værdiforringelse.

For yderligere beskrivelse af skøn og vurderinger vedrørende skibe henvises til regnskabspraksis i note 41 samt note 38, værdiforringelsestest.

### Nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiose debitorer

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris med fra imødegåelse af forventede tab. Der foretages nedskrivninger til tab på baggrund af kundernes manglende betalingssevne og/eller betalingsvillighed. Såfremt betalingssevnen forværres i fremtiden, kan yderligere nedskrivninger blive nødvendige.

Behov for nedskrivning af tilgodehavender og tilstrækkeligheden heraf vurderer ledelsen bl.a. på baggrund af historiske oplysninger om kundernes betalingsmønstre; aldersfordelinger; dubiose tilgodehavender; kundekonzentrationer; kundernes kreditværdighed; eventuelle modtagne sikkerheder.

### Pensioner og lignende forpligtelser

Koncernens ydelsesbaserede pensionsordninger er opgjort på baggrund af en række væsentlige aktuariemæssige forudsætninger, herunder diskonteringsrenter; forventet afkast på ordningernes aktiver; forventet stigningstakt i løn og pension; forventet dødelighed m.v. Selv moderate ændringer i forudsætningerne kan medføre væsentlige ændringer i pensionsforpligtelserne.

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

### Udskudte skatteaktiver

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførbare skattemæssige underskud, indregnes i det omfang ledelsen vurderer, at skatteaktivet kan udnyttes gennem positiv indkomst indenfor en overskuelig fremtid. Vurdering foretages årligt og sker på baggrund af forecasts, forretningsmæssige tiltag og strukturelle tilpasninger for de kommende år.

### Leasingaftaler

Virksomheden har indgået leasing-/charteraftaler vedrørende skibe, bygninger og andet materiel. Leasing-/charteraftalerne er indgået på sædvanlige leje-/chartervilkår. Ledelsen har på baggrund af særskilte vurderinger af de enkelte aftaler på aftaletidspunktet vurderet, hvorvidt den enkelte aftale skal betragtes som finansiel eller operationel leasing.

### Afledte finansielle instrumenter

Ved indgåelse af aftaler om afledte finansielle instrumenter vurderer ledelsen, om instrumenterne opfylder betingelserne for og er en effektiv sikring, herunder om sikringen vedrører indregnede aktiver og forpligtelser, forventede fremtidige pengestrømme eller finansielle investeringer. Der foretages månedlig effektivitetstest og eventuel ineffektivitet indregnes i resultatopgørelsen.

### Særlige poster

Anvendelsen af særlige poster omfatter ledelsesmæssige skøn for at sikre afgrænsning til resultatopgørelsens andre poster, jf. anvendt regnskabspraksis. Særlige poster omfatter væsentlige poster, der ikke direkte kan henføres til Koncernens driftsaktiviteter, og som består af restruktureringsomkostninger ved grundlæggende struktur-, proces- og ledelsesmæssige omlægninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab. Endvidere klassificeres væsentlige beløb af engangskaraktér under denne post. Der henvises til note 7 for en nærmere specifikation og beskrivelse af særlige poster.

### Hensatte forpligtelser og eventualposter

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

## Note 41 Anvendt regnskabspraksis

Koncernregnskabet og årsregnskabet for DFDS A/S 2012 er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Bestyrelse og direktion har 28. februar 2013 behandlet og godkendt årsrapporten for 2012 for DFDS A/S. Årsrapporten forelægges til DFDS A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling 22. marts 2013.

### Grundlag for udarbejdelse

Koncernregnskabet og årsregnskabet præsenteres i danske kroner (DKK), der er moderselskabets funktionelle valuta.

Koncernregnskabet og årsregnskabet 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 klassificeret som bestemt for salg måles til den laveste værdi af regnskabsmæssig værdi før den ændrede klassifikation eller dagsværdi fratrukket salgsomkostninger.

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

### Tilretning i præsentation af balanceposter

DFDS har tilrettet sin præsentation i balancen således, at der reklassificeres mellem regnskabsposterne Leverandører af varer og tjenesteydelser og Anden gæld, ligesom der er foretaget reklassifikationer mellem linjerne i noten Anden gæld. Den primære årsag til dette er, at skyldige omkostninger relateret til varer og services, hvor varen/ ydelsen er modtaget, men hvor fakturaen endnu ikke er modtaget, hidtil har været præsenteret under regnskabsposten Anden gæld. Præsentationen er fremover ændret, således at de nævnte skyldige omkostninger nu indregnes under Leverandører af varer og tjenesteydelser, da de dermed vil blive præsenteret sammen med lignende forpligtelser, for hvilke fakturaen er modtaget. Tilretningen har påvirket tallene for koncernen for 2011 og 2012 således, at regnskabsposten Leverandører af varer og tjenesteydelser er forøget med DKK 603 mio., henholdsvis DKK 386 mio., og regnskabsposten Anden gæld er reduceret tilsvarende. Tilretningen har desuden påvirket tallene for årsregnskabet for moderselskabet for 2011 og 2012 således, at regnskabsposten Leverandører af varer og tjenesteydelser er forøget med DKK 226 mio., henholdsvis DKK 105 mio., og regnskabsposten Anden gæld er reduceret tilsvarende.

Endvidere har DFDS tilrettet sin præsentation i noten til balanceposten Tilgodehavender, således at tilgodehavender relateret til services/transporter, som er leveret til kunden, men hvor fakturaen endnu ikke er udstedt, præsenteres i linjen Tilgodehavender fra salg. Hidtil har sådanne tilgodehavender i visse tilfælde været præsenteret i linjen Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver. Præsentationen er fremover ændret, således at de nævnte tilgodehavender indregnes i linjen Tilgodehavender fra salg, da de dermed vil blive præsenteret sammen med lignende tilgodehavender, for hvilke fakturaen er udstedt. Tilretningen har påvirket tallene for koncernen for 2011 og 2012 således, at linjen Tilgodehavender fra salg er forøget med DKK 24 mio., henholdsvis DKK 80 mio., og linjen Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver er reduceret tilsvarende. Tilretningen har desuden påvirket tallene for årsregnskabet for moderselskabet for 2011 og 2012 således, at linjen Tilgodehavender fra salg er forøget med DKK 0 mio., henholdsvis DKK 12 mio., og linjen Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver er reduceret tilsvarende. Ovennævnte tilretninger er indarbejdet i Koncernregnskabet og moderselskabets årsregnskab for 2012 med tilpasning af sammenligningstal.

### Nye International Financial Reporting Standards and Interpretations

Med effekt fra 1. januar 2012 har Koncernen implementeret følgende nye International Financial Reporting Standards and Interpretations:

- Amendments to IFRS 1 'First-time adoption of IFRS – Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First Time Adopters'
- 'Amendments to IFRS 7 'Financial instruments: Disclosures – Transfers of Financial assets'
- Amendments to IAS 12 'Income taxes – Deferred tax: Recovery of Underlying Assets'

De nye ændringer har ikke effekt på indregning og måling i 2012. Øvrig regnskabspraksis for koncernregnskabet og årsregnskabet for 2012 er i øvrigt uændret i forhold til sidste år.

