

ÅRS- RAPPORT 2015



Indhold

Forord	3	Andre regnskabsmæssige oplysninger	61
→ DSB opnåede i 2015 et resultat før skat på 580 mio. kr.....	3	→ Resultatopgørelse pr. kvartal.....	61
Ledelsesberetning.....	8	→ Andre hovedtal.....	62
→ Beretning – Finansielle aktiviteter...	9	→ Nøgletalsdefinitioner	68
→ Forventninger til 2016.....	11	Forretningsaktiviteter.....	69
→ Sikkerhed.....	12	→ Trafikkontrakten 2015-2024.....	69
→ Risikostyring	12	→ Produktivitet.....	69
→ God selskabsledelse	14	→ Rettidighed	70
→ Begivenheder indtruffet efter 31. december 2015.....	18	→ Kunder	70
→ Øvrige forhold	18	→ Materielsituation	74
→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen..	18	→ Omdømme.....	76
Påtegninger.....	19	Aktivitetsområderegnskab 2015.....	78
→ Ledelsespåtegning	19	Strækingsregnskab 2015	85
→ Intern revisors erklæring.....	20	Samfundsansvar	104
→ De uafhængige revisorers erklæring.....	22	Om DSB.....	115
Koncernregnskab og årsregnskab	25	→ Bestyrelse	115
→ Resultatopgørelse.....	25	→ Direktion.....	118
→ Balance - Aktiver.....	26	→ Ledelse.....	119
→ Balance - Passiver.....	27	→ Finanskalender 2016	121
→ Egenkapitalopgørelse	28	→ Publikationer	121
→ Pengestrømsopgørelse.....	29	→ Virksomhedsoplysninger	121
→ Anvendt regnskabspraksis.....	30		
→ Noter.....	39		

Forord

DSB opnåede i 2015 et resultat før skat på 580 mio. kr.

- Korrigeret for poster af engangskarakter er resultatet på niveau med 2014
- Fortsat kundevækst – på omkring 2 procent – båret af regionaltrafik og S-tog
- Færre passagerindtægter på trods af kundevækst primært som følge af sporarbejder på Vestfyn og dermed færre rejser mellem landsdelene
- Kundetilfredsheden fastholdt i et år med mange udfordringer
- Den rentebærende gæld er nedbragt med 2,2 mia. kr. til 7,2 mia. kr.
- DSB levede i 2015 op til trafikkontraktens mål vedrørende operatørrettidighed og indtægtsdækning
- Kunderettidigheden forbedret i S-tog til 95 procent, men forringet for Fjern- & Regionaltog, primært som følge af sporarbejder på Vestfyn, samt for Øresundstrafikken. Operatørrettidigheden opfyldte i 2015 kontraktmålene
- DSB udbetaler udbytte på 173 mio. kr. til staten for første gang siden 2012 regnskabet

"Det er lykkedes at opnå et tilfredsstillende resultat i et vanskeligt år, som har været påvirket af store sporarbejder. Vi har klargjort organisationen til at påbegynde de helt nødvendige investeringer i nyt materiel i de kommende år"
Peter Schütze, bestyrelsesformand

Strategiske nøgletal	Ændring			
	2015	2014	Abs.	Pct.
Finansielle				
Indtægter i alt – DSB-koncernen (mio. kr.)	12.258	12.772	-514	-4
Resultat før af- og nedskrivninger – DSB-koncernen (mio. kr.)	2.926	3.449	-523	-15
Resultat før skat – DSB-koncernen (mio. kr.)	580	670	-90	-13
Produktivitet – (danske aktiviteter) ¹⁾				
Passager- og trafikkontraktindtægter pr. togkilometer (kr./km)	167	166	1	1
Omkostninger pr. togkilometer (kr./km)	132	132	0	0
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.865	11.896	-31	-0
Antal togrejser pr. medarbejder	39.785	38.218	1.567	4
Kunderettidighed ²⁾				
Fjern- & Regionaltog (pct.)	78,5	82,6	-4,1	-5
S-tog (pct.)	95,0	93,6	1,4	1
Øresund (pct.)	76,6	79,6	-3,0	-4
Operatørrettidighed ³⁾				
Fjern- & Regionaltog (pct.)	94,4	95,5	-1,1	-1
S-tog (pct.)	99,0	98,9	0,1	0
Øresund (pct.)	97,7	98,4	-0,7	-1
Kunder				
Kunder i Danmark i alt (mio. kunder)	191,9	188,3	3,6	2
Kundetilfredshed – (danske aktiviteter)	7,5	7,5	0,0	0
Omdømme				
Brugere af Fjern- & Regionaltog	51,5	51,1	0,4	1
Brugere af S-tog	59,1	56,1	3,0	5
DSB (ikke brugere)	43,6	46,0	-2,4	-5

¹⁾ Produktivitets-KPI for 2014 er ændret som følge af ændrede rejsetal.

²⁾ Kunderettidighed 2:59 minutters forsinkelse. Definition: Antal kunder, der ankommer rettidigt i forhold til det samlede antal kunder. Indeholder ikke korrektion for force majeure.

³⁾ Operatørrettidighed 2:59 minutters forsinkelse. DSB Øresund dog 4:59 minutter jf. kontrakten. Definition: Antal planlagte stationsankomster minus antallet af stationsankomster, som er forsinket eller aflyst med et DSB-ansvar i forhold til planlagte antal stationsankomster.

Økonomiske nøgletal

DSB kunne i 2015 notere sig et Resultat før skat på 580 mio. kr. Korrigeret for poster af engangskarakter er resultatet på niveau med 2014. Passagerindtægterne er faldet, væsentligst som følge af årets betydelige sporarbejder.

Den rentebærende gæld er nedbragt med 2,2 mia. kroner til 7,2 mia. kroner og soliditetsgraden øget til 34,0. Den fortsat markante nedbringelse af den rentebærende gæld skyldes, at DSB afskriver mere på det eksisterende materiel, end der investeres i nyt materiel, samt de positive økonomiske resultater. DSB står foran markante og nødvendige investeringer i nyt togmateriel i de kommende år.

Kundevæksten fortsatte i 2015. Antallet af solgte rejser steg med knap 2 procent i forhold til 2014. Stigningen er kommet i regionale rejser på Sjælland samt i S-tog. S-tog havde i 2015 flere kunder end nogensinde før. Derimod faldt antallet af rejser over Storebælt som følge af betydelige sporarbejder og øget konkurrence fra busser og privatbiler. Selvom DSB samlet set fik flere kunder end i 2014, faldt billetindtægterne 4,1 procent. De færre lange rejser har medført lavere gennemsnitspriser.

På baggrund af det gode resultat agter DSB for første gang siden regnskabet for 2012 at betale udbytte til staten som eneejer. DSB vil indstille, at der på virksomhedsmødet vedtages et udbytte til staten på 173 mio. kr. for 2015. Hertil kommer, at DSB i forlængelse af den politiske aftale om En Grøn Transportpolitik i 2015 har tilføjet 101 mio. kr. til puljen til bedre adgang til den kollektive transport (parkeringspuljen).

Kunder

Kundetilfredsheden blev med 7,5 – på en 10-skala – fastholdt i et år med mange udfordringer. Blandt andet er der en øget tilfredshed med internet i tog, som dels er blevet udvidet til hele landet for IC3-, IC4- og IR4-togsæt, dels gjort gratis for alle kunder og opgraderet til 4G. Der vil blive bygget videre på dette i det kommende år, blandt andet er der i 1. halvår 2016 planlagt test af en ny underholdningspakke via DSB's internet i toget.

2015 har også budt på flere billige billetter til kunderne. Der er arbejdet målrettet med dynamisk prissætning af Orange-billetterne, og samlet set er der solgt 581.000 Orange-rejser, hvilket er 131.000 flere end i 2014.

Endelig er det blevet nemmere for kunderne at købe pendlerpladsbilletter og Orange-billetter. Begge kan nu købes i DSB app'en, og pendlerpladsbilletterne kan tillige købes i automaterne på stationerne. Køb i DSB app'en kan betales med MobilePay, som mindre end et halvt år efter lanceringen står for halvdelen af alle køb på app'en.

Trafikkontrakten 2015-2024

I marts 2015 indgik DSB en ny trafikkontrakt med staten, der gælder for både Fjern- & Regionaltog og for S-tog. Rammerne i trafikkontrakten gør det klart, at DSB skal fortsætte den effektivisering, virksomheden har gennemgået de senere år. I DSB's strategi arbejdes der med, at virksomheden skal levere årlige løbende forbedringer på driften, og med den nye trafikkontrakt understreges dette krav. Sagt mere direkte skal DSB levere flere togsæder til danskerne for de samme penge. Trafikkontrakten blev i september 2015 suppleret med en tillægskontrakt, der betyder, at kontraktbetalingen til DSB reduceres med 2,7 mia. kr. over den samlede kontraktperiode. Indtægter fra trafikkontrakter er i 2015 reduceret med 73 mio. kr. som følge heraf. Endelig er indtægter

fra Trafikkontrakter påvirket af overdragelsen af Øresundstrafikken til DSB pr. 13. december 2015.

Fokus på kunderettidighed

I den nye trafikkontrakt indgår et mål om forbedring af kunderettidigheden, det vil sige rettidigheden opgjort som kunder til tiden og ikke tog til tiden. I kunderettidigheden skelnes ikke mellem forsinkende forhold, som DSB henholdsvis Banedanmark har ansvar for. S-tog kørte sig med 95 procent rettidige passagerer inden for 2:59 minutter endnu en gang til en forbedring af kunderettidigheden i 2015. Fjern- & Regionaltogets kunderettidighed endte med 78,5 procent beklageligvis noget lavere end året før. Passagererne og kunderettidigheden var især udfordret af årets store sporarbejder og eftervirkninger af disse. DSB Øresund kunne notere en kunderettidighed på 76,6 procent, hvilket også er lavere end året før.

Når det gælder operatørettidigheden, som er den rettidighed, som DSB selv kan kontrollere, lever DSB op til trafikkontraktens fastsatte mål.

Den vigtige infrastruktur

DSB er i såvel det mellemlange som det lange perspektiv meget afhængig af, at den planlagte elektrificering og udrulningen af signalprogrammet gennemføres til tiden.

Elektrificeringen er helt afgørende for, at DSB i kontraktperioden kan levere stabil togdrift, og at det nye el-materiel - som DSB planlægger at investere i - kan benyttes i infrastrukturen. Procestiden for at investere i nyt togmateriel strækker sig over 4 til 5 år, og derfor er det helt afgørende for de beslutninger, der skal træffes i de kommende år, at DSB har sikkerhed for, hvornår der er elektrificeret på hovedstrækningen til Aarhus/Aalborg/Frederikshavn, samt på de sjællandske strækninger til Kalundborg og til Rødby Havn.

DSB's togflåde er aldrende, og en stabil og miljørigtig togdrift med høj rettidighed i fremtiden beror på de forestående investeringer. Helt akut er udfordringen på Sjælland, hvor regionaltrafikken med dobbeltdækkervognene er baseret på trækraft fra 30 år gamle diesellokomotiver. DSB prøver med en lang række aktiviteter at reducere forureningen fra disse lokomotiver og sikre deres driftsstabilitet, men den optimale løsning er at anskaffe nye ellokomotiver baseret på, at elektrificeringen på Sjælland er på plads.

Det er ligeledes afgørende for en fortsat effektiv togdrift, at udrulningen af Signalprogrammet følger den fastlagte tidsplan. Usikkerheden omkring de endelige specifikationer til det nye signalsystem gør det ekstra komplekst og fordyrende at specificere kravene til nyt togmateriel. Disse udfordringer gør sig i særdeleshed gældende, hvis nyt materiel skal kunne anvende både det nuværende og det fremtidige signalsystem.

IC4 – fremskridt men stadig mange udfordringer

DSB fokuserer fortsat på at udvikle IC4- og IC2-togsætterne, og i løbet af 2015 blev togsættenes tekniske funktionalitet løbende optimeret, ligesom en række af de væsentligste problemstillinger, som blev påpeget af schweiziske Prose og SBB i december 2014, nu er afklaret. Der er dog stadig store udfordringer med at opnå en tilfredsstillende driftsstabilitet for togsætterne. DSB vil i løbet af 2016 nøje følge op på, om driftsstabiliteten og kvaliteten udvikler sig som forudsat med henblik på at vurdere IC4-togsættenes rolle i den fremtidige togtrafik.

Medarbejdertilfredshed

DSB's årlige Medarbejdertilfredshedsundersøgelse og Arbejdspladsvurdering (MTAPV) viser, at arbejdsglæden er steget i forhold til 2014. Det er glædeligt at kunne konstatere, at arbejdsglæden atter går den rigtige vej, selvom den endnu ikke har nået et tilfredsstillende niveau.

Togdriftsanalysen

DSB har i denne årsrapport for første gang integreret togdriftsanalysen i selve årsrapporten. Analysen giver et indblik i, hvordan DSB's omkostninger til togdrift er sammensat, og hvilke strækninger der køres med over- henholdsvis underskud. Formålet med analysen er at sikre transparens og bidrage til den offentlige debat om togdrift i Danmark.

Lyntog og IC-tog mellem København og Aarhus har givet et overskud før kontraktbetaling i 2015, og det samme gælder for S-tog. De resterende strækninger kræver kontraktbetaling og tilført overskud fra de overskudsgivende strækninger. Forskellen hænger sammen med passageromfanget og dermed kapacitetsudnyttelsen henover det samlede tidsrum, hvor trafikkontrakten stiller krav om togbetjening.

"DSB's medarbejdere har med en stor og engageret indsats løst de mange udfordringer 2015 bød på. De kommende år vil på samme måde kræve en stor indsats fra hele organisationen, således at DSB fortsat kan levere et produkt, der lever op til kundernes forventninger samtidig med at effektiviteten konstant øges"
Flemming Jensen, administrerende direktør

Taastrup, 25. februar 2016

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal						
DSB-koncernen (mio. kr.)	2011	2012	2013	2014	2015	Ændring
Passagerindtægter	4.469	4.774	4.975	5.183	4.969	-4,1%
Indtægter fra trafikkontrakter	5.363	4.956	4.970	4.894	4.883	-0,2%
Danske aktiviteter	3.660	3.737	3.987	4.095	4.138	1,1%
Internationale aktiviteter, inkl. Øresund ¹⁾	1.703	1.219	983	799	745	-6,8%
Kioskvarer mv.	816	863	853	814	822	1,0%
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	169	275	335	270	257	-4,8%
Udlejning af togmateriel	231	233	226	227	222	-2,2%
Nettoomsætning	11.048	11.101	11.359	11.388	11.153	-2,1%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	534	508	515	589	537	-8,8%
Andre driftsindtægter	503	511	466	795	568	-28,6%
Indtægter i alt	12.085	12.120	12.340	12.772	12.258	-4,0%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.610	1.581	1.646	1.660	1.709	3,0%
Andre eksterne omkostninger	3.812	3.573	3.910	3.923	3.927	0,1%
Personaleomkostninger	4.970	4.610	4.002	3.740	3.696	-1,2%
Heraf omkostninger til fratrædelser	15	325	81	26	10	-61,5%
Omkostninger i alt	10.392	9.764	9.558	9.323	9.332	0,1%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.693	2.356	2.782	3.449	2.926	-15,2%
Af- og nedskrivninger	2.014	1.701	1.892	2.247	2.023	-10,0%
Resultat af primær drift	-321	655	890	1.202	903	-24,9%
Finansielle poster, netto	-541	-540	-504	-532	-323	39,3%
Resultat før skat	-862	115	386	670	580	-13,4%
Årets resultat ²⁾	-698	50	483	482	446	-7,5%
Balancesum	24.673	24.486	23.465	21.947	20.369	-7,2%
Egenkapital i alt	5.083	5.050	5.917	6.301	6.931	10,0%
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.785	1.443	2.339	2.328	2.766	18,8%
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.790	-1.268	-1.602	-613	-611	-0,3%
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-262	-173	-737	-1.714	-2.140	24,9%
Investeringer i materielle anlægsaktiver	-2.143	-1.341	-1.608	-753	-737	2,1%
Rentebærende gæld, netto	11.850	11.652	11.075	9.314	7.162	-23,1%
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	15,3	21,2	24,5	30,3	26,2	-13,5%
Overskudsgrad (EBIT margin)*	-2,9	5,9	7,8	10,6	8,1	-23,6%
Egenkapitalforrentning (ROE)*	-12,0	1,0	8,8	7,9	6,7	-15,2%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	-1,6	2,6	5,0	5,4	4,7	-13,0%
Gearing*	7,0	4,9	4,0	2,7	2,4	-11,1%
Soliditetsgrad*	20,6	20,6	25,2	28,7	34,0	18,5%
Rentedækning*	-0,5	1,5	2,0	3,1	2,7	-12,9%
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	10.040	8.818	7.977	7.564	7.438	-1,7%
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	9.615	8.379	7.807	7.351	7.302	-0,7%
Antal personkilometer i Danmark (mio. km) ³⁾	5.847	6.013	6.013	6.007	5.980	-0,4%
Antal togrejser i Danmark (1.000 rejser) ³⁾	176.103	180.977	185.215	188.327	191.881	1,9%
Antal togrejser i udlandet (1.000 rejser)	43.962	25.213	10.198	9.301	9.185	-1,2%
Antal togkilometer i Danmark (1.000 km)	58.156	57.437	58.587	58.617	57.225	-2,4%
Antal togkilometer i udlandet (1.000 km)	30.216	16.493	9.754	7.784	7.283	-6,4%

¹⁾ Til forskel fra de danske aktiviteter er de internationale aktiviteter (inklusive DSB Øresund) baseret på bruttokontrakter. Dette indebærer, at trafikudbydere modtager passagerindtægterne og samtidig afregner en trafikkontraktbetaling for togdriften til togoperatøren. DSB Småland blev 1. marts 2014 overdraget til Veolia.