### Effekten af vedtaget, ikke-ikrafttrådt regnskabsregulering

IASB har udstedt følgende nye standarder og fortolkningsbidrag, som endnu ikke er obligatoriske ved udarbejdelsen af DFDS' koncernregnskab og årsregnskab for 2012:

- Amendments to IFRS 1 'First-time adoptions of IFRS – Government loans' (1. januar 2013) \*
- Amendments to IFRS 7 'Financial instruments: Disclosures – Offsetting of financial assets and financial liabilities' (1. januar 2013)
- Amendments to IFRS 7 'Financial instruments: Disclosures – Related to disclosures on transition to IFRS 9' (1. januar 2015) \*
- IFRS 9 'Financial instruments: Classification and measurement and Derecognition' (1. januar 2015) \*
- IFRS 10 'Consolidated financial statements' (1. januar 2014)
- IFRS 11 'Joint arrangements' (1. januar 2014)
- IFRS 12 'Disclosure of interest in other entities' (1. januar 2014)
- Amendments to IFRS 10, IFRS 11 and IFRS 12 'Transitions Guidance' (1. januar 2013) \*
- Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 27 'Investment Entities' (1. januar 2014) \*
- IFRS 13 'Fair value measurement' (1. januar 2013)
- Amendments to IAS 1 'Presentation of Financial statements – Items of Other Comprehensive Income' (1. juli 2012)
- Amendments to IAS 19 'Employee benefits' (1. januar 2013)
- Revised IAS 27 'Separate financial statements' (1. januar 2014)
- Revised IAS 28 'Investment in associates and joint ventures' (1. januar 2014)
- Amendments to IAS 32 'Financial instruments: Presentation – Offsetting of financial assets and financial liabilities' (1. januar 2014)
- IFRIC 20 'Stripping costs in the production phase of a surface mine' (1. januar 2013)
- Annual Improvements to IFRSs (1. januar 2013) \*

\* = Ikke godkendt af EU

DFDS Koncernen forventer at implementere disse standarder og fortolkningsbidrag i takt med, at de træder i kraft.

Tillægget til IAS 19 'Personaleydelser' medfører blandt andet, at muligheden for at anvende korridormetoden fjernes. Herved vil det ikke længere være muligt, at udskyde indregning af aktuarmæssige udsving vedrørende ydelsesbaserede pensionsordninger. De aktuarmæssige reguleringer til værdien af nettopensionsforpligtelse eller -aktiv, skal indregnes i totalindkomsten på det tidspunkt, hvor reguleringerne opstår. Ændringen til denne standard implementeres i 2013, og vil potentielt få væsentlig indvirkning på årsrapporten for kommende regnskabsår. Pr. 31. december 2012 ville ændringen, såfremt den var implementeret, have reduceret egenkapitalen med DKK 33,4 mio. samt for 2012 have formindsket personaleomkostningerne med DKK 1,9 mio., forøget administrationsomkostningerne med DKK 4,3 mio. og forøget renteomkostningerne med DKK 2,7 mio. således at resultat før skat i alt ville have været reduceret med DKK 5,1 mio. Pensionsforpligtelsen ville have været forøget med DKK 46,4 mio. og det udskudte skatteaktiv ville have været forøget med DKK 13,0 mio.

Det er ledelsens vurdering, at de øvrige nye standarder og fortolkningsbidrag ikke vil få væsentlig indvirkning på årsrapporten for de kommende regnskabsår.

### Kritisk regnskabspraksis

DFDS' ledelse vurderer, at anvendt regnskabspraksis for koncernregnskab og virksomhedssammenlutninger, langfristede immaterielle aktiver, skibe, ydelsesbaserede pensionsordninger, 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 40.

## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### BESKRIVELSE AF ANVENDT REGSKABSPRAKSIS

#### Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter DFDS A/S (moderselskabet) og dattervirksomheder, hvori DFDS A/S har bestemmende indflydelse på virksomhedens finansielle og driftsmæssige politikker. Bestemmende indflydelse opnås ved direkte eller indirekte at eje eller råde over mere end 50% af stemmerettighederne eller på anden måde at kontrollere den pågældende virksomhed (tilknyttet virksomhed). DFDS A/S og tilknyttede virksomheder benævnes samlet Koncernen.

Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men hvori Koncernen udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder. Betydelig indflydelse opnås typisk ved direkte eller indirekte at eje eller råde over mere end 20% af stemmerettighederne, men mindre end 50%, eller ved aftalemæssigt at lede virksomheden i fællesskab med én eller flere andre virksomheder (fælles ledede 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 virksomhedernes 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 årets resultat og af egenkapitalen i de tilknyttede virksomheder, der ikke ejes 100%, indgår som en del af Koncernens resultat henholdsvis egenkapital, men opføres som særskilte poster i disponering af årets resultat samt egenkapitalopgørelsen. Såfremt en minoritetsinteresse har en put option på at sælge sin ejerandel til DFDS, indregnes dagsværdien af put optionen som en rentebærende gældsforpligtelse, hvilket samtidig betyder, at minoritetsinteressens andel af årets resultat og egenkapital ikke 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 afståelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for virksomheder tilgået ved køb eller fusion eller for solgte virksomheder.

Erhvervelse af nye virksomheder, hvor moderselskabet opnår bestemmende indflydelse, behandles regnskabsmæssigt efter overtagelsesmetoden. De tilkøbte virksomheders identificerbare aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser måles til dagsværdi på overtagelsestidspunktet. Identificerbare immaterielle aktiver indregnes, hvis de kan udskilles eller udspringer fra en kontraktlig ret. Der indregnes udskudt skat af de foretagne omvurderinger.

Overtagelsestidspunktet er det tidspunkt, hvor DFDS A/S faktisk opnår bestemmende indflydelse over den overtagne virksomhed.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem på den ene side købsvederlaget, værdien af minoritetsinteresser i den overtagne virksomhed og dagsværdien af eventuelle tidligere erhvervede kapitalinteresser, og på den anden side dagsværdien af de overtagne identificerbare aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser indregnes som goodwill under immaterielle aktiver. Goodwill afskrives ikke, men testes minimum årligt for værdiforringelse. Første værdiforringelsestest udføres inden udgangen af overtagelsesåret.

Ved overtagelsen henføres goodwill til de pengestrømsfrembringende enheder, der efterfølgende danner grundlag for værdiforringelsestest. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 38.

Goodwill og dagsværdireguleringer i forbindelse med overtagelse af en udenlandsk enhed med en anden funktionel valuta end DFDS-koncernens præsentationsvaluta behandles som aktiver og forpligtelser tilhørende den udenlandske enhed og omregnes ved første indregning til den udenlandske enheds funktionelle valuta med transaktionsdagens valutakurs. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill) indregnes i resultatopgørelsen på overtagelsestidspunktet.

Købsvederlaget for en virksomhed består af dagsværdien af det aftalte vederlag i form af overtagne aktiver, påtagne forpligtelser og udstedte egenkapitalinstrumenter. Hvis dele af købsvederlaget er betinget af fremtidige begivenheder eller opfyldelse af aftalte betingelser, indregnes denne del af købsvederlaget til dagsværdi på overtagelsestidspunktet. Omkostninger, der kan henføres til virksomhedssammenslutninger, indregnes direkte i resultatopgørelsen ved afholdelsen.

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 under særlige poster, herunder ændringer i skøn over betingede købsvederlag.

Når en virksomhed overtages ved mere end én transaktion, anses de kapitalandele, som besiddes umiddelbart før den sidste transaktion, hvor bestemmende indflydelse opnås, for solgt og umiddelbart købt igen til dagsværdien på overtagelsestidspunktet. En eventuel forskel mellem "salgsprisen" og den regnskabsmæssige værdi af disse kapitalandele resulterer i en regnskabsmæssig gevinst/tab på den del, der allerede besiddes. Gevinst/tab indregnes i resultatopgørelsen under finansielle poster.