²⁾ Skat af årets resultat er i 2013 påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvis nedsættelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016.

³⁾ Antal personkilometer og togrejser er i 2011, 2012, 2013 og 2014 korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Beretning – Finansielle aktiviteter

DSB havde i 2015 et Resultat før skat på 580 mio. kr. Resultatet er 90 mio. kr. mindre end Resultat før skat i 2014. Den rentebærende gæld er markant nedbragt i forhold til udgangen af 2014. Denne udvikling betyder, at gearingen og soliditetsgraden er forbedret i 2015.

Resultat før skat er i 2015 påvirket af en række poster af engangskaraktter.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for væsentlige poster af engangskaraktter ¹⁾

Mio. kr.	
Resultat før skat	580
Avancer ved ejendomssalg, netto	-85
Nedskrivning IC4- og IC2 togsæt	127
Korrigeret resultat før skat	622

¹⁾ Et minus er udtryk for, at korrektionen har påvirket resultat før skat positivt.

Resultat før skat korrigeret for poster af engangskaraktter udgør 622 mio. kr. Resultat før skat i 2014 var ligeledes påvirket af poster af engangskaraktter, og når der korrigeres herfor, var dette resultat 624 mio. kr. Således er Resultat før skat korrigeret for poster af engangskaraktter på samme niveau som i 2014.

Den negative udvikling i Resultat før skat og før poster af engangskaraktter skyldes blandt andet lavere passagerindtægter og øgede omkostninger til erstatningstransport som følge af Banedanmarks omfattende infrastrukturarbejde på Vestfyn.

Udviklingen er omvendt positivt påvirket af lavere energiomkostninger til fremføring, lavere infrastrukturafgifter som følge af sporarbejder, lavere omkostninger vedrørende ikke afløftningsberettiget moms samt lavere af- og nedskrivninger.

Den rentebærende gæld er reduceret med 2.152 mio. kr. og udgjorde 7.162 mio. kr. pr.

31. december 2015 (9.314 mio. kr.). Reduktionen skyldes primært, at af- og nedskrivningerne på det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel. Dette forhold har gjort det muligt at indfri lån.

Gearingen udgjorde 2,4 (2,7), og soliditetsgraden udgjorde 34,0 ved udgangen af 2015 (28,7). Afkastet af investeret kapital efter skat udgjorde 4,7 (5,4), og udviklingen skyldes primært faldet i Resultat af primær drift.

DSB's balancesum udgjorde 20.369 mio. kr. pr. 31. december 2015 i forhold til 21.947 mio. kr. ultimo 2014, hvilket er et fald på 1.578 mio. kr. Udviklingen skyldes primært af- og nedskrivninger af Materielle anlægsaktiver samt en nedgang i Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser. Passiverne er nedbragt ved indfrielse af gæld.

DSB har i 2015 investeret 803 mio. kr. (1.021 mio. kr.). Investeringerne vedrører primært store eftersyn. Udviklingen er endvidere påvirket af færre IT- og ejendomsinvesteringer.

Nettoomsætningen

Nettoomsætningen i DSB-koncernen var 11.153 mio. kr. i 2015 (11.388 mio. kr.).

Passagerindtægterne udgjorde 4.969 mio. kr. (5.183 mio. kr.), et fald på 4 procent.

Udviklingen skyldes primært effekten af infrastrukturarbejdet på Vestfyn. Samtidig påvirkes passagerindtægterne af en lavere gennemsnitspris pr. rejse. I 2015 er der indeholdt passagerindtægter vedrørende Øresundsaktivitet for perioden 13. december til 31. december. Passagerindtægter i 2014 var positivt påvirket af regulering vedrørende tidligere år.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 4.883 mio. kr. i 2015 (4.894 mio. kr.). DSB indgik med virkning fra 1. januar 2015 en ny trafikkontrakt om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024.

Indtægter fra trafikkontrakter var i 2015 påvirket af indregning af effekten af tillægskontrakt 1 indgået i september 2015 vedrørende reduktion af kontraktbetaling med 73 mio. kr. Endvidere er 2015 påvirket af overdragelsen af Øresundsaktiviteten pr. 13. december 2015.

Indtægter fra trafikkontrakter var i 2014 påvirket af overdragelsen af trafikken drevet af DSB Småland til Veolia pr. 1. marts 2014.

Salg af kioskvarer mv. er steget med 1 procent i forhold til 2014 og udgjorde 822 mio. kr. (814 mio. kr.).

Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til eksterne kunder udgjorde 257 mio. kr. i 2015 (270 mio. kr.), herunder salg af vedligeholdelsesydelser til Øresundståg, der opererer den svenske del af Øresundstrafikken.

Udlejning af togmateriel udgjorde 222 mio. kr. (227 mio. kr.). Aktiviteten omfatter udlejning af Øresundstogsæt til Transport- og Bygningsministeriet, der som trafikudbyder med ophør 12. december stillede togsæt til rådighed for DSB Øresund, der drev Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver faldt med 52 mio. kr. og udgjorde 537 mio. kr. i 2015.

Andre driftsindtægter udgjorde 568 mio. kr. i 2015 svarende til et fald på 227 mio. kr. Udviklingen i Andre driftsindtægter skyldes primært en reduceret avance ved salg af fast ejendom.

Omkostninger

Omkostningerne udgjorde i alt 9.332 mio. kr. i 2015 (9.323 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer steg med 49 mio. kr. og udgjorde 1.709 mio. kr. i 2015 (1.660 mio. kr.). Udviklingen var påvirket af større forbrug af reservedele og materialer herunder ukurans samt lavere energi-omkostninger.

Andre eksterne omkostninger steg 4 mio. kr. til 3.927 mio. kr. (3.923 mio. kr.). Denne udvikling skyldes blandt andet øgede omkostninger til erstatningstransport grundet omfattende sporarbejder og øget betaling til Rejsekort A/S dog delvist modvirket af lavere infrastrukturafgifter samt lavere ikke afløftningsberettiget moms, hvor 2014 var påvirket af en korrektion vedrørende tidligere perioder.

Personaleomkostninger faldt i 2015 med 44 mio. kr. til 3.696 mio. kr. (3.740 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af faldet i fuldtidsbeskæftigede samt af lavere fratrædelsesomkostninger.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 2.023 mio. kr. i 2015 (2.247 mio. kr.). Faldet skyldes primært, at 2014 var påvirket af 2 poster af engangskarakter – nedskrivning af IC4-togsæt og fremrykkede af- og nedskrivninger vedrørende rejsekort til et samlet beløb på 323 mio. kr., mens 2015 indeholder nedskrivning af IC4- og IC2-togsæt på 127 mio. kr.

Finansielle poster

I 2015 udgjorde Finansielle poster, netto en omkostning på 323 mio. kr. (532 mio. kr.). De finansielle poster er positivt påvirket af en lavere rentebærende gæld samt et væsentligt forbedret resultat i associerede virksomheder.

Udbytte til Transport- og Bygningsministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der på Virksomhedsmødet vedtages at udbetale udbytte på 173 mio. kr. for 2015.

Claw Back

Opgørelse af regulering som følge af overkompensation for 2015 i henhold til kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 afsnit 8.5 (Claw Back) gav ikke anledning til regulering i indtægter fra trafikkontrakten.

Aflønning i DSB

Vederlagspolitikken skal understøtte DSB's strategi og værdier og har til formål at sikre grundlaget for løn- og ansættelsesvilkår i DSB.

Vederlagspolitikken tager udgangspunkt i det relevante marked for stillingen under hensyntagen til de særlige forhold, som gælder for at drive selvstændig offentlig virksomhed. Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til, at DSB's løndannelse er præget af ordentlighed og åbenhed. DSB ønsker at give et vederlag, som understøtter DSB's forretningsmæssige mål, værdier og evne til at tiltrække kompetente medarbejdere på konkurrencedygtige vilkår. Vederlagspolitikken skal understøtte og sikre sund og effektiv risikostyring.

Det gennemsnitlige årlige vederlag til Ledelsen (direktørkredsen eksklusivt Direktionen) udgjorde 3,0 mio. kr. inklusive vederlag til fratrådte direktører.

Ingen medarbejder har i 2015 fået udbetalt mere end det gennemsnitlige årlige vederlag for Ledelsen. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,4 mio. kr. årligt.

Af vederlagspolitikken fremgår det, at der fremadrettet kun med Vederlagsudvalgets godkendelse i ganske særlige tilfælde kan aftales fratrædelsesgodtgørelser, der afviger fra Funktionærlovens bestemmelser. For de nu gældende kontrakter for Ledelsen og chefer, der refererer til Direktionen eller Ledelsen, hvori der indgår aftale om fratrædelsesgodtgørelse, svarer godtgørelsen til mellem 6 og 12 måneders løn. Dette gælder ikke for den administrerende direktør. Dennes kontrakt indeholder en bestemmelse om 24 måneders opsigelse fra DSB's side indtil 1 års ansættelse og 18 måneders opsigelse indtil 2 års ansættelse. Herefter 12 måneders opsigelse fra DSB's side.

Forventninger til 2016

DSB forventer negative økonomiske konsekvenser i 2016 af de væsentlige arbejder på infrastrukturen. Der er blandt andet planlagt omfattende sporarbejder på Østfyn. Sådanne sporarbejder påvirker erfaringsmæssigt DSB's indtjening med tab af billetindtægter samt øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Indførelsen af ID-kontrol ved den svenske grænse medfører omkostninger og tabte passagerindtægter i 2016. Der er usikkerhed om varigheden af ID-kontrollen og om en eventuel indførelse af transportøransvar ved den tyske grænse.

DSB's økonomi er ligeledes påvirket af effekten af den indgåede tillægskontrakt 1 fra september 2015, der reducerer indtægter fra trafikkontrakten med 2,7 mia. kr. i kontraktperioden.

Endelig forventes omkostninger til forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog" samt en række kundeorienterede aktiviteter at påvirke resultatet for 2016.

DSB forventer et resultat før skat og poster af engangskaraktér i niveauet 300 mio. kr. for 2016.

Sikkerhed

DSB valgte i sommeren 2015 organisatorisk at samle sine sikkerhedsfunktioner i en ny central sikkerhedsafdeling med reference til direktøren for DSB Drift.

DSB overtog 13. december 2015 driften af Kystbanen fra DSB Øresund. Den sikkerhedsmæssige integration i DSB sker parallelt med implementeringen af DSB's sikkerhedsledelsessystem.

DSB har endvidere med virkning fra 15. juli 2015 overdraget forvalteransvaret for de i DSB tilbageværende spor i drift til Banedanmark. DSB opretholder på den baggrund ikke længere godkendelse til jernbaneinfrastrukturforvaltning som omfattet af Jernbaneloven.

Tabel 2: Hændelser ¹⁾				
Antal	Vækst			
	2015	2014	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	13	12	1	8
Personskade				
- Omkomne	8	5	3	60
- Alvorligt tilskadekomne	5	5	0	0
- Lettere tilskadekomne	37	70	-33	-47
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	157	128	29	23
- Ikke-sikret område (D-E)	122	144	-22	-15
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	27	23	4	17
Knækket hjul eller aksel	1	0	1	-

¹⁾ Tabellen omfatter de væsentligste sikkerhedsindikatorer for Fjern- & Regionaltog, S-toget og DSB Øresund i 2015. Indikatorerne er i modsætning til tidligere år, opgjort samlet for forhold, der både er indenfor og udenfor DSB's indflydelse.

Igen i 2015 har signalforbikørsler været et fokusområde. Antallet af signalforbikørsler i 1. kvartal 2015 var på niveau med 1. kvartal 2014, hvorefter der i 2. og 3. kvartal blev registreret utilsigtede stigninger. Som led i den løbende opfølgning og analysearbejdet blev der i 4. kvartal sat ind med målrettede korrigerende og forebyggende handlinger. Såvel analysearbejdet som arbejdet med udredning og forbedret målretning af korrigerende og forebyggende handlinger vil ligeledes være fokusområde i 2016.

DSB har i 2015 fortsat det intensive arbejde med kortlægning af DSB's sikkerhedsbærende processer med henblik på udarbejdelse og idriftsættelse af DSB's nye sikkerhedsledelsessystem.

DSB kortlægger og dokumenterer i den forbindelse alle processer, arbejdsgange, opgaver, ansvar, roller og kompetencer inden for alle de områder, der berører jernbanesikkerheden.

DSB satte det nye sikkerhedsledelsessystem i drift 30. november 2015. DSB har en stor opgave med at implementere og integrere systemet i organisationen i 2016 inden for den tidsramme, der er aftalt med Trafik- og Byggestyrelsen for 2016. Med de nye ledelsesprocesser kan DSB fastholde den operationelle sikkerhed og samtidig styrke den ledelsesmæssige styring af virksomhedens sikkerhedsaktiviteter.

På baggrund af arbejdet med udvikling og implementering af DSB's nye sikkerhedsledelsessystem blev der i 2015 gennemført tilsyn for at sikre opretholdelse af det eksisterende sikkerhedsniveau.

Risikostyring

DSB har udviklet et risikostyringskoncept samt etableret en central koordination af dette. Den praktiske håndtering er forankret i forretningen gennem en klar fordeling af ejerskab og ansvar for håndtering af risici.

Risikostyring er herudover integreret i vitale forretningsprocesser, herunder ved godkendelse af investeringer samt i større programmer.

Risici er defineret som usikkerhed knyttet til DSB's fremtidige målsætninger, som kan ramme bredt på sikkerhed, rettidighed, omdømme og økonomi.

Ved indgåelse af trafikkontrakt for en ny 10-årig periode er de overordnede linjer for DSB fastlagt. Trafikkontrakten indeholder blandt andet målsætninger for rettidighed og økonomi, der skal opfyldes. DSB har derfor fokus på implementering af og opfølgning på kontraktvilkår.

DSB er til stadighed offentligt eksponeret, og som leverandør af en offentlig serviceydelse underlagt de regulatoriske forhold, som Folketinget har vedtaget. DSB er endvidere underlagt krav og ønsker til den offentlige trafik i Danmark. Ændrede forudsætninger vil kunne påvirke den generelle kundeoplevelse og påvirke økonomien negativt. Risikoen søges håndteret ved at forblive konkurrencedygtig gennem et rettidigt kerneprodukt og løbende effektivisering.

Kommerciel

DSB er i konkurrence med andre transportformer og risikerer derved at miste passagerer til eksempelvis biler, busser og nye samkørselsformer. Årsagen findes blandt andet fra det bedre økonomiske klima, men også fra de lave benzin- og dieselpriiser i kombination med omfanget af gennemførte sporarbejder.

Den vigtige infrastruktur

DSB er i såvel det mellemlange som det lange perspektiv afhængig af, at den planlagte udbygning af infrastrukturen leveres til tiden. Udrulningen af det nye signalsystem og elektrificeringen af hovedstrækningerne er afgørende for, at DSB i kontraktperioden kan levere stabil togdrift, og at det materiel som DSB investerer i kan benyttes på infrastrukturen. Da procestiden for at investere i nyt ma-

teriel strækker sig over 4 til 5 år, er tidspunktet for elektrificering til Kalundborg og Rødby Havn samt til Aarhus, Aalborg og Frederikshavn afgørende for de beslutninger, der skal træffes i det kommende år. Især den sjællandske regionaltrafik, som køres med dobbelt-dækkervognene baseret på trækraft fra 30 år gamle diesellokomotiver, er udfordret. DSB prøver med en lang række aktiviteter at reducere forureningen fra disse lokomotiver, men den optimale løsning er at anskaffe nye ellokomotiver baseret på, at elektrificeringen på Sjælland vil være på plads.