Trinvis opkøb efter bestemmende indflydelse er opnået, dvs. køb af minoriteter, indregnes direkte på egenkapitalen. Salg af minoritetsinteresser, hvor bestemmende indflydelse bibeholdes, indregnes direkte på egenkapitalen.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive resterende goodwill, akkumulerede valutakursgevinster og -tab tidligere indregnet på egenkapitalen samt forventede omkostninger til salg eller afvikling. Valutakursreguleringer, der kan henføres til koncernens ejerandel, og som løbende er indregnet direkte i egenkapitalen, indgår i avanceopgørelsen. Eventuelle bibeholdte kapitalandele måles til dagsværdi på tidspunktet, hvor den bestemmende indflydelse mistes.

I moderselskabsregnskabet indregnes og måles koncerninterne køb (og salg) af virksomheder og aktiviteter i henhold til "book value metoden", hvorved eventuelle forskelle mellem købsvederlag og de handlede virksomheders/aktiviteters regnskabsmæssige værdi indregnes direkte i egenkapitalen.

---

## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

---

### Omregning af fremmed valuta

#### Funktionel valuta og præsentrationsvaluta

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

#### Omregning af transaktioner og beløb

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning 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 under finansielle indtægter eller omkostninger, undtagen når de udskydes over egenkapitalen, idet de opfylder betingelserne for sikring af pengestrømme.

Valutakursgevinster og -tab på ikke-monetære poster indregnet til dagsværdi såsom værdipapirer 'disponible for salg', indregnes på den samme linie som dagsværdigevinster eller -tabet.

Langfristede aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til kursen på anskaffelsestidspunktet. Avancer og tab på regnskabsmæssige sikringstransaktioner relateret til anskaffelsen af langfristede aktiver indregnes som en del af anlægsaktivets værdi ved første indregning heraf.

#### Omregning af tilknyttede virksomheder

Ved indregning i koncernregnskabet af virksomheder med en anden funktionel valuta end danske kroner omregnes resultatopgørelses posterne til den gennemsnitlige valutakurs, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursforskelle, opstået ved omregning af disse virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser og ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes i anden totalindkomst og henføres til en særskilt reserve for valutakursreguleringer under egenkapitalen. Valutakursreguleringen fordeles mellem moderselskabets og minoritetsaktionærernes andel af egenkapitalen.

Ved afståelse af 100%-ejede udenlandske enheder, reklassificeres de valutakursreguleringer, som er akkumuleret i egenkapitalen via anden totalindkomst, og som kan henføres til enheden, fra 'Reserve for valutakursregulering' til resultatopgørelsen sammen med eventuel gevinst eller tab ved afståelsen.

Ved afståelse af delvist ejede udenlandske tilknyttede virksomheder, henføres den del af valutakursreserven, der vedrører minoritetsinteresser, ikke til resultatopgørelsen.

Ved delvis afståelse af udenlandske dattervirksomheder, uden at kontrollen afgives, overføres en forholdsvis andel af valutakursreguleringsreserven fra moderselskabsaktionærernes til minoritetsaktionærernes andel af egenkapitalen.

Ved delvis afståelse af associerede virksomheder og joint ventures reklassificeres den forholdsvis andel af akkumuleret valutakursreguleringsreserve, der er indregnet på anden totalindkomst, til periodens resultat.

Tilbagebetaling af mellemværender, der anses for en del af nettoinvesteringen, anses ikke i sig selv for delvis afståelse af dattervirksomheden.

#### Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes fra handelsdagen og måles i balancen til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår i andre tilgodehavender henholdsvis anden gæld, og modregning af positive og negative værdier foretages alene, når virksomheden har ret til og intention om at afregne flere finansielle instrumenter netto. Dagsværdier for afledte finansielle instrumenter opgøres på grundlag af aktuelle markedsdata og anerkendte værdiansættelsesmetoder.

#### Dagsværdisikring

Ændringer i dagsværdi på afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af indregnede aktiver og forpligtelser, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller forpligtelse ud fra den sikrede andel. Sikring af fremtidige pengestrømme i henhold til faste aftaler, bortset fra sikring af fremmed valuta, behandles som sikring af dagsværdi af et indregnet aktiv og forpligtelse.

#### Sikring af fremtidige pengestrømme

Ændringer i den del af dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og som effektivt sikrer ændringer i fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst. Den effektive del af dagsværdiændringen præsenteres som en separat reserve på egenkapitalen indtil de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen. På dette tidspunkt overføres gevinst eller tab vedrørende sådanne sikringstransaktioner via anden totalindkomst fra egenkapitalen og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

Hvis sikringsinstrumentet ikke længere opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, ophører sikringsforholdet fremadrettet. Den akkumulerede værdiændring indregnet i egenkapitalen overføres til resultatopgørelsen via anden totalindkomst, når de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

Forventes de sikrede pengestrømme ikke længere at blive realiseret, overføres den akkumulerede værdiændring til resultatopgørelsen straks.

#### Sikring af nettoinvesteringer

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter anvendt til sikring af nettoinvesteringer i udenlandske tilknyttede- eller associerede virksomheder, der effektivt sikrer mod valutakursændringer i disse virksomheder, indregnes i koncernregnskabet i anden totalindkomst og henføres til en separat reserve i egenkapitalen.

#### Øvrige afledte finansielle instrumenter

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdien løbende i resultatopgørelsen som finansielle indtægter eller finansielle omkostninger.

#### Offentlige tilskud

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

#### Leje- og leasingforhold

Leasingaftaler opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingaftaler.

En leasingaftale klassificeres som finansiell, når den i al væsentlighed overfører risici og fordele ved at eje det leasede aktiv. Andre leasingaftaler klassificeres som operationelle.

For finansielt leasede aktiver opgøres kostprisen til laveste værdi af aktivernes dagsværdi eller nutidsværdien af de fremtidige minimumsleasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod eller Koncernens alternative lånerente som diskonteringsfaktor. De finansielt leasede aktiver af- og nedskrives i henhold til Koncernens regnskabspraksis for tilsvarende egne langfristede aktiver eller over leasingperioden afhængigt af leasingbetingelserne. Den tilsvarende leasingforpligtelse på finansielt leasede aktiver indregnes på balancen til en værdi svarende til den kapitaliserede restleasingforpligtelse, målt til kostpris. Leasingydelsens rentedel for perioden indregnes i resultatopgørelsen under finansielle omkostninger.

## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Leasingydelser vedrørende operationelle leasingaftaler indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden, med mindre en anden systematik bedre afspejler fordelene ved udnyttelsen af aktivet. Den resterende leje- og leasingforpligtelse vedrørende sådanne aftaler anføres i noterne.

Ved finansielle leasingaftaler om udlejning af aktiver indregnes et beløb svarende til nettoinvesteringen i leasingaftalen som et tilgodehavende i balancen. Indregning af aktivet ophører, og gevinst eller tab i forbindelse med afgang indregnes i resultatopgørelsen.

Leasingindtægter vedrørende operationelle leasingaftaler om udlejning af aktiver indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

### Salg og tilbageleasing

Gevinst eller tab ved 'salg og tilbageleasing' periodiseres og indregnes over leasingperioden for finansiell leasing.