Det er ligeledes afgørende for en fortsat effektiv togdrift, at udrulningen af det nye signalsystem følger den fastlagte tidsplan. Usikkerhed omkring endelige specifikationer af signalsystemet gør det ekstra komplekst blandt andet at specificere kravene til nye lokomotiver.

Den generelle bevægelse mod øget produktdigitalisering, harmonisering af takstsystemer på tværs af Danmark og rejsekortets fortsatte implementering skal gøre det nemmere at være kunde. På kort sigt er der risiko for tab af kundetilfredshed og øgede udgifter til vedligeholdelse af flere parallelle produktsystemer.

Gevinsterne ved øget digitalisering er til gengæld store, og den bedre kundeoplevelse og konkurrencedygtige produkter er med til at skabe tillid.

Operationel

Materielleleverancer til drift er essentielt for DSB's driftsevne. Driftsstabilitet er nøglen til forbedringer i den løbende service. Det fremadrettede behov for komponenter, omfanget af nye fejltypen samt omkostninger til vedligeholdelse kan afvige fra det forudsatte. Disse risici søges blandt andet håndteret gennem en robust reservedelsplanlægning.

DSB er som togoperatør afhængig af en vel fungerende jernbaneinfrastruktur. 2015 viste på ny, at både vejrlig og nedbrud på infrastruktur har ramt rettidigheden og økonomien negativt. I 2016 vil dette være et risikotema i

fokus, som søges håndteret gennem systematisk koordinering med infrastrukturudbyderen Banedanmark.

Finansiel

I forbindelse med den løbende drift og finansiering er virksomheden påvirket af udviklingen og prissætningen i de finansielle markeder. De største risici er forbundet med usikkerhed i de fremtidige renter og energipriser. Alle finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling er detaljeret beskrevet i denne årsrapport.

Sikkerhed

Togkørsel er fortsat en meget sikker transportform, men det er kun kunderne, som må tage sikkerheden for givet. DSB håndterer risikoen for ulykker gennem et operationelt fokus på jernbanesikkerhed samt implementeringen af et nyt sikkerhedsledelsessystem. Uanset dette er DSB eksponeret for udefra kommende hændelser, så som terror. DSB håndterer denne risiko ved at have et beredskab, planer samt ved afholdelse af øvelser.

IT-sikkerhed

Som omtalt i delårsrapporten for 3. kvartal, etablerede DSB i 2015 en selvstændig IT sikkerhedsafdeling for at øge fokus på datasikkerhed. Afdelingens aktiviteter omfatter IT sikkerhed i bred forstand og har fokus på at sikre DSB's informationsaktiver (kundeoplysninger og forretningsdata) for at bevare kundernes tillid til DSB.

Samlet har året resulteret i en række aktiviteter, herunder:

- Dataklassifikation af DSB's IT-systemer
- Retningslinjer for databehandleraftaler med eksterne samarbejdspartner
- Evaluering af DSB's modenhedsniveau i forhold til eksterne standarder
- IT-sikkerhedsmæssig opfølgning på kontrakten med NNIT

I det kommende år vil IT-Sikkerhedsafdelingen blandt andet fokusere på at sikre efterlevelse af persondataforordningen fra EU, opfølgning

på kontroller i IT-miljøerne samt opmærksomhedskampanjer for medarbejdernes korrekte anvendelse af IT.

Projekter

DSB har startet processen vedrørende indkøbet af fremtidens eltog og eksponeres derfor mod risici naturligt relateret til store togan-skaffelser. Disse omfatter blandt andet markedsudsving, risici knyttet til projekteksekverering samt leverandørens evne til at levere et kvalitetsprodukt til tiden. Disse risici håndteres i en projektorganisation og styrkes gennem samspillet med Risikostyring på tværs af DSB, Transport- og Bygningsministeriet og eksterne assessorer.

Banedanmark er i færd med at udskifte signal-systemet i infrastrukturen (Signalprogrammet). Dette arbejde vil betyde adskillige spor-spærringer over de næste mange år, og påvirkningen overfor DSB's kunder vil afhænge af et godt samarbejde mellem DSB og Banedanmark. Risici relateret hertil er usikkerhed om serviceforringelser og forsinkelser, hvilket fordrer en god programstyring samt en koordinering med Banedanmark.

Compliance

DSB kan risikere negativ indvirkning på omdømme eller økonomi, såfremt DSB ikke overholder generel lovgivning, etiske standarder eller har mangelfulde processer. Indførte dispositionsbeføjelser, politikker, retningslinjer og et kontraktstyringssystem samt opfølgning herpå skal minimere risikoen for svig eller fejl.

Især risici som følge af den øgede digitalisering af salgskanaler med kunderelaterede personfølsomme oplysninger betyder, at DSB prioriterer IT-sikkerhed og overholdelse af lovgivning for persondata højt.

God selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsledelse, der fremgår af "Statens ejerskabspolitik april 2015" Bestyrelsens forretningsorden og

DSB's vedtægter er blevet revideret i overensstemmelse hermed. Politikken indeholder retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. "Statens ejerskabspolitik" findes på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk.

Herudover forholder DSB sig til anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse. DSB bestræber sig på at efterleve anbefalingerne i det omfang, de er relevante for DSB og på en sådan måde, at DSB samtidig opfylder statens anbefalinger og DSB-loven. Anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse findes på hjemmesiden www.corporategovernance.dk.

Med afsæt i Komiteen for god Selskabsledelses anbefalinger, er der i 2015 udarbejdet status på DSB's efterlevelse af anbefalingerne for god selskabsledelse. Status er offentliggjort på www.dsb.dk under "God selskabsledelse".

Åbenhed og transparens

Kommunikation

DSB tilstræber, at dialogen mellem virksomheden og interessenterne (ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere) er så åben og bred som muligt, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt. DSB har en interessenthåndteringspolitik, der er udarbejdet i forståelse med ejeren.

Kundeambassadøren

DSB's kundeambassadør behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at DSB's kunder får den service, de som kunder er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet i DSB, men som mener, at de ikke har fået et tilfredsstillende svar på deres henvendelse. Kundeambassadøren afleverer halvårligt en statusrapport til DSB's direktion.

Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB er forpligtet til hurtigst muligt at give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om alle væsentlige forhold, der vedrører virksomheden, og som kan antages at få betydning for DSB's fremtid, ejer, kreditorer eller medarbejdere.

Samtlige meddelelser indsendes elektronisk via www.offentlige-selskaber.dk.

Års- og delårsrapporter

Som selvstændig offentlig virksomhed aflægger DSB regnskab i henhold til årsregnskabslovens §102. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i Lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

DSB's bestyrelse skal afgive kvartals- og halvårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabslovens kapitel 16. Kvartals- og halvårsrapporter sendes til transport- og bygningsministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transport- og bygningsministeren, hvor blandt andet virksomhedens økonomiske situation drøftes, jf. vedtægternes §7.2.

Transport- og Bygningsministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til Lov om jernbane §8, stk. 3. Seneste udgave af regnskabsreglementet trådte i kraft 4. november 2015.

Redegørelse for samfundsansvar

I henhold til årsregnskabslovens §99a skal DSB, som selvstændig offentlig virksomhed, redegøre offentligt for, hvordan virksomheden forholder sig til samfundsansvar. Redegørelsen skal blandt andet indeholde oplysning om DSB's politikker for samfundsansvar, samt hvordan DSB omsætter sine politikker for samfundsansvar til handling. Rapporten er for 2015 indarbejdet i årsrapporten under Samfundsansvar. Desuden udarbejder DSB årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på www.dsb.dk.

Etik

DSB's ledelse har, med involvering af de faglige organisationer og en række fagområder, udviklet en etisk politik, der gælder for alle DSB's medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne partnere, hvordan DSB håndterer forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til velgørenhed samt DSB's forventninger til alle medarbejders integritet og saglighed.

I 2013 etablerede DSB en whistleblowerordning, der administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. DSB's medarbejdere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af DSB's forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svig. I 2015 blev der indberettet 6 sager via ordningen. Ingen af disse sager vurderes at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed

DSB's bestyrelse har i 2015 drøftet måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingslovens §11, stk. 2, hvoraf det fremgår, at virksomhedens bestyrelse bør have en afbalanceret kønssammensætning, det vil sige minimum 1/3 af det underrepræsenterede køn. Dette svarer til den aktuelle bestyrelsessammensætning (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). DSB's aktiviteter for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af Mangfoldighed i Samfundsansvar.

Offentlighed

DSB's virksomhedsmøde, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for pressen.

På DSB's virksomhedsmøde deltager transport- og bygningsministeren, bestyrelsen, direktionen og DSB's revisorer. Virksomhedsmødet ledes af en dirigent, som udpeges af transport- og bygningsministeren.

Det ordinære virksomhedsmøde afholdes hvert år inden udgangen af april måned. Endvidere offentliggør DSB virksomhedens vedtægter og årsrapport på www.dsb.dk.

Ifølge DSB-loven gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.

DSB regulering

DSB er reguleret efter Lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med senere ændringer om DSB (DSB-loven). DSB's vedtægter fra 17. december 2015 er udstedt i medfør af DSB-lovens §5, stk. 1.

Ledelsesudvalg

DSB etablerede i 2012 et Revisions- og et Vederlagsudvalg. I 2013 etablerede DSB et Materieludvalg.

Revisionsudvalget består af følgende medlemmer:

Carsten Gerner, formand
Lars Andersen
Andreas Hasle

Vederlagsudvalget består af følgende medlemmer:

Annette Sadolin, formand
Peter Schütze
Hans Christian Kirketerp-Møller

Materieludvalget består af følgende medlemmer:

Helge Israelsen, formand
Peter Schütze
Christina Grumstrup Sørensen
Preben Steenholdt Pedersen

DSB's ledelse

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

DSB's bestyrelse består dels af medlemmer valgt af transport- og bygningsministeren på det ordinære virksomhedsmøde, dels af medlemmer valgt af medarbejderne i DSB.

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

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentation og suppleanter for disse, herunder reglerne for koncernrepræsentation og valgbarhed.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en selvaluering af bestyrelsens arbejde, af de individuelle medlemmer og af de samlede kompetencer i bestyrelsen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at identificere mulige forbedringsmuligheder for bestyrelsens arbejde og dermed dens værdiskabelse. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 2 år. Genvalg kan finde sted for en periode på 1 år eller mere. Transport- og bygningsministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2015

I 2015 bestod DSB's bestyrelse af ni medlemmer, hvoraf seks er valgt af transport- og bygningsministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over DSB's bestyrelse fremgår af Om DSB.

De virksomhedsmødevalgte bestyrelsesmedlemmer anses for at være uafhængige, dog har Lars Andersen været medlem af bestyrelsen siden 1999.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og fastsætter dennes ansættelsesvilkår. Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i DSB's vedtægter. Direktionen består af et til fire

medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager DSB's daglige ledelse.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2015

DSB har i januar 2016 afhændet ejendomme. Afhændelsen indgår i balancen under Ejendomme solgt – endnu ikke overdraget.

Der er ikke i øvrigt indtruffet begivenheder efter 31. december 2015, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2015.

Øvrige forhold

Direktionen er pr. 1. januar 2016 udvidet til fire medlemmer.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

26. februar 2015

Indsendelse af meddelelse om Årsrapport 2014

3. marts 2015

Indsendelse af indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde

7. april 2015

Indsendelse af referat af ordinært virksomhedsmøde

12. maj 2015

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1. kvartal 2015

17. juni 2015

Ændringer i ledelsen af DSB Øresund A/S

21. august 2015

Indsendelse af meddelelse om halvårsrapport 2015

24. august 2015

DSB justerer organisationen

3. november 2015

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1.-3. kvartal 2015

9. december 2015

Indsendelse af indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

17. december 2015

Indsendelse af referat af ekstraordinært virksomhedsmøde

17. december 2015

Meddelelse om ændring i direktion

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2015 for DSB.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2015.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og koncernens og modervirksomhedens finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og modervirksomheden står over for.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, 25. februar 2016

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Anders Egehus
Direktør for Drift

Susanne Mørch Koch
Direktør for Kommerciel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Carsten Gerner

Helge Israelsen

Christina Grumstrup Sørensen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen

Intern revisors erklæring

Til bestyrelsen

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2015, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, anvendt regnskabspraksis og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

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 årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendige for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

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. 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 årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontroller. 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december

2015 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

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.

Taastrup, 25. februar 2016

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard
Revisionschef

De uafhængige revisorerers erklæring

Til transport- og bygningsministeren

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2015, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, anvendt regnskabspraksis og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

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 årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendige for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejl-information, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af koncernregnskabet og årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

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 samt god offentlig revisionskik, jf. rigsrevisorloven. 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 årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontroller. 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.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten samt love og andre forskrifter.

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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2015 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakten samt love og andre forskrifter.

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, 25. februar 2016

Ernst & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor

Torben Bender
Statsaut. revisor

Lone L. Strøm
Rigsrevisor

Morten Brædstrup Holm
Kontorchef



Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse						
Modervirksomhed				Koncern		
2014	2015	Note	Beløb i mio. kr.	2015	2014	
			Indtægter			
9.590	9.390	1	Nettoomsætning	11.153	11.388	
88	69		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	537	589	
835	645	2	Andre driftsindtægter	568	795	
10.513	10.104		Indtægter i alt	12.258	12.772	
			Omkostninger			
575	537	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.709	1.660	
4.216	4.415	4,5,6	Andre eksterne omkostninger	3.927	3.923	
2.492	2.423	7	Personaleomkostninger	3.696	3.740	
7.283	7.375		Omkostninger i alt	9.332	9.323	
3.230	2.729		Resultat før af- og nedskrivninger	2.926	3.449	
2.218	1.999	8	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.023	2.247	
1.012	730		Resultat af primær drift	903	1.202	
			Finansielle poster			
167	104	9	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-	
-156	0	10	Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	-156	
15	23	11	Finansielle indtægter	22	18	
387	336	11	Finansielle omkostninger	345	394	
-361	-209		Finansielle poster, netto	-323	-532	
651	521		Resultat før skat	580	670	
		12	Skat			
-146	-85		Skat af årets resultat	-132	-186	
-3	10		Regulering af skat vedrørende tidligere år	-2	-2	
-149	-75		Skat i alt	-134	-188	
502	446		Årets resultat	446	482	
			Årets resultat fordeles således:			
			DSB	446	502	
			Minoritetsinteresser	0	-20	
			Årets resultat	446	482	
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:			
0	173		Udbytte til Transport- og Bygningsministeriet			
502	273		Overført resultat			
502	446		I alt			

Balance – Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2014	2015	Note	Beløb i mio. kr.	2015	2014
		13	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Erhvervede rettigheder	0	2
0	0		Strategiske udviklingsprojekter	0	0
336	252		Øvrige udviklingsprojekter	253	335
79	36		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	40	81
415	288		Immaterielle anlægsaktiver i alt	293	418
		14	Materielle anlægsaktiver		
4.188	4.081		Grunde og bygninger	4.548	4.827
13.060	12.204		Transportmateriel	12.023	12.911
899	823		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	985	1.063
205	155		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	174	231
18.352	17.263		Materielle anlægsaktiver i alt	17.730	19.032
		15	Finansielle anlægsaktiver		
1.278	1.401		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Kapitalandele i associerede virksomheder	0	0
2	22		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
252	256		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	256	252
2	2		Andre kapitalandele	2	2
115	133		Andre tilgodehavender	133	115
1.649	1.814		Finansielle anlægsaktiver i alt	391	369
20.416	19.365		Anlægsaktiver i alt	18.414	19.819
17	14	16	Varebeholdninger	425	427
-	-	14	Ejendomme solgt - endnu ikke overdraget	106	-
			Tilgodehavender		
895	678		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	793	983
25	47		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
62	0		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
286	237	17	Andre tilgodehavender	387	469
225	180	18	Periodeafgrænsningsposter	202	222
1.493	1.142		Tilgodehavender i alt	1.382	1.674
11	13		Likvide beholdninger	42	27
1.521	1.169		Omsætningsaktiver i alt	1.955	2.128
21.937	20.534		Aktiver i alt	20.369	21.947

Balance - Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2014	2015	Note	Beløb i mio. kr.	2015	2014
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
0	0		Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	-	-
1.541	1.998		Overført resultat	1.998	1.541
0	173		Foreslået udbytte	173	0
6.301	6.931		Egenkapital i alt	6.931	6.301
-	-	19	Minoritetsinteresser	0	0
6.301	6.931		Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	6.931	6.301
			Hensatte forpligtelser		
87	109	20	Andre hensatte forpligtelser	101	147
1.446	1.505	21	Udsudte skatteforpligtelser	1.390	1.287
1.533	1.614		Hensatte forpligtelser i alt	1.491	1.434
			Langfristede gældsforpligtelser		
6.867	5.482	11	Langfristede lån	5.482	6.867
-	-	11	Ansvarlig lånekapital	2	7
1.349	769		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	769	1.349
380	335		Anden gæld	335	380
8.596	6.586		Langfristede gældsforpligtelser i alt	6.588	8.603
			Kortfristede gældsforpligtelser		
1.440	1.156	11	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.156	1.440
450	250		Kortfristede lån	250	450
249	269		Kreditinstitutter	269	249
1.162	1.202		Leverandørgæld	1.521	1.611
548	648		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
33	81		Selskabsskat	92	33
807	862	22	Anden gæld	1.070	1.002
818	935	23	Periodeafgrænsningsposter	1.001	824
5.507	5.403		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	5.359	5.609
14.103	11.989		Gældsforpligtelser i alt	11.947	14.212
21.937	20.534		Passiver i alt	20.369	21.947
		14	Sikkerhedsstillelser, pantsætninger og offentlige tilskud		
		24	Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser		
		25	Nærtstående parter		
		26	Regnskabsmæssige vurderinger vedrørende rejsekortet		

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.					
Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2014	4.760	-	1.157	0	5.917
Betalt udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	11	491	-	502
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	5	-10	-	-5
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	371	-	371
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-525	-	-525
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	41	-	41
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	-16	16	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2014	4.760	0	1.541	0	6.301
Årets resultat	-	102	171	173	446
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	4	-	4
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	525	-	525
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-342	-	-342
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-3	-	-3
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	-102	102	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2015	4.760	0	1.998	173	6.931

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2014	4.760	-	1.157	0	5.917
Betalt udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	482	-	482
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	20	-	20
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	-5	-	-5
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	371	-	371
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-525	-	-525
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	41	-	41
Egenkapital pr. 31. december 2014	4.760	-	1.541	0	6.301
Årets resultat	-	-	273	173	446
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	0	-	0
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	4	-	4
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	525	-	525
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-345	-	-345
Egenkapital pr. 31. december 2015	4.760	-	1.998	173	6.931

Pengestrømsopgørelse

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2015	2014
Resultat af primær drift	903	1.202
Regulering for ikke-likvide driftsposter		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.023	2.247
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-46	-8
Andre reguleringer		
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-110	-320
Finansielle poster, betalt	-331	-379
Selskabsskat, betalt	-37	-19
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	2.402	2.723
Ændring i driftskapital		
Ændring i tilgodehavender	276	-183
Ændring i ejendomme solgt – endnu ikke overdraget	-	154
Ændring i varebeholdninger	2	-129
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	86	-237
Ændring i driftskapital i alt	364	-395
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	2.766	2.328
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-803	-948
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	192	408
Indskud i associeret virksomhed	0	-73
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-611	-613
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
Provenu ved optagelse af langfristede lån	-	897
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	250	1.450
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-1.960	-2.351
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-450	-1.600
Ændring i kreditinstitutter	20	-130
Indbetalt hybridkapital fra minoritetsinteressenter	-	22
Betalt udbytte til Transport- og Bygningsministeriet	0	0
Betalt udbytte til minoritetsaktionær	-	-2
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-2.140	-1.714
Ændring i likvider i alt	15	1
Likvider 1. januar	27	26
Likvider 31. december	42	27

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2014.

Præsentation

Dattervirksomheden DSB Rejsekort A/S er pr. 1. januar 2015 fusioneret med DSB som fortsættende virksomhed. I henhold til koncernens regnskabspraksis er sammenlægningsmetoden anvendt, hvorfor sammenligningstal for 2014 samt hoved- og nøgletal er tilpasset.

Der er endvidere foretaget reklassifikation af væsentlige poster af primær karakter i forhold til jernbanevirksomheden fra Andre tilgodehavender til Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser og tilsvarende fra Anden gæld til Leverandørgæld. Ligeledes er der sket en reklassifikation i Resultatopgørelsen mellem Andre driftsindtægter og Nettoomsætning samt mellem Andre eksterne omkostninger og Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer. Sammenligningstal er tilpassede.

Segmentoplysninger

DSB har fra 2015 valgt at førtidsimplementere årsregnskabslovens nye oplysningskrav til segmentoplysninger. Fremover angives således alene nettoomsætningens fordeling på aktiviteter som anført i note 1, da fordeling på geografiske markeder ikke afviger betydeligt indbyrdes med hensyn til tilrettelæggelsen af salget.

Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

Som målevaluta benyttes danske kroner. Alle andre valutaer anses som fremmed valuta.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden DSB og tilknyttede virksomheder, hvori DSB-koncernen har bestemmende indflydelse.

Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men i hvilke DSB-koncernen besidder 20 procent eller mere af stemmerettighederne og udøver en betydelig indflydelse på den driftsmæssige og finansielle ledelse, betragtes som associerede virksomheder.

Virksomheder, der ejes og drives sammen med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) konsolideres pro rata.

Koncernregnskabet udarbejdes som et sammendrag af modervirksomhedens, de tilknyttede virksomheders (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis. Regnskabsposter med ensartet indhold sammenlægges og efterfølgende elimineres koncerninterne indtægter og omkostninger, koncerninterne mellemværender og udbytter samt koncerninterne fortjenester og tab.

Ved erhvervelse af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de ny erhvervede virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Der indregnes en hensat forpligtelse til dækning af omkostninger ved besluttede og offentliggjorte omstruktureringer i den erhvervede virksomhed i forbindelse med anskaffelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Ved virksomhedssammenslutninger som køb og salg af kapitalandele, fusioner, spaltninger, tilførsel af aktiver og aktieombytninger mv. ved deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes sammenlægningsmetoden. Forskellen mellem det af talte vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi indregnes på egenkapitalen. Der foretages endvidere tilpasning af sammenligningstal for tidligere regnskabsår.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser, inklusive hensatte forpligtelser til omstrukturering, indregnes under immaterielle anlægsaktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen

efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid, dog maksimalt 20 år. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill), der modsvarer en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen under periodeafgrænsningsposter og indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at tabene eller omkostningerne realiseres, eller overføres til Andre hensatte forpligtelser efterhånden som forpligtelserne bliver aktuelle og kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Goodwill og negativ goodwill fra erhvervede virksomheder kan reguleres indtil udgangen af året efter anskaffelsen.

DSB's kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) udledes med de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på overtagelsestidspunktet (past equity-metoden). De årsregnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis. I koncernregnskabet indregnes dattervirksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af dattervirksomhedernes resultat og egenkapital indregnes som særskilte poster under resultatopgørelse og balance. I koncernregnskabet indregnes koncernens andel af joint venture-virksomhedernes indtægter og omkostninger, aktiver og forpligtelser linje for linje. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt.

Kapitalandele i associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode til den forholdsmæssigt ejede andel af virksomhedens egenkapital. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt. Den forholdsmæssigt ejede andel af de associerede virksomheders resultater efter skat medtages i resultatopgørelsen.

Nyerhvervede virksomheder medtages i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet, og solgte eller afviklede virksomheder medtages indtil afhændelses- eller afviklingstidspunktet.

Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte og afviklede virksomheder eller aktiviteter.

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

Omregning af fremmed valuta

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

Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens erhvervelse eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Ved indregning af udenlandske tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder i fremmed valuta betragtes disse som selvstændige enheder, hvor resultatopgørelsen omregnes til gennemsnitlige valutakurser, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursforskelle, opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser samt ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative ændringer i dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indregnes som tilgodehavende eller gældsforpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Ved realisation af det sikrede overføres indtægter og omkostninger vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra egenkapitalen og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Passagerindtægter indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet eller udløbet på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salget og udbetalinger vedrørende Rejsetidsgarantiordningerne fratrækkes i nettoomsætningen.

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes over de perioder, de vedrører, når indtægten kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Indtægter vedrørende tjenesteydelser indregnes i takt med, at tjenesteydelserne leveres.

Indregningskriteriet for øvrige varer og provisioner er, når levering og risikoovergang har fundet sted.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Posten omfatter arbejde, der er udført for egen regning i forbindelse med udførelse af blandt andet større vedligeholdelseseftersyn af togsæt, der aktiveres. Værdien måles på grundlag af registrerede omkostninger med-

gået til arbejdets udførelse baseret på registreringer af de medgåede omkostninger i form af eget arbejde mv. I posten medregnes direkte henførbare omkostninger og en forholdsmæssig andel af indirekte produktionsomkostninger (IPO).

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden, herunder kompensationer og erstatningsbeløb. Indregning foretages, når indtægterne kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i beholdning af Energi til fremføring, Kioskvarer mv. og Reservedele mv.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger indeholder hovedsagelig omkostninger af primær karakter i forhold til jernbanevirksomheden – eksempelvis Infrastrukturafgifter, Leje af togmateriel mv., Ikke afløftningsberettiget moms og Administrationsomkostninger.

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i resultatopgørelsen og i balancens poster.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger indeholder lønninger, vederlag, pensionsbidrag og øvrige personaleudgifter til virksomhedens ansatte, herunder direktion og bestyrelse. DSB indbetaler pensionsbidrag for tjenestemænd til staten, som har pensionsforpligtelsen. Pensionsforpligtelsen for øvrige medarbejdere er afdækket i bi-dragsbaserede pensionsordninger.

Resultat i tilknyttede og associerede virksomheder

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders (dattervirksomheders og joint ventures) Resultat efter skat med elimi-

nering af koncerninterne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

I modervirksomheden og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat med eliminerings af forholdsmæssige interne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

Finansielle poster

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

Skat af årets resultat

DSB er omfattet af de danske regler om tvungen sambeskatning af koncernens danske tilknyttede virksomheder. De tilknyttede virksomheder indgår i sambeskatningen fra det tidspunkt, hvor de indgår i konsolideringen i koncernregnskabet, og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

DSB er administrationsenhed for sambeskatningen og betaler som følge heraf al selskabsskat til skattemyndighederne.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra de virksomheder, der har kunnet anvende disse underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud (fuld fordeling).

Årets skat består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat, herunder forskydninger som følge af ændret skattelovgivning eller -sats. Årets 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.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software.

Erhvervede rettigheder i form af trafikkontrakter måles til amortiseret kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Udviklingsprojekter, der er klart defineret og identificeret, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende projektet, indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække produktions-, salgs- og administrative omkostninger samt selve udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes.

Erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, herunder gæger og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til virksomhedens udviklingsaktiviteter.

Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af udviklingsprojekter indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører udviklingsperioden. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Erhvervede rettigheder afskrives lineært over den resterende kontraktperiode.

Færdiggjorte udviklingsprojekter afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er for regnskabsåret 2015 vurderet til:

Erhvervede rettigheder	5 - 10 år
Strategiske udviklingsprojekter	3 - 10 år
Øvrige udviklingsprojekter, herunder software	3 - 5 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyn- tagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsme- tode og brugstider revurderes årligt med fremadrettet virkning. Scrapværdien fastsæt- tes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives for- holdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtag- ning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivnin- gerne fremadrettet som en ændring i regn- skabsmæssige skøn.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fra- drag af salgsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjene- ster eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eks- terne omkostninger.

Materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger, Transportmateriel samt Driftsmateriel, inventar og andet udstyr måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger måles til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger eller til genind- vindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver omfatter

kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandø- rer og løn.

Forudbetalinger på endnu ikke leverede mate- rielle anlægsaktiver aktiveres.

Rente- og låneomkostninger på lån til finan- sierung af fremstilling af materielle anlægsakti- ver, herunder forudbetalinger, indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillings- perioden. Alle øvrige finansieringsomkostnin- ger indregnes i resultatopgørelsen.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er for regnskabsåret 2015 vurderet til:

Grunde	afskrives ikke
Bygninger	30 - 60 år
Installationer	10 - 15 år
Transportmateriel	2 - 25 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3 - 25 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyn- tagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsme- tode og brugstid revurderes årligt med frem- adrettet virkning. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives for- holdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtag- ning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivnin- ger fremadrettet som en ændring i regnskabs- mæssige skøn.

Ved den oprindelige anskaffelse af det materi- elle anlægsaktiv tages der hensyn til den kor- tere brugstid af en del af aktivet, hvorfor denne del allerede på anskaffelsestidspunktet, regnskabsmæssigt behandles som et separat aktiv med en kortere brugstid og derved af- skrivningsperiode.

Omkostninger til større vedligeholdelseefter-syn indregnes separat og afskrives over brugstiden, det vil sige perioden frem til næste eftersyn.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller skrotning af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris, med fradrag af nedtagelses-, salgs- og retableringsomkostninger, og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder måles efter den indre værdi metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter modervirksomhedens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr. Tilgodehavender og andre langfristede finansielle aktiver, der anses for at være en del af den samlede investering i virksomheden, nedskrives med eventuel resterende negativ indre værdi. Tilgodehavender nedskrives ved indikation på værdiforringelse. Der indregnes alene en hensat forpligtelse til at dække den resterende negative indre værdi, hvis koncernen har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder overføres under egenkapitalen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdi metode i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Lån til associerede virksomheder måles til amortiseret kostpris.

Andre kapitalandele måles til dagsværdi. Kan en dagsværdi ikke måles pålideligt, måles kapitalandelen til kostpris. Alle dagsværdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

Nedskrivning af anlægsaktiver

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

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

Varebeholdninger

Olie til fremføring og Reservedele måles til kostpris opgjort efter gennemsnitsmetoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger og eventuelle forarbejdningsomkostninger samt andre omkostninger, der direkte eller indirekte kan henføres til varebeholdningen.

Kioskvarer mv. måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Ukurante varebeholdninger nedskrives til nettorealisationsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationsværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere sal-

get, og fastsættes under hensyntagen til omsættelighed, ukurans og udvikling i forventet salgspris.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi.

Der foretages nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på, at et tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet, foretages nedskrivning på individuelt niveau.

Tilgodehavender, hvorpå der ikke foreligger en objektiv indikation på værdiforringelse på individuelt niveau, vurderes på porteføljeniveau for objektiv indikation for værdiforringelse. De objektive indikatorer, som anvendes for porteføljer, er baseret på historiske tabserfaringer.

Nedskrivninger opgøres som forskellen mellem den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender og de forventede pengestrømme, herunder realisationsværdi, af eventuelle modtagne sikkerhedsstillelser.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Egenkapital

Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode omfatter nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder i forhold til kostpris.

Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på det ordinære virksomhedsmøde (deklareringstidspunktet). Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Minoritetsinteresser

I Minoritetsinteresser indgår hybridkapital i form af ansvarlige lån til tilknyttede virksomheder indbetalt fra minoritetsaktionærer. Ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lån tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejere i tilknyttede virksomheder.

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes, når DSB-koncernen som følge af en begivenhed indtruffet senest på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen.

Hensatte forpligtelser indregnes og måles som det bedste skøn over de beløb, hvormed forpligtelserne forventes at kunne indfries. Hensatte forpligtelser med forventet forfaldstid ud over et år fra balancedagen måles til tilbagediskonteret værdi i de tilfælde, hvor det har betydning for værdiansættelsen.

Selskabsskat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte acontoskatter.

Skyldige og tilgodehavende sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under mellemværender med tilknyttede virksomheder.

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende skattemæssigt ikke-afskrivningsberettiget goodwill og kontorejendomme samt andre poster, hvor midlertidige forskelle - bortset fra virksomhedsovertagelser - er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. I de tilfælde, hvor opgø-

relse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

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

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

Administrationsenheden DSB hæfter sammen med koncernens danske selskaber solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomster mv.

Gældsforpligtelser

Gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden som en finansiell omkostning ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Andre gældsforpligtelser, som blandt andet omfatter gæld til leverandører samt tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder, måles til nettorealiseringsværdi.

Leasing

Leasingforpligtelser opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingforpligtelser.

Leasingomkostninger vedrørende operationel leasing indregnes løbende i resultatopgørelsen over leasingperioden.

De samlede forpligtelser vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under gældsforpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser omfatter forhold eller situationer, der eksisterer på balancetidspunktet, men hvis regnskabsmæssige virkning ikke kan opgøres endeligt, før udfaldet af en eller flere usikre fremtidige begivenheder bliver kendt.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for koncernen præsenteres efter den indirekte metode med udgangspunkt i Resultat af primær drift. Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømsopgørelsen indeholder andel i pengestrømme hos pro rata konsoliderede virksomheder (joint ventures).

Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, da denne er indeholdt i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som Resultat af primær drift reguleret for ikke-likvide driftsposter, betalte finansielle poster, betalte selskabsskatter samt ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen udgøres af Omsætningsaktiver fratrukket Kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i

det likvide beredskab. Ændringer i driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg mv. af anlægsaktiver.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter provenu ved optagelse af lån, indfrielse og afdrag på gældsforpligtelser samt modtaget og betalt udbytte.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko.

Noter

Note 1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
		Passagerindtægter fordelt på forretningsområder:		
3.674	3.524	Fjern- & Regionaltog	3.524	3.674
1.509	1.445	S-tog	1.445	1.509
5.183	4.969	Passagerindtægter i alt	4.969	5.183
4.094	4.138	Indtægter fra trafikkontrakter	4.883	4.894
6	0	Kioskvarer mv.	822	814
80	61	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	257	270
227	222	Udlejning af togmateriel	222	227
9.590	9.390	I alt	11.153	11.388

Passagerindtægterne i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 60 mio. kr. (2014: 61 mio. kr.).

Note 2: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
270	287	Udlejning og forpagtning	147	148
186	6	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	120	330
168	188	Koncerninterne indtægter	-	-
18	49	Kompensation vedrørende leje af erstatningsmateriel	210	18
193	115	Øvrige	91	299
835	645	I alt	568	795

Note 3: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
535	497	Energi til fremføring	508	549
24	23	Kioskvarer mv.	572	567
16	17	Reserve dele mv.	629	544
575	537	I alt	1.709	1.660

Note 4: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
442	429	Infrastrukturafgifter	645	667
549	499	Ikke afløftningsberettiget moms	562	623
1.438	1.226	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	532	471
366	337	Administrationsomkostninger	525	544
333	334	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	336	344
248	245	Leje af togmateriel, bygninger og lokaler mv.	246	268
118	156	Erstatningskørsel mv.	170	129
-37	-	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	-68	14
159	122	Provisioner	55	60
64	72	Salg og markedsføring	74	67
10	9	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	10	10
526	986	Øvrige eksterne omkostninger	840	726
4.216	4.415	I alt	3.927	3.923

Note 5: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
		Lovpligtig revision:		
1,5	2,1	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	2,8	2,1
0,8	1,0	Rigsrevisionen	1,0	0,8
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,7	0,9	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	1,3	0,8
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,1	0,2	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,3	0,1
		Andre ydelser:		
1,4	0,6	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,7	1,4
4,5	4,8	I alt	6,1	5,2

Honorarer til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen.

Note 6: Konsulent honorarer

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
94	105	IT-konsulenter	105	92
69	35	Programledelse	35	69
12	14	Advokater	14	13
10	13	Vikarer	13	11
5	7	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	7	10
8	17	Managementkonsulenter	17	8
130	138	Øvrige konsulenter	139	136
328	329	I alt	330	339

Note 7: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
1.987	1.987	Lønninger og gager	3.104	3.095
472	413	Pensioner	550	592
33	23	Andre omkostninger til social sikring	42	53
2.492	2.423	I alt	3.696	3.740

Fratrædelsesgodtgørelse til direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra DSB's side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn. For tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget udgør 26 procent af den pensionsgivende løn. Herudover udgiftsføres pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere. Der henvises i øvrigt til noten Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser.

DSB har indgået resultatlønsaftaler med en række ledende medarbejdere (primært chefer). Resultatlønsaftaler udgør som udgangspunkt mellem 10 - 20 procent for chefer, som ikke er del af direktørkredsen og mellem 20 - 25 procent for medlemmerne af direktørkredsen. Antallet af resultatlønsaftaler udgjorde 304 ultimo 2015 mod 245 ultimo 2014.

4.648	4.558	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.438	7.564
--------------	--------------	--	--------------	--------------

Note 7: Personaleomkostninger (fortsat)

Beløb i 1.000 kr.	2015	2014
Honorar til medlemmerne af bestyrelsen:		
Peter Schütze	500,0	500,0
Annette Sadolin	300,0	300,0
Lars Andersen	150,0	150,0
Carsten Gerner	150,0	150,0
Helge Israelsen	150,0	150,0
Lilian Merete Mogensen ¹⁾	37,5	150,0
Christina Grumstrup Sørensen ¹⁾	118,5	-
Andreas Hasle	150,0	150,0
Hans Christian Kirketerp-Møller	150,0	150,0
Preben Steenholdt Pedersen	150,0	150,0
I alt	1.856,0	1.850,0

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne. Ingen bestyrelsesmedlemmer ejer aktier, optioner, warrants eller lignende i de med DSB (selskabet) koncernforbundne selskaber.

¹⁾Lilian Merete Mogensen er fratrukket 17. marts 2015, og Christina Grumstrup Sørensen er tiltrådt samme dato.

Honorar til medlemmerne af Revisionsudvalget:		
Carsten Gerner	160,0	155,1
Lars Andersen	80,0	77,6
Andreas Hasle	80,0	77,6
I alt	320,0	310,3

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Vederlagsudvalget:		
Annette Sadolin	110,0	103,4
Lilian Merete Mogensen	13,8	51,7
Peter Schütze	55,0	51,7
Hans Christian Kirketerp-Møller	41,2	-
I alt	220,0	206,8

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Materieludvalget:		
Helge Israelsen	110,0	100,0
Peter Schütze	55,0	50,0
Christina Grumstrup Sørensen	43,3	-
Preben Steenholdt Pedersen	55,0	50,0
I alt	263,3	200,0

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Nomineringsudvalget:		
Peter Schütze	18,1	16,7
Annette Sadolin	9,1	8,3
Hans Christian Kirketerp-Møller	9,1	8,3
I alt	36,3	33,3

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne. Nomineringsudvalget er nedlagt. Hovedparten af opgaverne er fusioneret ind i Vederlagsudvalget, og de resterende opgaver varetages af formandsskabet.

Note 7: Personaleomkostninger (fortsat)

Vederlag til direktionen:	2015	2014
Flemming Jensen (Tiltrådt 1. maj 2015)	3.122,9	-
I alt	3.122,9	-

Ovenstående er betalt vederlag til direktionen. Direktionen har en resultatlønsaftale, som kan honoreres med op til 25 procent af den faste løn. Opsigelsesvarsel udgør 12 måneder for den administrerende direktør. Opsigelsesvarslet er dog 18 måneder, hvis opsigelsen sker i perioden 12-24 måneders ansættelse og 24 måneder, hvis opsigelsen sker inden for de første 12 måneders ansættelse.

Udbetalt vederlag til tidligere konstituerede administrerende direktør og økonomidirektør udgjorde 2.158,9 tkr. i 2015.

Note 8: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
-	-	Erhvervede rettigheder	-	10
153	-	Strategiske udviklingsprojekter	-	153
226	188	Øvrige udviklingsprojekter	189	227
6	-	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	-	6
246	167	Grunde og bygninger	200	273
1.367	1.478	Transportmateriel	1.432	1.334
220	168	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	204	244
-	-2	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	-2	-
2.218	1.999	I alt	2.023	2.247

Note 9: Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
212	164	Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-45	-60	Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
167	104	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-

Note 10: Resultat efter skat i associerede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
-158	0	Resultat før skat i associerede virksomheder	0	-158
2	0	Regulering af resultat vedrørende tidligere år i associerede virksomheder	0	2
-156	0	Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	-156

Note 11: Finansielle forhold

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, råvare- og valutakursrisici. Den finansielle styring retter sig mod de hertil knyttede finansielle risici. De overordnede rammer er fastlagt i den finansielle politik, som er godkendt af bestyrelsen.

DSB Finans skal i overensstemmelse med politikken overvåge, opføre, disponere og styre risici. Ledelsen overvåger løbende risikoeksponering og likviditetsberedskab.

Formålet med finansiel afdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i DSB's risikoeksponering eller risikostyring sammenholdt med 2014.

Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
1	4	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
4	4	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	4	4
4	13	Renter af bankindeståender, obligationer mv.	14	6
6	2	Valutakursgevinster mv.	4	8
15	23	I alt	22	18

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
387	336	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	345	394
387	336	I alt	345	394

Rentebærende gæld, netto

Den rentebærende gæld, netto blev reduceret med 2,2 mia. kr. i løbet af 2015. Reduktionen skyldes primært, at af- og nedskrivninger på det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel. Dette forhold har gjort det muligt at indfri lån.

Rentebærende gæld, netto	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2015	2014
Langfristede lån	5.482	6.867
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.156	1.440
Kortfristede lån	250	450
Kreditinstitutter	269	249
Omlægning af lån til DKK via valutaswaps	349	630
Ansvarlig lånekapital, gæld	2	7
Rentebærende gæld	7.508	9.643
Likvider og værdipapirer	-42	-27
Deponeringer	-48	-50
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	-256	-252
Rentebærende aktiver	-346	-329
I alt	7.162	9.314

Note 11: Finansielle forhold (fortsat)

Låntagning og likviditet

DSB's generelle positive generering af likviditet har medført, at alle forfaldne lån i løbet af 2015 er indfriet uden optagelse af nye langfristede lån.

Det er DSB's politik til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr., dog minimum 1,0 mia. kr. Likviditetsreserven består af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

DSB har pr. 31. december 2015 indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 1.750 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2017-2021 (2014: opsigelige på 2.270 mio. kr. og ikke opsigelige på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2015-2018). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 3.188 mio. kr. (2014:3.568 mio. kr.).

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabsmæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Pr. 31. december 2015					
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - hovedstol *)	6.640	6.959	1.103	4.320	1.536
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	687	2.004	393	384	1.227
Andre finansielle instrumenter	110	133	102	31	-
Kortfristede lån og kreditinstitutter	519	519	519	-	-
Leverandørgæld	1.521	1.521	1.521	-	-
Finansielle instrumenter i alt	9.477	11.136	3.638	4.735	2.763

* Hovedstol efter omlægning til DKK. Under kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser indgår markedsværdi af valutaswaps på 142 mio. kr.

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 2.686 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2014: 3.591 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter anvendt til afdækning af valuta- og renterisici forbundet med finansieringsaktivitet udgør -830 mio. kr. pr. 31. december 2015 (2014: -1.286 mio. kr.), hvorfor -338 mio. kr. er indregnet på egenkapitalen (2014: -546 mio. kr.).

Pr. 31. december 2015 udgør afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 216 mio. kr. og 1.155 mio. kr.

Renterisiko

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Den primære renteeksponering i forbindelse hermed er relateret til udsving i CIBOR, LIBOR, NIBOR, EURIBOR og STIBOR. Politikken er at omlægge alle lån, således at renterisici kun foreligger i CIBOR og EURIBOR. Renterisici afdækkes normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

Rentefølsomhed må indenfor en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved en et procentpoints ændring i renten), gældsporteføljen skal have en varighed mellem 3 og 8 år, og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente.

I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på nettogælden 5,5 år (2014: 5,1 år), og 70 procent af de netto finansielle forpligtelser var omlagt til fast rente med forfald længere end et år (2014: 72 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Valutakursusikkerhed tilknyttet finansielle aktiviteter

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at mindst 75 procent af risikoen er i DKK. Herudover må der kun være risici i EUR samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder.

Den væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til lånoptagelser i EUR, USD, NOK, JPY og SEK, der afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutaswaps. Efter afdækning er DSB ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici fra finansieringsaktivitet.

Øvrige bogførte positioner udgør en uvæsentlig del af DSB's valutaeksponering, og fremtidigt cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 30-70 procent opgjort for en løbende 12 måneders periode.

Note 11: Finansielle forhold (fortsat)

Valutakursrisici i forbindelse med driften relaterer sig primært til DSB's olieforbrug. Andre valutakursrisici i forbindelse med samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK og EUR jævnfør nedenfor.

DSB har valutakursrisici over for SEK som følge af sin svenske tilknyttede virksomhed, der opererer under trafikkontrakt i Sverige og en indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt samt i EUR fra køb af togmateriel.

DSB har egenkapital-investeringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko afdækkes ikke.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

Den hypotetiske indvirkning på årets resultat og egenkapital på grund af følsomhed ved ændringer i valutakurser er følgende:

	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.		
	Likvider og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2015							
NOK	-1	-1.850	1.850	-1	10,0%	0	2
USD	0	-152	152	0	10,0%	0	137
SEK	-13	-2.792	2.620	-185	10,0%	-15	1
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
EUR	0	-83	90	7	0,5%	0	0
Pr. 31. december 2014							
NOK	1	-2.249	2.250	2	10,0%	0	8
USD	0	-194	194	0	10,0%	0	150
SEK	6	-3.554	3.346	-202	10,0%	-16	4
GBP	0	-8	8	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	1
EUR	2	-49	60	13	0,5%	1	0

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2015 (2014).

Råvarerisiko

DSB anvender i driften olie og el, som udsætter DSB for prisrisici. Ved indgangen til et budgetår skal eksponeringen være risikoafdækket. Afdækningen foretages løbende i året op til budgetår. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

Den gennemførte afdækning af elforbruget anvendes til afdækning af 73 procent af det forventede forbrug i 2016 og resten i de efterfølgende år. Tilsvarende anvendes olieafdækningen til 93 procent af det forventede forbrug i 2016 og resten efterfølgende. De foretagne afdækninger afspejler DSB's reelle risikoeksponering.

De afledte finansielle instrumenters indvirkning på Resultatopgørelse og Egenkapital ved sandsynlige udsving i råvarepriserne:

Note 11: Finansielle forhold (fortsat)

	Nominel		Følsomhed		
	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2015					
Råvare - olie	60.766 tons	66.000 tons	10,0%	0	18
Råvare - el	353.321 mWh	239.352 mWh	10,0%	0	2
Pr. 31. december 2014					
Råvare - olie	57.809 tons	106.800 tons	10,0%	0	39
Råvare - el	350.163 mWh	311.999 mWh	10,0%	0	8

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2015 (2014).
- Alle indgåede trafikkontrakter pr. 31. december 2015 (2014).

Modpartsrisiko

Modpartsrisiko opstår ved indgåelse af afledte finansielle instrumenter til afdækning af koncernens finansielle risici eller ved placering af likviditet hos finansielle modparter. Risikoen er, at modparterne misligholder deres forpligtelser over for DSB.

De afledte finansielle instrumenter er fordelt på syv modparter (2014: syv modparter), hvoraf det største netto tilgodehavende udgør 0 mio. kr. ultimo året (2014: 64 mio. kr.). Alle finansielle modparter har kreditvurderingen "Investment Grade" og opfylder dermed finanspolitikens krav til kreditværdighed.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2015 i alt 301 mio. kr. (2014: 304 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2015 i stedet 90 mio. kr. (2014: 142 mio. kr.).

For kunder og samarbejdspartenerne foretages der løbende kreditvurdering og overvågning af kreditforholdet. Historisk er der realiseret relativt små tab som følge af manglende betalinger fra kunder og modparter.

Note 12: Skat

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
-33	-53	Beregnet skat af årets resultat	-93	-33
-130	-45	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-60	-180
-	-	Skat vedrørende intern avance	8	11
17	13	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	13	16
-146	-85	Skat af årets resultat	-132	-186
-3	10	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-2	-2
-149	-75	Skat i alt	-134	-188
Afstemning af skatteprocent:				
24,5%	23,5%	Skat af årets resultat	23,5%	24,5%
0,6%	-5,0%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede udgifter	1,2%	5,6%
-	0,2%	Særlige skatteregler	0,2%	-
-2,6%	-2,4%	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	-2,2%	-2,3%
0,4%	-1,9%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,4%	0,3%
22,9%	14,4%	Effektiv skatteprocent for året	23,1%	28,1%
15	37	Betalt skat i året	37	19

Note 13: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Modervirksomhed				
Kostpris pr. 1. januar 2015	242	956	85	1.283
Årets tilgang			63	63
Overført		102	-102	0
Årets afgang		-1	-4	-5
Kostpris pr. 31. december 2015	242	1.057	42	1.341
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2015	-242	-620	-6	-868
Reklassifikation		-2		-2
Årets afskrivninger		-163		-163
Årets nedskrivninger		-25		-25
Årets afgang		5		5
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2015	-242	-805	-6	-1.053
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	0	252	36	288
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	0	336	79	415

Note 13: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

	Erhvervede rettigheder	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Koncern					
Kostpris pr. 1. januar 2015	57	242	968	86	1.353
Årets tilgang				66	66
Overført			105	-105	0
Årets afgang	-2		-4	-1	-7
Kostpris pr. 31. december 2015	55	242	1.069	46	1.412
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2015	-55	-242	-633	-5	-935
Reklassifikation			-2		-2
Årets afskrivninger			-164		-164
Årets nedskrivninger			-25		-25
Årets afgang			8	-1	7
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2015	-55	-242	-816	-6	-1.119
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	0	0	253	40	293
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	2	0	335	81	418

Note 14: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2015	7.066	25.443	2.578	207	35.294
Reklassifikation	-3				-3
Årets tilgang		408		356	764
Overført	68	222	120	-410	0
Årets afgang	-68	-472	-65	4	-601
Kostpris pr. 31. december 2015	7.063	25.601	2.633	157	35.454
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2015	-2.878	-12.383	-1.679	-2	-16.942
Reklassifikation			2		2
Årets afskrivninger	-166	-1.287	-166		-1.619
Årets nedskrivninger	-1	-191	-2	2	-192
Årets afgang	63	464	35	-2	560
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2015	-2.982	-13.397	-1.810	-2	-18.191
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	4.081	12.204	823	155	17.263
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	4.188	13.060	899	205	18.352
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

DSB har i 2012 modtaget tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem en reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transport- og Bygningsministeriet og Trafik- og Byggestyrelsen har DSB, på foranledning af Transport- og Bygningsministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafik- og Byggestyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 55 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 456 mio. kr.