Gevinst ved en 'salg og tilbageleasing transaktion', som resulterer i en operationel leasingaftale, indregnes i resultatopgørelsen straks, såfremt transaktionen er aftalt til dagsværdi, eller salgsprisen er under dagsværdi. Såfremt salgsprisen overstiger dagsværdien, udskydes forskellen mellem salgspris og dagsværdi og amortiseres proportionelt med leasingydelserne over leasingaftalens løbetid. Tab ved en 'salg og tilbageleasing transaktion', som resulterer i en operationel leasingaftale, indregnes i resultatopgørelsen på transaktionstidspunktet, undtagen hvis tabet godtgøres ved fremtidige leasingydelser under dagsværdi. I så fald skal tabet udskydes og amortiseres proportionelt med leasingydelserne over leasingaftalens løbetid.

### Aktiebaseret vederlæggelse

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

Værdien af serviceydelser modtaget som modydelse for tildelte optioner måles til dagsværdien af optionerne.

For egenkapitalafregnede aktieoptioner måles dagsværdien på tildelingstidspunktet og indregnes i resultatopgørelsen under personaleomkostninger over den periode, hvor den endelige ret til optionerne optjenes (vesting-perioden). Modposten hertil indregnes direkte på egenkapitalen som en ejertransaktion. 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 de tildelte optioner 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 2010'. 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 af serviceydelser til kunden, hvilket er tidspunktet for risikoens overgang.

Nettoomsætning måles til dagsværdi 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.

### Driftsomkostninger

Driftsomkostninger omfatter vareforbrug vedrørende catering, skibenes brændstofforbrug inklusive afdækning heraf samt omkostninger til vedligeholdelse af skibene, der ikke aktiveres under langfristede materielle aktiver. Endvidere indgår driftsomkostninger vedrørende landbaserede aktiviteter samt nedskrivninger og realiserede tab på tilgodehavender fra salg.

### Charterhyre

Charterhyre omfatter omkostninger til bareboat- og timecharteraftaler.

### Personaleomkostninger

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

### Omkostninger ved salg og administration

Posten indeholder omkostninger ved salg, markedsføring og administration.

### Avance ved salg af langfristede aktiver

Avance ved afhændelse af langfristede materielle aktiver opgøres som forskellen mellem salgs- eller afviklingssummen og regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive afviklingsomkostninger knyttet til afhændelsen/afviklingen.

### Resultatandele i associerede virksomheder

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

### Særlige poster

Særlige poster omfatter generelt væsentlige indtægter og omkostninger, der ikke direkte kan henføres til Koncernens driftsaktiviteter så som omfattende strukturering af processer og grundlæggende struktur- og ledelsesmæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre væsentlige beløb af engangskaraktér under denne post, herunder nedskrivning af goodwill og skibe, transaktions-, rådgiver- og integrationsomkostninger ved større virksomhedssammenslutninger, ændringer i skøn over betingede købsvederlag relateret til virksomhedssammenslutninger, gevinster og tab ved frasalg af aktiviteter, væsentlige gevinster og tab ved salg af langfristede materielle aktiver.

Posterne vises særskilt for at give et mere retvisende billede af koncernens resultat af primær drift.

### 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, tonnageskat, og årets sambeskatningsbidrag for danske tilknyttede virksomheder 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.

## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

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 tonnageskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, den forventes at blive aktuel.

Udskudte skatteaktiver indregnes med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne elimineringer 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 mindst en gang årligt for værdiforringelse.

Den regnskabsmæssige værdi af goodwill allokteres til koncernens pengestrømsfrembringende enheder på overtagelsestidspunktet. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 38.

### Software

IT-software, der er købt eller udviklet til internt brug, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

### Igangværende udviklingsprojekter

Igangværende 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.

### Andre langfristede immaterielle aktiver

Andre langfristede immaterielle aktiver består af værdien af kunderelationer eller lignende identificeret som en del af foretagne virksomhedsovertagelser, og har definerbare brugstider. Andre 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 når væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten er overgået til køber,



## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

og det præsenteres i resultatopgørelsen i linjen 'Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler' med mindre beløbet er væsentligt, hvorved det indregnes i linjen 'Særlige poster'.

### 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

Den gennemsnitlige afskrivningsperiode for bestanddele med lille værdiforringelse er 30 år for passagerskibe og 25 år for ro-pax skibe regnet fra skibets byggeår. Afskrivningsperioden for fragtskibe er 25 år regnet fra skibets byggeår.

For passager- og ro-pax skibe afskrives bestanddele med stor værdiforringelse over 10-15 år. For skibe er scrapværdien for bestanddele med stor værdiforringelse fastsat til DKK 0.

### 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

Fortjeneste og tab ved afhændelse af ejendomme, terminaler driftsmidler, inventar og indretning af lejede lokaler opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste og tab ved afhændelse disse langfristede materielle aktiver indregnes i resultatopgørelsen under 'Avance ved salg af langfristede aktiver' eller 'Særlige poster' såfremt avancen er væsentlig.

### Kapitalandele i associerede virksomheder (Koncernen)

Kapitalandele i associerede virksomheder måles i koncernregnskabet efter den indre værdis metode, hvorved kapitalandelene i balancen måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter Koncernens regnskabspraksis med tillæg af regnskabsmæssig 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 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: Aktivet måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes via resultatopgørelsen.

- Disponibelt for salg: Aktivet måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes i anden totalindkomst og henføres til en separat reserve i egenkapitalen.
- Udlån og tilgodehavender: Aktivet 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 for kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder nedskrives i det omfang, udloddet udbytte anses for en tilbagebetaling af investeringen.

### 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. Nyttelværdien 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 (nyttelværdi) 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 38 for beskrivelse af metode.

### Værdipapirer

Værdipapirer, der indgår i en investeringsbeholdning klassificeres som 'disponible for salg', og måles ved første indregning til dagsværdi tillagt transaktionsomkostninger. Indregningen sker på handelsdagen.

Den efterfølgende måling foretages 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 i anden totalindkomst og henføres til en særskilt reserve (værdiregulering af værdipapirer) i egenkapitalen bortset fra nedskrivninger som følge af værdiforringelse, som indregnes i resultatopgørelsen under finansielle poster. Når værdipapirer realiseres, overføres den akkumulerede værdiregulering indregnet på egenkapitalen til finansielle indtægter eller omkostninger i resultatopgørelsen via anden totalindkomst.

### Varebeholdninger

Varebeholdninger, der omfatter cateringvarer, indregnes til kostpris opgjort på baggrund af gennemsnitspriser eller nettorealiseringsværdien, hvor denne er lavere. Varebeholdninger, der omfatter bunkers, indregnes til kostpris opgjort på grundlag af FIFO-princippet eller nettorealiseringsværdien, hvor denne er lavere. Resterende varebeholdninger indregnes til kostpris opgjort på baggrund af gennemsnitspriser eller nettorealiseringsværdien, hvor denne er lavere.

### Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til amortiseret kostpris med nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på værdiforringelse. Vurderingen sker på individuelt niveau.



## Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Tilgodehavender omfatter blandt andet tilgodehavender fra salg, beregnede tilgodehavender på sikringstransaktioner, forsikringstilgodehavender fra havarier/skader, finansielle leasing tilgodehavender, 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. Sammenligningstal i balancen tilpasses ikke.

## 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 fratrukket nominel værdi 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.

### Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er realiseret.

### Reserve for værdiregulering af værdipapirer

Reserve for værdiregulering af værdipapirer omfatter akkumulerede ændringer af dagsværdien for værdipapirer klassificeret som disponible for salg. Reserven, som er en del af virksomhedens frie reserver, opløses og overføres til resultatopgørelsen via anden totalindkomst i takt med, at investeringen sælges eller nedskrives.

## 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 aktuariemæssig 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 aktuariemæssigt 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 aktuariemæssige gevinster eller tab. Såfremt de akkumulerede aktuariemæssige 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. Aktuariemæssige 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 aktuariemæssige 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, hvis dette har en væsentlig effekt på målingen af forpligtelsen.