Indeholdt i noten Materielle anlægsaktiver ovenfor indgår Transportmateriel vedrørende S-tog:

Beløb i mio. kr.	Transportmateriel
Kostpris pr. 31. december 2015	10.549
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2015	-5.938
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	4.611
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	5.001

Note 14: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2015	8.086	25.299	3.140	234	36.759
Reklassifikation	-143	-10	10		-143
Årets tilgang	11	342	5	379	737
Overført	71	222	149	-442	0
Årets afgang	-132	-541	-104	4	-773
Kostpris pr. 31. december 2015	7.893	25.312	3.200	175	36.580
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2015	-3.259	-12.388	-2.077	-3	-17.727
Reklassifikation	28		-8		20
Årets afskrivninger	-185	-1.241	-200		-1.626
Årets nedskrivninger	-15	-191	-4	2	-208
Årets afgang	86	531	74		691
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2015	-3.345	-13.289	-2.215	-1	-18.850
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	4.548	12.023	985	174	17.730
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	4.827	12.911	1.063	231	19.032
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

DSB har i 2012 modtaget tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem en reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transport- og Bygningsministeriet og Trafik- og Byggestyrelsen har DSB, på foranledning af Transport- og Bygningsministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafik- og Byggestyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 55 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 456 mio. kr.

Note 15: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapital- andele i tilknyt- tede virk- somheder	Kapital- andele i associe- rede virk- somheder	Ansvarlig lånekapital i tilknyt- tede virk- somheder	Ansvarlig lånekapital i associe- rede virk- somheder	Andre kapital- andele	Andre tilgode- havender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2015	1.874	413	154	252	2	115	2.810
Valutakursregulering	6						6
Årets tilgang				4		177	181
Årets afgang						-159	-159
Kostpris pr. 31. december 2015	1.880	413	154	256	2	133	2.838
Værdireguleringer pr. 1. januar 2015	-596	-413	-152	0	0		-1.161
Valutakursregulering	-2						-2
Årets resultat	104	0					104
Regulering af resultat vedrørende tidligere år		0					0
Ikke-indbetalt kapital til dækning af underbalance	15						15
Øvrige reguleringer	0		20				20
Værdireguleringer pr. 31. december 2015	-479	-413	-132	0	0		-1.024
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	1.401	0	22	256	2	133	1.814
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	1.278	0	2	252	2	115	1.649

Note 15: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:					Andel af indre værdi
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2015	
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	728	
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	109	
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	440	
DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	75%	0,7 mio. DKK	0	
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	0	
- DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	25%	0,7 mio. DKK	-	
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	105	
- DSB Uppland AB	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-	
- DSB Småland AB ²⁾	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-	
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	18	
- VIAS GmbH ³⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-	
- VIAS Logistik GmbH ³⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-	
Selskabet af 23.12.2014 A/S	Danmark	100%	0,5 mio. DKK	1	
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0	
I alt				1.401	

¹⁾ DSB ejer direkte 75 procent og indirekte 17,5 procent svarende til en samlet ejerandel på 92,5 procent. Den direkte ejerandel på 75 procent giver ikke ret til udbytte eller likvidationsprovenu, hvorfor DSB regnskabsmæssigt vurderes at have en ejerandel på 70 procent.

²⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 1. marts 2014.

³⁾ Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.

Roslagståg AB er i 2015 solgt til likvidationsselskab.

DSB Rejsekort A/S er pr. 1. januar 2015 fusioneret med DSB som fortsættende virksomhed.

Note 15: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2015	413	252	2	115	782
Årets tilgang		4		177	181
Årets afgang				-159	-159
Kostpris pr. 31. december 2015	413	256	2	133	804
Værdireguleringer pr. 1. januar 2015	-413	-	-		-413
Årets resultat	0				0
Værdireguleringer pr. 31. december 2015	-413	0	0		-413
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	0	256	2	133	391
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	0	252	2	115	369

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2015	Koncern 2015
Beløb i mio. kr.					
Rejsekort A/S *)	Danmark	46,5%	111	0	0
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1	0	0
I alt				0	0

*) DSB har ikke bestemmende indflydelse i Rejsekort A/S som følge af stemme- og bestyrelsessammensætningen i Rejsekort A/S.

Note 16: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
15	12	Olie til fremføring	12	15
1	0	Reserve dele mv.	375	358
1	2	Kioskvarer mv.	38	54
17	14	I alt	425	427

Note 17: Andre tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
10	2	Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	20	109
118	83	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	78	112
158	152	Øvrige tilgodehavender	289	248
286	237	I alt	387	469

Note 18: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
111	79	Forudbetalte omkostninger mv.	97	104
9	7	Finansielle instrumenter	11	13
105	94	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	94	105
225	180	I alt	202	222

Note 19: Minoritetsinteresser

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
-	-	Minoritetsinteresser pr. 1. januar	0	0
-	-	Indbetalt hybridkapital	-	22
-	-	Andel af årets resultat	0	-20
-	-	Udbytte til minoritetsinteresser	-	-2
-	-	Minoritetsinteresser pr. 31. december	-	0

I Minoritetsinteresser indgår indbetalt hybridkapital med 64 mio. kr. (2014: 64 mio. kr.) i form af ansvarlige lån til DSB Øresund Holding ApS. De ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale de ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lånene tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejerne i DSB Øresund Holding ApS.

Note 20: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Modervirksomhed					
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2015	0	12	-	75	87
Hensat	37	6		9	52
Anvendt		-1		-17	-18
Tilbageført		-1		-11	-12
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2015	37	16	-	56	109

Beløb i mio. kr.		Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Koncern					
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2015		12	53	82	147
Hensat		6	23	10	39
Anvendt		-1	-53	-12	-66
Tilbageført		-1		-18	-19
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2015		16	23	62	101

Kapitaltab i tilknyttede virksomheder omfatter modervirksomhedens forpligtelse til at dække underbalance i tilknyttede virksomheder som følge af garantistillelse. Forpligtelsen forventes realiseret i løbet af de næste 5 år.

Omstrukturering - Personale vedrører primært forpligtelser vedrørende fratrådte tjenestemænd. Forpligtelsen forventes væsentligst realiseret over de næste 10 år.

Tabsgivende kontrakter vedrører hensættelser til forventet tab i den resterende kontraktperiode i VIAS GmbH.

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser mv. og forventes indfriet inden for de næste 15 år.

Note 21: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
1.321	1.446	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	1.287	1.187
-13	1	Regulering primo	-2	-15
3	-10	Regulering vedrørende tidligere år	2	2
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende intern avance	-8	-11
62	-30	Ændring i udskudt skat vedrørende sambeskatning	-	-
130	45	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	60	180
-17	-13	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	-13	-16
-40	66	Ændring vedrørende sikringsinstrumenter	64	-40
1.446	1.505	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.390	1.287
		Udskudt skat vedrører:		
29	41	Immaterielle anlægsaktiver	30	14
1.675	1.550	Materielle anlægsaktiver	1.503	1.648
26	19	Omsætningsaktiver	-10	7
-136	-99	Andre hensatte forpligtelser	-108	-198
-	-	Skat vedrørende intern avance	-7	-11
-132	-6	Skattemæssigt underskud	-18	-157
-16	0	Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	0	-16
1.446	1.505	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.390	1.287

Note 22: Anden gæld

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
476	495	Skyldige lønrelaterede poster mv.	695	695
205	236	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	239	200
126	131	Øvrig gæld	136	107
807	862	I alt	1.070	1.002

Note 23: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
286	306	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	306	286
97	86	Finansielle instrumenter	86	97
435	543	Øvrige	609	441
818	935	I alt	1.001	824

De samlede periodeafgrænsningsposter forfalder i følgende perioder:

579	674	Indenfor 1 år	740	585
239	261	Efter 1 år	261	239
818	935	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	1.001	824

Note 24: Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2014	2015	Beløb i mio. kr.	2015	2014
99	4	Eventualaktiver	4	126
583	510	Eventualforpligtelser	545	646
1.649	2.739	Andre økonomiske forpligtelser	2.790	1.685

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 243 mio. kr. (2014: 275 mio. kr.) for DSB's tilknyttede virksomheder. Disse består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

I andre økonomiske forpligtelser indgår leje af togmateriel på i alt 369 mio. kr. (2014: 455 mio. kr.), hvoraf 183 mio. kr. forfalder i 2016 og 186 mio. kr. i årene 2017-2020.

Som led i DSB's tilslutningsaftale med Rejsekort A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden 2015-2028 at betale et årligt abonnement på ca. 126 mio. kr. Den samlede forpligtelse for perioden 2016-2028 er opgjort til 1.655 mio. kr., hvoraf 504 mio. kr. forfalder i perioden 2017-2020.

DSB har i 2012 outsourcet hovedparten af sin it-drift omfattende it-service og support til slutbrugerne samt drift af netværk, telefoni, datacentre og DSB's systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 236 mio. kr. (2014: 278 mio. kr.), hvoraf 121 mio. kr. forfalder i 2016 og 115 mio. kr. forfalder i 2017.

DSB har i 2012 indgået aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2021 for dele af lejemålet og 2026 for andre dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 271 mio. kr. (2014: 303 mio. kr.), hvoraf 32 mio. kr. forfalder i 2016 og 126 mio. kr. i perioden 2017-2020.

DSB har service- og vedligeholdelsesforpligtelser samt købs- og salgsforpligtelser som led i den normale virksomhedsdrift.

Andre økonomiske forpligtelser består herudover af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Den resterende købsforpligtelse på IC2- og IC4-togsæt er pr. 31. december 2015 opgjort til i alt 153 mio. kr. (2014: 227 mio. kr.) før rabatter.

Øvrige forhold:

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 95 mio. kr. pr. 31. december 2015 (2014: 33 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskatter i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatter og kildeskatter kan medføre, at DSB's hæftelse udgør et større beløb.

DSB, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, DSB Vedligehold A/S og Selskabet af 23.12.2014 A/S er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift, og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvær.

DSB har i 2009 via tillægsaftale over for Transportministeriet forpligtet sig til at investere op til 1.000 mio. kr. i parkeringsfaciliteter mv. med henblik på at sikre effektiv adgang til og fra banetrafikken for at øge antallet af passagerer over perioden 2009 til 2020. Investeringer og den dermed forbundne drift finansieres gennem salg af ledige arealer og kommercielle ejendomme og via eventuel offentlig eller privat medfinansiering. DSB har givet tilsagn om finansiering af 720 mio. kr. DSB har pr. 31. december 2015 solgt ledige arealer med en avance på 599 mio. kr. (2014: 498 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 278 mio. kr. (2014: 259 mio. kr.).

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår til staten, opgjort som en procentdel af den pensionsgivende løn til dækning af statens pensionsforpligtelse overfor tjenestemænd. Ved pensionering overtager staten endeligt pensionsforpligtelsen. Bidragsprocenten for de løbende pensionsbidrag er baseret på forudsætninger om rente, forventet pensionsalder, lønudvikling og dødelighed mv. Afvigelser fra disse forudsætninger kan under visse omstændigheder medføre en efterregulering af bidragene i form af en yderligere betaling til eller fra staten på pensioneringstidspunktet. Bidragsatsen udgør 26 procent.

DSB har en forpligtelse til at betale rådighedsløn i tre år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag jf. tjenestemandsløvens §32. DSB har endvidere en forpligtelse overfor Moderniseringsstyrelsen til at betale pensionsomkostninger til tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år.

Der foreligger mellem DSB og minoritetsanpartshaveren i DSB Øresund Holding ApS en aftale om, at DSB er forpligtet til at erhverve minoritetsanpartshaverens anpart, såfremt minoritetsanpartshaveren ønsker at sælge disse. Dette forudsætter dog opfyldelse af visse kommercielle betingelser. Der er usikkerhed forbundet med forpligtelsens karakter og værdien af optionen ved en eventuel udnyttelse.

DSB er part i et mindre antal verserende sager. Udfaldet af disse sager forventes ikke hverken enkeltvis eller samlet at have væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

Note 25: Nærtstående parter

Nærtstående parter:	Grundlag
Transport- og Bygningsministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transport- og Bygningsministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafik- og Byggestyrelsen og Banedanmark) består af:

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2015	2014
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.539	4.521
Bonus vedrørende trafikkontrakter	9	14
Trafikindtægter	6	6
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	186	220
Omkostninger mv.		
Infrastruktur- og kapacitetsafgifter	558	579
Rettidighedsbonus til Banedanmark	-	-
Garantiprovision til den danske stat	19	18
Forudbetaling		
Forudbetalt kontraktbetaling	315	245

Transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår, herunder på basis af omkostningsfordeling. Transaktionerne er oplyst som følge af deres særlige karakter.

Note 26: Regnskabsmæssige vurderinger vedrørende rejsekortet

DSB foretog i 2014 en revurdering af den forventede brugstid for udstyr og software mv. relateret til de i DSB aktiverede omkostninger vedrørende rejsekortet. I den forbindelse blev den forventede brugstid for alt udstyr reduceret til 5 år og alt software/strategiske udviklingsprojekter til 3 år mod tidligere 5-10 år for begge kategorier af aktiver. Revurderingerne af de aktiverede omkostninger har også indvirkning på det indregnede resultat for Rejsekort A/S, der i DSB behandles som en associeret virksomhed og således indregnes efter den indre værdis metode baseret på de af DSB anvendte regnskabsprincipper mv.

Andre regnskabsmæssige oplysninger

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2015				2014			
	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passagerindtægter	1.200	1.245	1.152	1.372	1.203	1.292	1.224	1.464
Indtægter fra trafikkontrakter	1.235	1.235	1.265	1.148	1.222	1.216	1.217	1.239
Salg af kioskvarer mv.	185	218	208	211	193	220	202	199
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	57	70	75	55	67	69	69	65
Udlejning af togmateriel	60	58	59	45	58	56	56	57
Nettoomsætning	2.737	2.826	2.759	2.831	2.743	2.853	2.768	3.024
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	143	129	123	142	157	139	122	171
Andre driftsindtægter	94	161	129	184	125	241	251	178
Indtægter i alt	2.974	3.116	3.011	3.157	3.025	3.233	3.141	3.373
Omkostning til råvarer og hjælpematerialer	399	423	429	458	400	392	451	417
Andre eksterne omkostninger	938	940	952	1.097	916	927	969	1.111
Personaleomkostninger	914	965	919	898	963	972	920	885
Omkostninger i alt	2.251	2.328	2.300	2.453	2.279	2.291	2.340	2.413
Resultat før af- og nedskrivninger	723	788	711	704	746	942	801	960
Af- og nedskrivninger	465	462	638	458	484	499	482	782
Resultat af primær drift	258	326	73	246	262	443	319	178
Finansielle poster, netto	-127	-71	-62	-63	-118	-121	-129	-164
Resultat før skat	131	255	11	183	144	322	190	14
Periodens resultat	91	184	14	157	101	240	135	6
Egenkapital i alt	6.241	6.745	6.725	6.931	5.990	6.222	6.337	6.301
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	26,4	27,9	25,8	24,9	27,2	33,0	28,9	31,7
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	5,8	11,3	0,8	9,2	6,8	15,7	8,6	0,4
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	4,9	6,4	1,7	5,8	4,5	8,1	5,8	3,3

Andre hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2011	2012	2013	2014	2015
Øst	23.816	24.220	23.773	23.870	24.752
Vest	14.683	15.774	16.612	16.172	15.604
Øst - Vest	8.444	8.788	8.763	8.629	8.297
Øvrige ¹⁾	1.135	1.003	988	982	1.091
Fjern- & Regionaltogstrafik	48.078	49.785	50.136	49.653	49.744
S-tog	103.393	106.133	109.242	111.967	114.121
DSB Øresund (ekskl. elimineringer)	24.632	25.059	25.837	26.707	28.016
Danske aktiviteter i alt	176.103	180.977	185.215	188.327	191.881
DSBFirst Sverige ²⁾	24.864	-	-	-	-
Elimineringer	-10.267	-	-	-	-
Roslagsbanan ³⁾	9.859	11.000	-	-	-
Krösatåg ⁴⁾	828	1.094	1.194	207	-
Västtrafik ⁵⁾	12.403	4.199	-	-	-
Upptåget ⁶⁾	2.275	4.800	4.800	4.848	4.896
VIAS	4.000	4.120	4.204	4.246	4.289
Udenlandske aktiviteter i alt (inkl. elimineringer)	43.962	25.213	10.198	9.301	9.185
Togrejser i alt	220.065	206.190	195.413	197.628	201.066
Personkilometer (mio.)	2011	2012	2013	2014	2015
Øst	1.116	1.143	1.120	1.122	1.153
Vest	915	963	985	968	943
Øst - Vest	1.962	2.003	1.965	1.928	1.821
Øvrige ¹⁾	130	137	141	136	158
Fjern- & Regionaltogstrafik	4.123	4.246	4.211	4.154	4.075
S-tog	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344
DSB Øresund	493	502	517	534	561
Danske aktiviteter i alt	5.847	6.013	6.013	6.007	5.980
DSBFirst Sverige ²⁾	1.174	-	-	-	-
Roslagsbanan ³⁾	125	129	-	-	-
Krösatåg ⁴⁾	90	94	94	16	-
Västtrafik ⁵⁾	2.347	794	-	-	-
Upptåget ⁶⁾	148	312	201	203	205
VIAS	124	124	124	125	127
Udenlandske aktiviteter i alt	4.008	1.453	419	344	332
Personkilometer i alt	9.855	7.466	6.432	6.351	6.312

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

²⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

³⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁴⁾ Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁵⁾ SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁶⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Andre hovedtal (fortsat)

Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2011	2012	2013	2014	2015
Øst	8.029	7.889	7.752	8.128	8.816
Vest	8.909	9.222	8.947	8.318	8.396
Fjerntrafik ¹⁾	19.931	19.102	19.910	20.338	18.585
Internationale tog ²⁾	1.325	1.369	1.373	1.240	1.048
Fjern- & Regionaltogstrafik	38.194	37.582	37.982	38.024	36.845
S-tog	15.180	15.521	15.833	15.936	15.840
DSB Øresund	4.782	4.334	4.772	4.658	4.540
Danske aktiviteter i alt	58.156	57.437	58.587	58.617	57.225
DSBFirst Sverige ³⁾	10.483	-	-	-	-
Roslagsbanan ⁴⁾	3.034	3.100	-	-	-
Krösatåg ⁵⁾	2.200	2.460	2.364	394	-
Västtrafik ⁶⁾	8.800	3.667	-	-	-
Upptåget ⁷⁾	1.423	2.866	2.990	2.990	2.991
VIAS	4.276	4.400	4.400	4.400	4.292
Udenlandske aktiviteter i alt	30.216	16.493	9.754	7.784	7.283
Togkilometer i alt	88.372	73.930	68.341	66.401	64.508

¹⁾ Fjerntrafik i Danmark er inkl. IC Bornholm i Danmark.

²⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige og chartertog i udlandet.

³⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

⁴⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁵⁾ Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁶⁾ SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁷⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Andre hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ^{1,2,3)}	2011	2012	2013	2014	2015
IC4-togsæt ²⁾	55	70	82	82	82
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC2-togsæt ²⁾	-	9	23	23	23
IR4-togsæt	24	24	24	24	44
Øresunds-togsæt ³⁾	1	1	1	1	1
MR-togsæt	65	65	53	53	35
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	8	8	4	4	4
Desiro-togsæt udlånt af Transportministeriet	-	-	4	4	4
Leasede ICE-TD	13	13	13	13	13
DSB Øresund - Øresundstogsæt ⁴⁾	97	111	111	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	20	20	20	-
Diesellokomotiver - ME	36	36	33	33	33
Ellokomotiver (EA)	6	6	6	6	6
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Roslagståg - Eltogsæt	30	30	-	-	-
Krøsatåg - Dieseltogsæt	16	13	13	-	-
Krøsatåg - Eltogsæt	-	4	4	-	-
Västtrafik - Eltogsæt	63	-	-	-	-
Upptåget - Eltogsæt	11	11	11	12	12
VIAS - Eltogsæt ⁵⁾	43	45	45	45	19
Rangerlokomotiver/traktorer	16	16	14	14	15
Lejede dobbeltdækkervogne	112	112	67	67	67
Doppeltdækkervogne	-	-	46	46	46

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

²⁾ Antal togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

³⁾ IC Bornholm.

⁴⁾ De 111 togsæt består af 34 togsæt anvendt i Danmark og 77 togsæt i en fælles pulje, som deles af Veolia og DSB. Driften er delt ved landegrænsen.

⁵⁾ Driften af Odenwald banen er ophørt ultimo december 2015.

Andre hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2011	2012	2013	2014	2015
IC4-togsæt	1,8	3,6	4,5	6,5	7,4
IC3-togsæt	34,5	57,4	52,9	54,3	57,4
IR4-togsæt (ER DSB)	19,2	21,8	22,8	25,4	23,9
Øresunds-togsæt	31,1	34,0	32,0	36,6	42,4
MR-togsæt	18,7	20,1	20,3	21,2	13,8
Desiro-togsæt	16,0	12,4	15,3	26,6	43,2
Diesellokomotiver - ME	12,7	26,2	32,7	32,2	31,3
Ellokomotiver (EA)	11,2	15,3	21,6	-	-
S-tog	14,8	16,0	20,5	19,9	21,1

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

Antal kørte kilometer mellem nedbrud¹⁾ (1.000 km)	2011	2012	2013	2014	2015
IC3-togsæt	338,4	804,6	663,9	489,1	643,0
IC4-togsæt	15,2	53,2	57,1	60,8	67,2
IR4-togsæt (ER DSB)	127,2	129,0	140,8	172,0	273,6
Øresunds-togsæt	118,8	162,1	169,3	208,8	292,8
MR-togsæt	112,3	232,8	185,2	139,5	58,3
Desiro-togsæt	117,4	96,3	92,0	174,3	137,6
Diesellokomotiver - ME	41,0	95,5	116,9	121,6	78,8
Ellokomotiver (EA)	257,4	114,5	79,3	-	-

¹⁾ Et tog/togsæt, som på grund af en teknisk fejl aflyses, mens det er i drift, og ikke kan gennemføre sit planlagte løb.

Andre hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2011	2012	2013	2014	2015
DSB inklusive Ejendomsudvikling	4.621	4.314	4.085	3.943	3.840
-heraf sociale kapitel ¹⁾	131	151	173	161	144
S-tog	974	872	731	711	722
-heraf sociale kapitel ¹⁾	13	13	10	17	15
Kort & Godt A/S	770	736	698	649	614
-heraf sociale kapitel ¹⁾	12	10	12	14	15
DSB Vedligehold A/S	1.632	1.709	1.683	1.647	1.665
-heraf sociale kapitel ¹⁾	26	34	38	44	52
DSB Øresund A/S	404	355	368	319	307
Danske aktiviteter i alt	8.401	7.985	7.565	7.269	7.148
DSBFirst Sverige AB ²⁾	516	-	-	-	-
DSB Sverige AB	69	15	7	-	-
Roslagståg AB ³⁾	278	288	5	-	-
-heraf sociale kapitel ¹⁾	1	1	1	-	-
Krösatåg ⁴⁾	94	101	100	17	-
Västtrafik ⁵⁾	379	174	26	-	-
Upptåget ⁶⁾	40	76	85	92	95
VIAS	178	179	189	186	195
Øvrige	85	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	1.639	833	412	295	290
DSB-koncernen i alt	10.040	8.818	7.977	7.564	7.438

¹⁾ Det sociale kapitel omfatter ordninger såsom fleksjob, skånejob, revalidering, delpension og -efterløn, som blev indført i 1996 med henblik på at fremme beskæftigelsen på det statslige arbejdsmarked for personer med nedsat arbejdsevne i Danmark.

²⁾ Den svenske del af Øresundstrafikken blev overtaget af Veolia pr. 11. december 2011. Den danske del af Øresundstrafikken opereres herefter af DSB Øresund indtil 13. december 2015.

³⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁴⁾ Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁵⁾ SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012. Indtil 1. september 2013 varetog DSB driften af DSB försäljningsservice Väst.

⁶⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte – ultimo året)	2011	2012	2013	2014	2015
AC	490	421	442	427	462
Individuel	217	206	196	210	213
DJ	4.231	4.032	3.904	3.776	3.659
FO DSB	1.163	1.130	1.095	1.055	1.069
HK	2.523	2.294	2.252	2.087	2.041
Øvrige	154	97	55	58	45
I alt	8.778	8.180	7.944	7.613	7.489

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte – ultimo året)	2011	2012	2013	2014	2015
Kontraktansatte	217	206	196	210	213
Overenskomstansatte	5.263	4.912	4.775	5.004	5.079
Timelønnede	403	431	498	35	33
Tjenestemænd	2.895	2.631	2.475	2.364	2.164
I alt	8.778	8.180	7.944	7.613	7.489

Andre hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2011	2012	2013	2014	2015
Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	155	155	158	158	159
S-tog inkl. fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-9
S-tog ekskl. fællesstationer	76	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	38	38	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	48	50	50	-	-
Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	98	-	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget	16	19	19	17	17
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ¹⁾	63	63	63	63	28
Antal betjente jernbanestationer i alt	494	401	366	314	280
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	1.787	750	685	180	180
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland ¹⁾	979	979	979	979	819

¹⁾ Driften af Odenwald banen er ophørt ultimo december 2015.

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med 'Anbefalinger & Nøgletal 2010' fra Den Danske Finansanalytikerforening.

Indtjeningsgrad (EBITDA margin) = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / nettoomsætning

Overskudsgrad (EBIT margin) = resultat af primær drift x 100 / nettoomsætning

Egenkapitalforrentning (ROE) = årets resultat x 100 / gennemsnitlig egenkapital

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig egenkapital + gennemsnitlig netto rentebærende gæld)

Gearing = netto rentebærende gæld / resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (resultat af primær drift + finansielle indtægter) / finansielle omkostninger

Forretningsaktiviteter

Trafikkontrakten 2015-2024

Transportministeriet og DSB indgik i 2015 en ny trafikkontrakt, som fastsætter de ydelser, DSB skal levere over kontraktperioden.

Den med Transportministeriet indgåede kontrakt er som udgangspunkt en 10-årig kontrakt betinget af, at DSB overholder minimumskrav til operatørrettidighed og effektiviseringskrav.

Operatørrettidigheden opgøres som den samlede rettidighed med fradrag for forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Kravet til operatørrettidighed anses for opfyldt, hvis kravene for henholdsvis fjern- og regionaltogstrafik og S-togstrafik begge er opfyldt inden for et kalenderår.

Effektiviteten måles på indtægtsdækning, hvilket er passagerindtægter pr. omkostningskrone.

DSB får et point for hvert år operatørrettidigheden er opfyldt, og et point for hvert år effektivitetskravet er opfyldt. Såfremt DSB samlet set opnår mindre end fem point i perioden 2015-2019, kan kontrakten for trafikken opsiges helt eller delvist med virkning pr. 31. december 2021.

Produktivitet

Ved udgangen af 2015 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.303, hvilket er et fald på 48 medarbejdere i forhold til ultimo 2014.

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede (ultimo)				
			Vækst	
	2015	2014	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter ¹⁾	7.005	7.070	-65	-1
Svenske aktiviteter	94	94	0	0
Øvrige udland	204	187	17	9
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.303	7.351	-48	-1
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.438	7.564	-126	-2

¹⁾ Inklusive Øresund.

De danske aktiviteter er ved udgangen af 2015 reduceret med 65 medarbejdere sammenlignet med 2014. Udviklingen er udtryk for fortsat fokus på løbende effektivisering.

I 2015 har der været en positiv udvikling i antal togrejser pr. medarbejder på 4 procent på de danske strækninger. Antal togkilometer pr. medarbejder og omkostninger pr. togkilometer er i 2015 på niveau med året før.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter ¹⁾

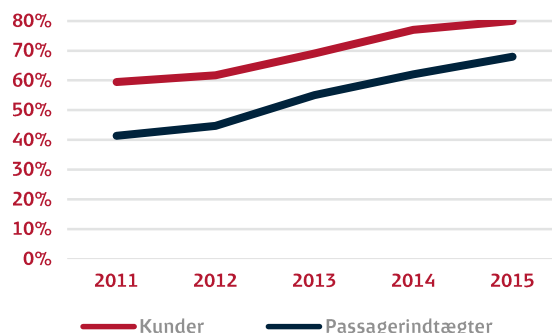
			Vækst	
	2015	2014	Abs.	Pct.
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.865	11.896	-31	-0
Antal togrejser pr. medarbejder	39.785	38.218	1.567	4
Omkostninger pr. togkilometer (kr.)	132	132	0	0

¹⁾ Fjern- & Regionaltog, S-tog og Øresund

I 2015 fortsatte stigningen i andelen af selvbetjente kunder på flere områder. I 2015 blev der udstedt ca. 858.000 rejsekort, så der ved udgangen af 2015 var i alt mere end 1,6 mio. aktive rejsekort.

Figur 1: Selvbetjening

Andel i procent



DSB har gjort fornyelse af periodekort til et selvbetjeningsprodukt, der kan hentes i automaterne.

Rettidighed

Tabel 3: Kunderettidighed ¹⁾				
Procent			Vækst	
	2015	2014	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	78,5	82,6	-4,1	-5
S-tog	95,0	93,6	1,4	1
Øresund	76,6	79,6	-3,0	-4

¹⁾ Kunderettidigheden for fjern- & regionaltrafikken og Øresund defineres som antallet af passagerer, der benytter rettidige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kunderettidigheden for S-banen defineres, som den andel af passagerer, der kan komme rettidigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for rettidige hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kunderettidigheden i Fjern- & Regionaltog faldt fra 82,6 til 78,5 i 2015. I S-tog steg kunderettidigheden med 1,4 procentpoint til 95,0. Øresunds kunderettidighed faldt fra 79,6 til 76,6 procent.

Den negative udvikling i kunderettidigheden for Fjern- & Regionaltog kan overvejende henføres til sporarbejdet på Vestfyn og flere kabelovergravninger.

For Øresund kan den negative udvikling primært henføres til sporarbejder.

Tabel 4: Operatørrettidighed ¹⁾				
Procent			Vækst	
	2015	2014	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	94,4	95,5	-1,1	-1
S-tog	99,0	98,9	0,1	0
Øresund	97,7	98,4	-0,7	-1

¹⁾ Operatørrettidigheden er den samlede rettidighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Udviklingen i operatørrettidighed er ud over DSB's egne forhold påvirket af afledte konsekvenser af sporarbejder og kabelovergravninger.

Kunder

I 2015 blev der foretaget 191,9 mio. rejser med DSB i Danmark, sammenlignet med 188,3 mio. rejser i 2014 - en vækst på 2 procent. En gennemsnitlig togtur med DSB var i 2015 på 31 kilometer, hvilket er på niveau med 2014.

I 2015 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 0,9 mio. rejser sammenlignet med 2014. Stigningen skyldes bil- og bustrafikken, mens tog- og flytrafikken faldt. DSB's markedsandel over Storebælt var på 23,6 procent i 2015, hvilket er et fald på 2 procent-point i forhold til 2014.

I 2015 har landsdelstrafikken endvidere været udfordret af det omfattende sporarbejde på Vestfyn hen over sommeren.

Tabel 5: Antal rejser				
1.000 rejser			Vækst	
	2015	2014	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	49.744	49.653	91	0
Øst (Sjælland)	24.752	23.870	882	4
Vest (Jylland og Fyn)	15.604	16.172	-568	-4
Øst/Vest (over Storebælt)	8.297	8.629	-332	-4
Øvrige	1.091	982	109	11
Øresund (Kystbanen/ Kastrupbanen)	28.016	26.707	1.309	5
S-tog	114.121	111.967	2.154	2
Danmark i alt	191.881	188.327	3.554	2
Sverige i alt	4.896	5.055	-159	-3
Tyskland i alt	4.289	4.246	43	1
Antal kunder i alt	201.066	197.628	3.438	2

¹⁾ Som resultat af ændret opgørelsesmetode samt endelig rejseopgørelse mv. er antal togrejser i 2014 i forhold til tidligere offentliggjorte tal reduceret med 2,1 mio. rejser i Fjern- & Regionaltog og forøget med 0,3 mio. rejser i S-tog.