### Rentebærende gældsforpligtelser

Gæld til realkreditinstitutter, kreditinstitutter m.v. samt udstedte obligationslån, måles ved første indregning til dagsværdi (svarende til det modtagne provenu) med fradrag af afholdte transaktionsomkostninger.

I efterfølgende perioder måles de rentebærende 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.

---

**Note 41 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)**

---

I rentebærende 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 samt skyldige havariomkostninger m.v. Anden gæld omfatter ligeledes eventuelle skyldige omkostninger ved bidragsbase-rede 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 (EBITDA) og særlige poster reguleret for likviditetseffekt fra særlige poster, 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.

**Segmentoplysninger**

Segmentoplysninger er udarbejdet i overensstemmelse med koncernens anvendte regnskabspraksis og følger den interne ledelsesrapportering.

**Note 42 Virksomhedsoversigt**

Selskab	Ejerandel 2012*	Land	By	Valuta	Aktiekapital
<b>Operative - og holding selskaber:</b>					
DFDS Seaways NV		Belgien	Gent	EUR	62.000
DFDS Logistics NV		Belgien	Gent	EUR	297.472
DFDS Logistics Services NV		Belgien	Brugge	EUR	1.996.503
Aukse Multipurpose Shipping Ltd.	96,5	Cypern	Limassol	EUR	1.709
Lisco Optima Shipping Ltd.	96,5	Cypern	Limassol	EUR	1.709
Tor Finlandia Shipping Ltd.	96,5	Cypern	Limassol	EUR	1.000
Lisco Maxima Shipping Ltd.	96,5	Cypern	Limassol	EUR	1.000
Mare Blue Shipping Ltd.	96,5	Cypern	Limassol	EUR	1.000
DFDS A/S		Danmark	København	DKK	1.485.608.100
DFDS Baltic Line A/S		Danmark	København	DKK	503.000
DFDS Russia ApS		Danmark	København	DKK	128.000
New Channel Holding A/S	82,0	Danmark	København	DKK	500.000
New Channel Company A/S	82,0	Danmark	København	DKK	500.000
DFDS Stevedoring A/S		Danmark	Esbjerg	DKK	502.000
DFDS Logistics Intermodal A/S		Danmark	Tautov	DKK	10.000.000
DFDS Seaways Newcastle Ltd.		England	Harwich	GBP	8.050.000
DFDS Seaways Plc.		England	Immingham	GBP	25.500.000
DFDS Logistics Partners Ltd.		England	Immingham	GBP	150.000
DFDS Logistics Services Ltd.		England	Immingham	GBP	100
DFDS Seaways Holding Ltd.		England	Immingham	GBP	250.000
DFDS Logistics Contracts Ltd.		England	Ipswich	GBP	2.571.495
DFDS Logistics Ltd.		England	Belfast	GBP	165.210
DFDS Seaways OÜ	64,6	Estland	Tallinn	EUR	3.800
DFDS Logistics OY		Finland	Hamina	EUR	58.866
DFDS Logistics SARL		Frankrig	Boulogne sur Mer	EUR	30.000
New Channel Company S.A.S.	82,0	Frankrig	Le Havre	EUR	1.000
LD Transmanche Ferries S.A.S.	82,0	Frankrig	Le Havre	EUR	37.000
DFDS Logistics BV		Holland	Gravenhage	EUR	453.780
DFDS Seaways Terminals BV		Holland	Gravenhage	EUR	72.000
DFDS Shipping BV		Holland	Gravenhage	EUR	18.400
DFDS Holding BV		Holland	Gravenhage	EUR	40.000.000
DFDS Seaways IJmuiden BV		Holland	IJmuiden	EUR	18.000
DFDS Logistics Container Line BV		Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS DailyFresh BV		Holland	Rotterdam	EUR	15.882
DFDS Logistics Contracts Ltd.		Irland	Dublin	EUR	200
DFDS Logistics Ltd.		Irland	Dublin	EUR	3
DFDS Logistics S.p.A.		Italien	Fagnano	EUR	140.400
DFDS Seaways SIA		Letland	Riga	LVL	70.000
AB DFDS Lisco	96,5	Litauen	Klaipeda	LTL	332.547.434
UAB Laivyno Technikos Prieziuros Base	96,5	Litauen	Klaipeda	LTL	1.500.000
UAB Krantas Travel	96,5	Litauen	Klaipeda	LTL	400.000
DFDS Logistics AS		Norge	Lilleaker	NOK	1.538.000
Moss Container Terminal AS		Norge	Moss	NOK	1.000.000
DFDS Logistics Rederi AS		Norge	Oslo	NOK	49.980.000
DFDS Seaways AS		Norge	Oslo	NOK	12.000.000
NorthSea Terminal AS	100,0	Norge	Oslo	NOK	1.000.000
DFDS Seaways Ltd.	99,9	Rusland	St. Petersburg	RUR	6.134.121
DFDS Seaways AB		Sverige	Göteborg	SEK	25.000.000
DFDS Logistics AB		Sverige	Göteborg	SEK	500.000
DFDS Seaways Holding AB		Sverige	Göteborg	SEK	100.000
DFDS Seaways GmbH		Tyskland	Cuxhaven	EUR	25.000
DFDS (Deutschland) GmbH		Tyskland	Hamborg	EUR	102.300
DFDS Logistics GmbH		Tyskland	Hamborg	EUR	525.000
DFDS Seaways Baltic GmbH	96,5	Tyskland	Kiel	EUR	25.565
<b>20 inaktive selskaber</b>					

\* Når ikke andet er nævnt er selskaberne 100% ejede

# PÅTEGNINGER

## LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012 for DFDS A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2012 samt resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Koncernens og moderselskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af Koncernens og moderselskabets finansielle stilling, samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som Koncernen og moderselskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 28. februar 2013

---

## DIREKTION

<b>Niels Smedegaard</b> Administrerende direktør	<b>Torben Carlsen</b> Økonomidirektør
---	--

---

## BESTYRELSE

<b>Bent Østergaard</b> Formand	<b>Vagn Sørensen</b> Næstformand	<b>Claus Hemmingsen</b> Næstformand	<b>Annette Bjerre Bjerregaard</b>
<b>Jens Otto Knudsen</b>	<b>Jill Lauritzen Melby</b>	<b>Anders Moberg</b>	<b>Tony Tranekjer Smidt</b>
<b>Ingar Skaug</b>	<b>Lene Skole</b>	<b>Kent Vildbæk</b>	

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER

### Til aktionærerne i DFDS A/S

#### Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for DFDS A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012. Koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis for såvel koncernen som selskabet. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

#### Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke

en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

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 koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2012 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 28. februar 2013

#### KPMG

Statsautoreret Revisionspartnerselskab

Henrik Kronborg Iversen  
statsaut. revisor

Torben Bender  
statsaut. revisor

# FLÅDELISTE

PR. 31.12.2012

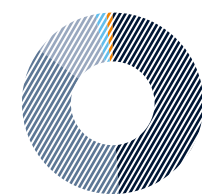
## FRAGTSKIBE (RO-RO)

	Byggeår	BT	Lanemeter	Beskæftigelse
Ficaria Seaways	2006/09	37.939	4.650	Göteborg-Brevik-Gent
Freesia Seaways	2005/09	37.722	4.650	Göteborg-Brevik-Gent
Begonia Seaways	2004/09	37.722	4.650	Göteborg-Brevik-Gent
Primula Seaways	2004	32.289	3.831	Göteborg-Brevik-Immingham
Petunia Seaways	2004	32.289	3.831	Göteborg-Brevik-Immingham
Magnolia Seaways	2003	32.289	3.831	Göteborg-Brevik-Immingham
Selandia Seaways	1998	24.196	2.772	Cuxhaven-Immingham
Suecia Seaways	1999/11	24.196	2.772	Vlaardingen-Felixstowe
Britannia Seaways	2000/11	24.196	2.772	Vlaardingen-Felixstowe
Ark Futura	1996/00	18.725	2.308	Udchartret
Flandria Seaways	2000	13.073	1.692	Vlaardingen-Felixstowe
Anglia Seaways	2000	13.073	1.692	Udchartret
Tor Botnia	2000	11.530	1.899	Kiel-Karlshamn-St. Petersburg
Finlandia Seaways	2000	11.530	1.899	Zeebrügge-Rosyth
Cragside <sup>2</sup>	2011	29.429	3.663	Vlaardingen-Immingham
Humber Viking <sup>2</sup>	2009	29.004	3.663	Vlaardingen-Immingham
Corona Seaways <sup>2</sup>	2008	25.609	3.322	Fredericia-København-Klaipeda
Hafnia Seaways <sup>2</sup>	2008	25.609	3.322	Vlaardingen-Immingham
Fionia Seaways <sup>2</sup>	2009	25.609	3.322	Esbjerg-Immingham
Jutlandia Seaways <sup>2</sup>	2010	25.609	3.322	Esbjerg-Immingham
Transpulp <sup>2</sup>	2006	23.128	2.774	Göteborg-Tilbury
Spaarneborg <sup>2</sup>	1999	21.005	2.475	Marseille-Tunis
Clipper Point <sup>2</sup>	2008	14.759	1.830	Cuxhaven-Immingham

RO-PAX-SKIBE <sup>3</sup>

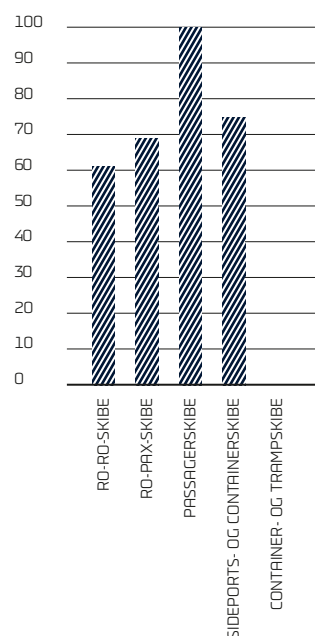
	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer	Beskæftigelse
Victoria Seaways	2009	25.518	2.496	515	Kiel-Klaipeda
Regina Seaways <sup>1</sup>	2010/11	25.518	2.496	515	Kiel-Klaipeda
Optima Seaways	1999	25.206	2.300	328	Karlshamn-Klaipeda
Dana Sirena	2002/03	22.382	2.056	610	Esbjerg-Harwich
Liverpool Seaways	1997	21.856	2.200	335	Karlshamn-Klaipeda
Patria Seaways	1991	18.332	1.710	250	Paldiski-Kapellskär
Kaunas Seaways	1989/94	25.606	1.539	250	Sassnitz-Klaipeda
Vilnius Seaways	1987/93	22.341	1.700	132	Kiel-Sassnitz-Ust-Luga
Dunkerque Seaways <sup>5</sup>	2005	35.923	2.000	944	Dover-Dunkerque
Delft Seaways <sup>5</sup>	2006	35.923	2.000	944	Dover-Dunkerque
Dover Seaways <sup>5</sup>	2006	35.923	2.000	944	Dover-Dunkerque
Dieppe Seaways <sup>1</sup>	2002	30.551	1.891	1.200	Dover-Calais
Norman Spirit	1991/92/99	28.833	1.850	1.222	Dover-Calais
Norman Voyager <sup>1</sup>	2008	26.904	2.250	762	Portsmouth-Le Havre
Côte d'Albâtre <sup>1</sup>	2006	18.425	1.270	600	Newhaven-Dieppe
Seven Sisters <sup>1</sup>	2006	18.425	1.270	600	Newhaven-Dieppe

**FLÅDESAMMENSÆTNING, EJET OG INDBEFRAGTET TONNAGE, ULTIMO 2012 (BRUTTO TONS)**

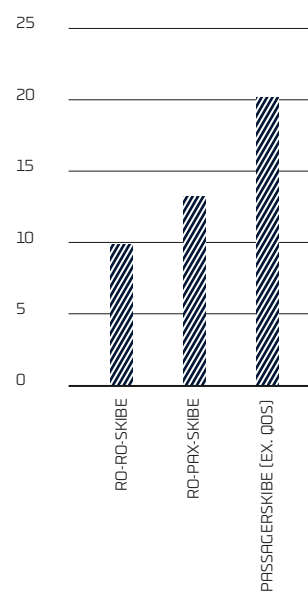


- RO-RO-SKIBE (49%)
- RO-PAX-SKIBE (36%)
- PASSAGERSKIBE (12%)
- SIDEPORTS- OG CONTAINERSKIBE (2%)
- CONTAINER- OG TRAMPSKIBE (1%)

**EJERANDEL AF FLÅDE 2012 (%)**



**EJET TONNAGE, GENNEMSNITLIG ALDER ULTIMO 2012 (ANTAL ÅR)**



**PASSAGERSKIBE**

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer	Beskæftigelse
Pearl Seaways	1989/01/05	40.039	1.482	1.870	København-Oslo
Crown of Scandinavia	1994/05	35.498	1.370	1.790	København-Oslo
King Seaways	1987/93/06	31.788	1.410	1.325	Amsterdam-Newcastle
Princess Seaways	1986/93/06	31.356	1.410	1.250	Amsterdam-Newcastle
Princess Maria (Queen of Scandinavia)	1981/00	34.093	1.050	1.638	Udchartret på finance lease

**SIDEPORTSSKIBE**

	Byggeår	BT	TEU <sup>4</sup>	Beskæftigelse
Lysvik Seaways	1998/04	7.409	160	Oslo Fjord-Kontinentet/UK
Lysbris	1999/04	7.409	160	Oslo Fjord-Kontinentet/UK/Spanien/UK
Lysblink Seaways	2000/03	7.409	160	Oslo Fjord-Kontinentet/UK/Spanien/UK
Tistedal <sup>2</sup>	1996	4.464	129	Vestnorge-UK/Kontinentet

**CONTAINERSKIBE**

	Byggeår	BT	TEU <sup>4</sup>	Beskæftigelse
Endeavor <sup>2</sup>	2005	7.642	750	UK-Irland-Spanien

<sup>1</sup> Indchartret tonnage (bareboat charter)

<sup>2</sup> Indchartret tonnage (time charter)

<sup>3</sup> Ro-pax: Kombineret ro-ro- og passagerskib

<sup>4</sup> TEU: 20-fods containerenhed

<sup>5</sup> Short-sea færger

# LEDELSESHVERV

## BESTYRELSENS OG DIREKTIONENS LEDELSESHVERV PR. 28. FEBRUAR 2013

### BESTYRELSEN

#### Bent Østergaard, Formand

- Fødselsdato: 5. oktober 1944
- Indtrådt i bestyrelsen: 1. april 2009
- Genvalgt: 2010-2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Formand for nomineringsudvalget og vederlæggelsesudvalget
- Bestyrelsesformand: Cantion A/S, Frederikshavn Maritime Erhvervspark A/S, J. Lauritzen A/S, Kayxo A/S, NanoNord A/S
- Bestyrelsesmedlem: Comenxa A/S, Intelligent Building System Ltd (Durisol UK), With Fonden, Mama Mia Holding A/S, Royal Arctic Line A/S, Meabco A/S, Meabco Holding A/S, Desmi A/S
- Aktiebesiddelse: 2.833 stk. Bent Østergaard købte 1.000 aktier i 2012.

Bestyrelsen vurderer, at Bent Østergaard har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for shipping og finansiering. Som følge af ledelseshverv for selskabets hovedaktionær, Lauritzen Fonden, kan Bent Østergaard ikke betragtes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

#### Vagn Sørensen, Næstformand

- Fødselsdato: 12. december 1959
- Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
- Genvalgt: 2007-2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Medlem af nomineringsudvalget, revisionsudvalget og vederlæggelsesudvalget
- Direktionshverv: GFKJUS 611 ApS, VOS Invest ApS
- Bestyrelsesformand: E-Force A/S, FLS-midth A/S, FLSmidth & co A/S, Scandic Hotels AB, Select Service Partner Ltd., TDC A/S, UC4 Software GmbH
- Bestyrelsesmedlem: Air Canada Inc., Braganza A/S, CP Dyvig & Co A/S, Koncertvirksomhedens Fond, Det Rytmske Musikhus Fond, Lufthansa Cargo AG, Royal Caribbean Cruises Ltd.
- Aktiebesiddelse: 1.333 stk

Bestyrelsen vurderer, at Vagn Sørensen har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for luftfart og servicevirksomhed.

#### Claus Hemmingsen, Næstformand

- Fødselsdato: 15. september 1962
- Indtrådt i bestyrelsen: 29. marts 2012
- Genvalgt: n.a.
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Direktionshverv: CEO i Maersk Drilling og medlem af direktionen, A.P. Møller-Mærsk
- Bestyrelsesformand: Denmark Hong Kong Trade Association
- Bestyrelsesnæstformand: Danmarks Rederiforening
- Bestyrelsesmedlem: Egyptian Drilling Company, International Association of Drilling Contractors – IADC, Danish Chinese Business Forum, EU Hong Kong Business Co-operation Committee.
- Aktiebesiddelse: 26 stk

Bestyrelsen vurderer, at Claus Hemmingsen har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring samt ekspertise inden for off-shore virksomhed og shipping.

#### Anders Moberg, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 21. marts 1950
- Indtrådt i bestyrelsen: 11. april 2002
- Genvalgt: 2003-2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Bestyrelsesformand: Biva A/S, Clas Ohlson AB, OBH Nordica AB
- Bestyrelsesmedlem: Ahlstrom Corporation OY, Amor GmbH, BYGGmax AB, HEMA BV, Husqvarna AB, ITAB AB, Rezidor AB, ZetaDisplay AB
- Aktiebesiddelse: 0 stk

Bestyrelsen vurderer, at Anders Moberg har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for detailhandel.

#### Ingar Skaug, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 28. september 1946
- Indtrådt i bestyrelsen: 16. april 1998
- Genvalgt: 1999-2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Bestyrelsesformand: Center for Creative Leadership, Bery Maritime AS, Ragni Invest AS
- Bestyrelsesnæstformand: J. Lauritzen A/S
- Bestyrelsesmedlem: Miro AS, Berg-Hansen AS.
- Aktiebesiddelse: 0 stk

Bestyrelsen vurderer, at Ingar Skaug har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for shipping, logistik, luftfart og servicevirksomhed. Ingar Skaug har været medlem af bestyrelsen i mere end 12 år og kan ifølge anbefalingerne om Corporate Governance ikke betragtes som uafhængig.

#### Jill Lauritzen Melby, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 6. december 1958
- Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
- Genvalgt: 2002 - 2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Medlem af revisionsudvalget
- Stilling: Team Leader Finance, BASF A/S
- Aktiebesiddelse: 266 stk

Bestyrelsen vurderer, at Jill Lauritzen Melby har følgende særlige kompetencer: Ekspertise inden for økonomistyring. Som følge af familiemæssige relationer til selskabets hovedaktionær, Lauritzen Fonden, kan Jill Lauritzen Melby ifølge anbefalingerne om Corporate Governance ikke betragtes som uafhængig.

#### Lene Skole, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 28. april 1959
- Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
- Genvalgt: 2007-2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Formand for revisionsudvalget
- Direktionshverv: Executive Vice President & CFO, Coloplast A/S
- Bestyrelsesmedlem: Coloplast Danmark A/S, Coloplast Ejendomme A/S, Tryg A/S
- Aktiebesiddelse: 470 stk



Bestyrelsen vurderer, at Lene Skole har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, herunder fra børsnoteret selskab, og ekspertise inden for økonomi og regnskab.

**Annette Bjerre Bjerregaard, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem**

- Fødselsdato: 16. august 1974
- Indtrådt i bestyrelsen: 13. april 2011
- Genvalgt: 2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Stilling: Speditør
- Aktiebesiddelse: 10 stk

Annette Bjerre Bjerregaard har ikke ledelses- eller bestyrelsesposter i andre virksomheder .

**Jens Otto Knudsen, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem**

- Fødselsdato: 8. august 1958
- Indtrådt i bestyrelsen: 13. april 2011
- Genvalgt: 2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Stilling: Kaptajn
- Aktiebesiddelse: 0 stk

Jens Otto Knudsen har ikke ledelses- eller bestyrelsesposter i andre virksomheder.

**Tony Tranekjer Smidt, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem**

- Fødselsdato: 9. januar 1976
- Indtrådt i bestyrelsen: 13. april 2011
- Genvalgt: 2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Stilling: Overstyrmand
- Aktiebesiddelse: 0 stk

Tony Tranekjer Smidt har ikke ledelses- eller bestyrelsesposter i andre virksomheder.

**Kent Vildbæk, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem**

- Fødselsdato: 15. februar 1964
- Indtrådt i bestyrelsen: 13. april 2011
- Genvalgt: 2012
- Udløb af valgperiode: 22. marts 2013
- Stilling: Commercial Head
- Aktiebesiddelse: 0 stk

Kent Vildbæk har ikke ledelses- eller bestyrelsesposter i andre virksomheder.

**DIREKTIONEN**

**Niels Smedegaard, President & CEO**

- Fødselsdato: 22. juni 1962
- Tiltrådt: 1. januar 2007
- Bestyrelsesmedlem: Danmark-Amerika Fondet, Danmarks Eksportråd, Danmarks Rederiforening, Den Danske Banks Repræsentantskab, Interferry Europe og ECSA (European Community Shipowners' Association)
- Aktiebesiddelse: 1.506 stk

**Torben Carlsen, Executive Vice President & CFO**

- Fødselsdato: 5. marts 1965
- Tiltrådt: 1. juni 2009
- Bestyrelsesformand: Crendo Fastighetsforvaltning AB, Envikraft A/S, Envikraft Invest A/S, SEM Invest A/S, SEM Stålinindustri A/S, Weiss A/S
- Aktiebesiddelse: 2.166 stk. Torben Carlsen købte 1.000 aktier i 2012.

# BESTYRELSEN



BENT ØSTERGAARD



CLAUS HEMMINGSEN



ANDERS MOBERG



JILL LAURITZEN MELBY



TONY TRANKJER SMIDT



ANNETTE BJERRE BJERREGAARD



VAGN SØRENSEN



INGAR SKAUG



KENT VILDBÆK



LENE SKOLE



JENS OTTO KNUDSEN





THE CARE WE SERVE OUR CUSTOMERS WITH PASSION WE LISTEN BEFORE WE SPEAK

## KONCERNLEDELSE

### **NIELS SMEDEGAARD (1962)**

- President & CEO
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2007

### **EDDIE GREEN (1958)**

- Executive Vice President, Logistics Division
- BA (Hons) Økonomi
- Ansat i DFDS siden 2010

### **HENRIK HOLCK (1961)**

- Executive Vice President, People & Ships
- Cand. psyk
- Ansat i DFDS siden 2007



**PEDER GELLERT PEDERSEN (1958)**

- Executive Vice President, Shipping Division
- Skibsmægler, HD (O)
- Ansat i DFDS siden 1994

**TORBEN CARLSEN (1965)**

- Executive Vice President & CFO
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2009

# DEFINITIONER & ORDLISTE

<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)</b>	Resultat før af- og nedskrivning af langfristede aktiver
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>	Resultat efter af- og nedskrivning af langfristede aktiver
<b>Driftsmarginal</b>	$\frac{\text{Driftsresultat (EBIT) før særlige poster} \times 100}{\text{Omsætning}}$
<b>Driftsresultat efter skat (NOPAT)</b>	Driftsresultat (EBIT) minus periodens betalbare skat justeret for skatteeffekten af finansiering, netto
<b>Investeret kapital</b>	Langfristede immaterielle og materielle aktiver plus netto-arbejdskapital (ikke-rentebærende kortfristede aktiver minus ikke-rentebærende kortfristede forpligtelser) minus pensions- og jubilæumsforpligtelser samt andre hensatte forpligtelser
<b>Afkast af investeret kapital (ROIC)</b>	$\frac{\text{Driftsresultat efter skat (NOPAT)} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}}$
<b>Beregnet kapitalomkostning (WACC)</b>	Gennemsnitlig kapitalomkostningsprocent for egenkapital og gæld vægтет i forhold til kapitalstrukturen
<b>Fri pengestrøm</b>	Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto, eksklusive renteind- og udbetalinger minus pengestrøm fra investeringsaktivitet
<b>Egenkapitalforrentning</b>	$\frac{\text{Årets resultat eksklusive minoriteter} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital eksklusive minoriteter}}$
<b>Egenkapitalandel</b>	$\frac{\text{Egenkapital} \times 100}{\text{Aktiver i alt}}$
<b>Rentebærende netto-gæld</b>	Rentebærende lang- og kortfristede forpligtelser minus rentebærende lang- og kortfristede aktiver
<b>Resultat pr. aktie (EPS)</b>	Årets resultat eksklusive minoriteter Vægtet gennemsnitligt antal aktier
<b>P/E-ratio</b>	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Resultat pr. aktie (EPS)}}$
<b>Udbytte pr. aktie</b>	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
<b>Udbytte payout ratio</b>	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Årets resultat eksklusive minoriteter}}$
<b>Direkte afkast</b>	$\frac{\text{Udbytte pr. aktie}}{\text{Aktiekurs ultimo året}}$
<b>Indre værdi pr. aktie</b>	$\frac{\text{Egenkapital eksklusive minoriteter ultimo året}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
<b>Kurs/Indre værdi (K/I)</b>	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Indre værdi pr. aktie}}$

**Bareboat charter:** Leje af et skib uden besætning for en aftalt periode

**Bunker:** Oliebaseret brændstof anvendt i skibsfart

**Dør-til-dør-transport:** Transport af gods fra start- til slutdestination med én ansvarlig befragter, der typisk anvender underleverandører, eksempelvis en vognmand og et rederi, til udførelsen af transporten

**Indchartring:** Leje af et skib

**Ikke-fordelte poster:** Omkostninger som ikke fordeles til de to divisioner

**Intermodal:** Transport med brug af flere transporttyper (vej, jernbane og sø), typisk ved brug af containere

**Lanemeter:** En længdemeter i banebredden på et skibsdæk. Anvendes til måling af fragtmængder, eksempelvis trailere

**Logistik:** Sø- og landtransport af gods, lagring og distribution samt tilknyttet informationsbehandling

**Lo-lo:** Lift on-Lift off: Skibstype hvor gods løftes på og af

**Nordeuropa:** Norden, Benelux, Storbritannien, Irland, Tyskland, Polen, de baltiske lande samt Rusland og de øvrige SNG-lande

**Produktionssamarbejde (Vessel Sharing Agreement):** Aftale mellem to eller flere parter om fordeling og anvendelse af et skibs fragtkapacitet

**Ro-Pax:** Kombineret ro-ro-fragt- og passagerskib

**Ro-ro: Roll on-Roll off:** Skibstype hvor gods køres om bord og fra borde

**Short sea:** Skibsfart mellem destinationer i et afgrænset geografisk område. Modsætningen hertil er deep-sea skibsfart mellem kontinenter

**Sideportsskibe:** Skibstype der lastes/losses via skibets side

**Space charter:** Tredjeparts leje af plads på et skibsdæk

**Stevedoring:** Lastning og losning af et skib

**Time charter:** Leje af et skib med besætning for en aftalt periode

**Tonnageskat:** Skat på skibe beregnet efter skibets vægt

**Trailer:** Anhænger til en trækende forvogn til opbevaring af gods

**Udchartring:** Udlejning af et skib

# DFDS' HISTORIE

DFDS blev grundlagt i 1866 ved en sammenslutning af datidens tre største danske dampskibsrederier på initiativ af C. F. Tietgen.

DFDS var i begyndelsen engageret i både inden- og udenrigsfart for fragt og passagerer. Udenrigsfarten omfattede Nordsøen og Østersøen og senere også Middelhavet. I slutningen af 1800-tallet etableredes ruter til USA og Sydamerika. Passagerruterne til USA blev lukket i 1935.

I takt med væksten i landtransport blev speditons- og logistikaktiviteter en del af DFDS' forretningsgrundlag. Fra midten af 60'erne blev betydelige landtransportaktiviteter udviklet i tilknytning til rutenetværket.

I 1982 blev der etableret en passagerrute i USA mellem New York og Miami, men ruten indfrieede ikke forventningerne og blev afviklet i 1983 med store omkostninger. DFDS blev herefter omstruktureret, hvorved aktiviteterne i Middelhavet samt fragtruterne til USA og Sydamerika blev afhændet.

Speditons- og logistikaktiviteterne blev udvidet gennem egen vækst og flere større virksomhedskøb. Efter købet af Dan Transport i 1998 var forretningen vokset til at være en af de største transportvirksomheder i Nordeuropa. For at fokusere DFDS' ressourcer og fremtidige udvikling blev en ny strategi med vægten på shipping besluttet og som en konsekvens heraf blev speditons- og logistikaktiviteterne, DFDS Dan Transport, solgt i 2000.

DFDS' rutenetværk for passager- og fragtskibsfart er løbende blevet udviklet gennem egen vækst, herunder udvidelse og tilpasning af kapaciteten på de enkelte ruter, samt en række virksomhedskøb. Det seneste større virksomhedskøb var DFDS' overtagelse af Norfolkline i juli 2010, hvorved DFDS blev Nordeuropas største kombinerede shipping- og logistikvirksomhed.



**DFDS A/S**

Sundkrogsgade 11  
2100 København Ø  
Tlf. 3342 3342  
Fax. 3342 3311  
[www.dfds.com](http://www.dfds.com)  
CVR 14 19 47 11

Adresser på DFDS' salgsselskaber, lokationer  
og kontorer er tilgængelige på DFDS' hjemmesider.