Fjern- & Regionaltog havde 49,7 mio. rejser i 2015, hvilket er 0,1 mio. rejser mere end i 2014. På Sjælland steg antallet af rejser med 4 procent, mens antallet af rejser for Jylland og Fyn faldt med 4 procent. Over Storebælt er

antallet af rejser faldet med 4 procent sammenlignet med 2014.

Den grundlæggende positive rejseudvikling i fjern- og regionaltogetrafikken kan henføres til den generelle trafikudvikling, det forbedrede Ungdomskort, pendlerkort og den forbedrede tilgængelighed for billetkøb gennem elektroniske medier, herunder mobilapplikationer. Udviklingen understøttes af den fortsat høje togrettidighed. Denne positive udvikling har dog samtidig været påvirket af færre rejser over Storebælt, som vurderes at kunne tilskrives et historisk højt antal nyregistrerede biler og faldende omkostninger ved at have bil.

S-tog havde 114,1 mio. rejser i 2015 svarende til en vækst på 2 procent. Ud over den generelle trafikudvikling kan den positive udvikling blandt andet henføres til en fortsat robust produktion med en generel høj togrettidighed og en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. Udviklingen er blevet understøttet af ombygning til flere vogne, hvor kunderne må medtage cykler. DSB har for 2015 opgjort, at 10,3 mio. rejser er foretaget sammen med en cykel i S-tog, hvilket er en stigning på 7 procent i forhold til 2014. Sporarbejder og etablering af nye signaler har påvirket rejsetallet negativt med ca. 1 mio. rejser.

I 2015 havde DSB Øresund 28,0 mio. rejser, hvilket var en stigning på 5 procent i forhold til 2014. Dette øger DSB's udfordring om at imødekomme kundernes ønske om siddepladser til alle. Det stigende antal passagerer øger endvidere ind- og udstigningstiden og presser dermed rettidigheden.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden måles i DSB kvartalsvis i Kundekompasset. DSB sætter fokus på kundernes oplevelse af den aktuelle rejse og den mere generelle opfattelse af at rejse med DSB. Spørgeskemaerne uddeles ud fra et princip, som afspejler den faktiske fordeling af rejserne, hvilket vil sige, at der på strækninger med mange rejser uddeles flere skemaer end på strækninger med få rejser. DSB har på

grundlag af undersøgelsen identificeret fem områder, som er væsentligst for en høj kundetilfredshed:

- Rettidighed
- Trafikinformation
- Personlig komfort
- Rengøring og tryghed
- Produkter og service

DSB har for hvert af de enkelte områder etableret handlingsplaner for derigennem at arbejde fokuseret med at løfte områderne hver især og kundernes tilfredshed samlet.

Tabel 6: Kundetilfredshed

Score (1-10)	Vækst			
	2015	2014	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,9	7,9	0,0	0
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,3	7,3	0,0	0
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,2	8,1	0,1	1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,9	7,9	0,0	0
Kundetilfredshed (Gennemsnit)	7,8	7,8	0,0	0
Kundetilfredshed (Øresund)	6,7	6,7	0,0	0

En stort set uændret tilfredshed med Fjern- & Regionaltog samt en mindre stigning for S-tog resulterede i, at den samlede gennemsnitlige kundetilfredshed med den aktuelle rejse for S-tog og Fjern- & Regionaltog steg fra 8,0 til 8,1 i 2015, men forblev uændret for rejsen generelt.

For S-tog steg både tilfredsheden med den aktuelle rejse samt med S-tog generelt i 2015. Det er særligt disse underliggende parametre, der har påvirket stigningen i tilfredsheden:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt (rettidighed)
- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser – information om alternativer

- Information om rejsen på stationens skærme

Den stigende tilfredshed med S-togenes overholdelse af køreplanen generelt skyldes en forbedret kunderettidighed i 2015 sammenlignet med 2014. Den forbedrede kunderettidighed har desuden en afsmittende effekt på den højere kundetilfredshed med trafikinformationen. Stigningen i tilfredsheden med information om rejsen på stationens skærme skyldes desuden, at S-tog har fået nye afgangsskærme og togviser-monitorer på perronerne med opgraderet layout.

For Fjern- & Regionaltog ses en stort set uændret tilfredshed i 2015 sammenlignet med 2014 til trods for de mange store sporarbejder især henover Vestfyn. De største stigninger i tilfredsheden ses på følgende underliggende parametre:

- Internet i toget
- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser – Hvor hurtigt informationen kom
- Stationens højtalerinformation om rejsen

Den stigende tilfredshed med internet i toget skyldes, at der i juni blev lanceret frit internet i Fjern- & Regionaltog fremført med IC3-, IC4- og IR4-togsæt, samt at internetforbindelsen blev forbedret fra 3G til 4G, hvilket giver en højere hastighed. Den stigende tilfredshed med stationens højtalerinformation samt trafikinformation i forbindelse med forsinkelser skyldes blandt andet, at der er blevet indført automatik på højtalerudkald på stationen, når udkaldet omhandler forsinkelser under 15 minutter og eventuelle sporændringer. Dette sikrer højere og mere ensartet kvalitet i højtalerudkald på stationerne.

Kundetilfredsheden for DSB Øresund er på samme niveau som i 2014. Der arbejdes kontinuerligt med at forbedre regulariteten, togpersonalets informationer i toget om eventuelle forsinkelser, kundeservice generelt samt muligheden for at få en siddeplads i toget.

Udfasning af klippekortet i hovedstadsområdet

Salget af klippekort i Hovedstadsområdet opførte 8. februar 2015. Kortene kunne derefter anvendes frem til og med 30. juni 2015 og refunderes frem til 8. februar 2018. Frem til 15. november 2015 var det muligt at donere værdien af sine ubrugte klip til Børnehjælpsdagen.

Øresund

DSB overtog 13. december 2015 Kystbanen og Øresundstrafikken fra DSB Øresund A/S.

Rejsekortet

Rejsekort A/S modtog version 5.2 som planlagt 28. november 2015. Rejsekort version 5.2 indeholder en række kontraktligt aftalte forbedringer af systemet, der primært er rettet mod mere strømlinede rutiner i back office, flere selvbetjente løsninger til kunderne og højere driftssikkerhed.

I 2015 har DSB såvel som de øvrige ejere tiltrådt et nyt aftalegrundlag for Rejsekort A/S. Med det nye aftalegrundlag ændres Rejsekort A/S' indtægtsgrundlag fra betaling af transaktionsafgifter til en abonnementsordning. Det nye aftalegrundlag imødekommer en række kritikpunkter fremført af Rigsrevisionen vedrørende selskabets finansiering og governance.

Øget selvbetjening og digitalisering

DSB's kunder bliver stadig mere selvbetjente, og behovet for betjente salgsteder er faldende.

Den digitale udvikling af DSB's salgskanaler er afgørende for stigningen i selvbetjeningsgraden i 2015, men også udfasningen af klippekort som rejsehjemmel har haft en betydning.

Med henblik på at øge selvbetjeningsgraden har fokus i 2015 været at få flere produkter ind i DSB's app. Derfor er Pendlerplads, Orangebilletter, Ungdomskort og WildCard (DSB Ung) introduceret. Sidstnævnte med en prisdifference i forhold til plastikkortet, hvilket har givet en præference for den digitale løsning.

Fra august 2015 blev det muligt for kunderne at betale deres billetter med MobilePay i DSB's app. Kunderne har taget godt imod det nye tiltag, og ultimo året blev ca. 50 procent af alle køb i app'en betalt med MobilePay.

Dynamisk Orange

I juni 2015 blev en ny prisberegning på Orange introduceret. Den nye prisberegning gør Orange-priserne efterspørgselsbestemt og tillader dermed, at DSB i fremtiden kan udnytte kapaciteten i materiellet bedre. Kunderne oplever, at der er mulighed for at købe Orange-billetter til en favorabel pris selv tæt på afrejse, hvis de er villige til at benytte en afgang som ikke har en høj belægningsgrad.

Øget markedsføring

I 2015 var der forøget fokus på markedsføring af DSB's produkter og services. Efter nogle år med begrænset salg fremmende markedsføring har DSB gennemført mindre kampagner, som driver kendskab, synlighed og salg.

De største kampagner var Orange januar udsalg og sensommer udsalg. Derudover blev der sat fokus på unge, fremtidens kunder og DSB 1'. Den øgede markedsføring af Orange og fokus på pris skabte øget salg af Orange-billetter (samlet 131.000 Orangebilletter i kampagneperioderne), og påvirker kundernes prisopfattelse.

Sociale medier

De sociale medier har i 2015 haft en central position i DSB's dialog med kunderne, især i forbindelse med særlige begivenheder så som sporarbejder, uvejr mv.

DSB's facebook-side følges således af mere end 30.000 brugere, hvilket er en stigning på mere end 8.000 i forhold til sidste år.

Relancering af dsb.dk

13. maj 2015 blev dsb.dk relanceret med et nyt design og ny navigation. Formålet var at gøre billetsøgning og bestilling så enkel og intuitiv som mulig samt at skabe et bedre overblik over DSB's forskellige billetter og kort.

Endvidere blev dsb.dk optimeret for bedre at kunne bruges på mobile platforme, og alle produkter og kundegrupper blev forenklet.

Kundecenter

DSB Kundecenter tager sig af at besvare opkald og skriftlige henvendelser fra kunder. Endvidere sælges billetter, og der udstedes blandt andet erhvervskort, ungdomskort og rejsekort.

I 2015 havde kundecentret ca. 1,5 mio. telefoniske henvendelser og ca. 0,5 mio. skriftlige henvendelser, hvilket var på niveau med 2014.

De skriftlige henvendelser skyldes blandt andet en stor mængde sager om Rejsetidsgaranti på grund af omfattende sporarbejder i løbet af året.

Lukning af Servicecentre

Som følge af et begrænset antal kunder i de mindste af DSB's servicecentre lukkede servicecentre i Valby, Østerport og Lyngby 1. september 2015. Endvidere blev servicecentre i Fredericia og Aalborg lukket 1. februar 2016. Samtidig blev stationskontoret i Fredericia, som håndterer hittegods og afregning for togpersonalet mv., lukket. Dette vil fremover blive samlet i Aarhus og København.

Primo 2016 er der i alt fire billetsalg i henholdsvis Aarhus, Odense, Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn suppleret med et servicecenter på Nørreport.

Flere billetautomater på Københavns Hovedbanegård

For at understøtte kundernes ønske om at anvende selvbetjente salgskanaler er der i efteråret 2015 opsat yderligere 14 billetautomater og to rejsekortautomater på Københavns Hovedbanegård. For at tiltrække kunderne til automaterne og gøre disse mere synlige er de folieret i rødt samtidigt med, at der er etableret ny skiltning.

Service på DSBsk

2015 blev året, hvor servicekonceptet Service på DSBsk blev introduceret, først for alt kundevendt personale og sidst på året også til den administrative del af virksomheden.

Service på DSBsk handler om, at alle i DSB får en fælles tilgang til service, herunder at yde den samme gode service hver gang. Over 4.000 medarbejdere har været igennem uddannelsesforløbet i 2015.

Materielsituation

Materielplan 2030 og "Fremtidens Tog"

I juni 2015 igangsatte DSB fase 1.5 for programmet "Fremtidens Tog" med det formål at afdække, hvordan DSB med mindst mulig risiko kan indkøbe, få leveret og idriftsætte moderne og driftssikkert eltogmateriel frem mod 2030.

Grundlaget for arbejdet er den indgåede trafikkontrakt og kommissorium udarbejdet af Transport- og Bygningsministeriet samt anbefalinger fra den eksterne kvalitetssikring af programmets første fase. Med oprettelse af et nyt direktørrområde, Strategi & Togmateriel, er programmets forankring i DSB styrket.

Fase 1.5 forventes afsluttet ultimo 2016 med et beslutningsoplæg godkendt af ekstern kvalitetssikring til politisk behandling, som skal danne grundlaget for beslutning om forberedelse af udbud og gennemførelse af den første toganskaffelse.

Som en del af fase 1.5 gennemføres nu en grundig markedsanalyse samt en dialog med togproducenter og andre operatører, som inden for de seneste år har gennemført større materielanskaffelser. Ligeledes udarbejdes en ny samlet materielplan med udgangspunkt i de reviderede forudsætninger vedrørende infrastruktur, passagervækst og planlagt anvendelse af eksisterende materiel frem mod 2030.

I 2015 påbegyndte DSB endvidere forberedelsen af udbudsproces og -materiale vedrørende anskaffelse af nye ellokomotiver til kørsel med eksisterende dobbeltdækkervogne i regionaltrafikken på Sjælland. Nye ellokomotiver skal erstatte de mere end 30 år gamle diesel-lokomotiver. Forberedelsen udmøntes i et beslutningsoplæg, der skal godkendes af ekstern kvalitetssikring, inden den politiske behandling forventeligt finder sted i løbet af 2016.

IC4- og IC2-togsæt

I 2015 blev IC4-togsættenes produktionsvolumen øget betydeligt, og toget blev anvendt i Øst-Vest fjerntogstrafikken og i regionaltogetrafikken i Jylland og på Sjælland.

Driftspuljen blev i slutningen af året øget til 37 togsæt ud af de 77 togsæt, som er godkendt til drift med passagerer. De resterende togsæt var under opgradering, test, driftssimulering eller reparation.

I 2015 blev IC4-togsættenes tekniske funktionalitet løbende optimeret, så de i dag er godkendt til kørsel som 3 sammenkoblede togsæt. I første omgang blev toget indsat på 10 daglige afgange i dobbelttraktion på Nordvestbanen mellem København og Kalundborg.

Derudover er der på baggrund af Proses anbefaling foretaget tests af aksellejekassernes konstruktionsgrundlag og fremsendt to adskilte motorer (Power Packs) til leverandørerne af disse komponenter med henblik på en samlet tilstandsvurdering. Der forventes endeligt svar på test primo 2016 og tilstandsvurdering medio 2016.

Alle 23 IC2-togsæt var ved udgangen af 2014 godkendt til passagerdrift, og seks togsæt blev i 2015 anvendt som driftspulje. I 2016 påbegyndes overførslen af tekniske funktioniteter, som er udviklet til IC4-togsæt.

Eksisterende materiel

Tabel 7: Litrakilometer ¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2015	2014	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	5.507	3.709	1.798	48
IC3-togsæt	30.865	32.283	-1.418	-4
IC2-togsæt	435	332	103	31
IR4-togsæt	7.368	7.226	142	2
Dobbeltdekkervogne	16.231	18.862	-2.631	-14
MR-togsæt	2.449	4.184	-1.735	-41
Desiro-togsæt	3.027	2.613	414	16
Diesellokomotiver - ME	3.782	4.377	-595	-14
S-togsæt	17.306	17.160	146	1

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer, som DSB's lokomotiver, togsæt og vogne kører.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2015	2014	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	7,4	6,5	0,9	14
IC3-togsæt	57,4	54,3	3,1	6
IR4-togsæt	23,9	25,4	-1,5	-6
Øresunds-togsæt	42,4	36,6	5,8	16
MR-togsæt	13,8	21,2	-7,4	-35
Desiro-togsæt	43,2	26,6	16,6	62
Diesellokomotiver - ME	31,3	32,2	-0,9	-3
S-togsæt	21,1	19,9	1,2	6

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

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem nedbrud ¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2015	2014	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	67,2	60,8	6,4	11
IC3-togsæt	643,0	489,1	153,9	31
IR4-togsæt	273,6	172,0	101,6	59
Øresunds-togsæt	292,8	208,8	84,0	40
MR-togsæt	58,3	139,5	-81,2	-58
Desiro-togsæt	137,6	174,3	-36,7	-21
Diesellokomotiver - ME	78,8	121,6	-42,8	-35

¹⁾ Et tog/togsæt som på grund af en teknisk fejl aflyses, mens det er i drift, og ikke kan gennemføre sit planlagte løb.

Udviklingen i pålideligheden af DSB's materiel ses i ovenstående to tabeller.

IC3-togsæt

I 2015 fyldte IC3-flåden 25 år, og togsættene udgør fortsat en meget central position i DSB's togflåde. Pålidelighed i antal kørte kilometer mellem nedbrud er fortsat forbedret set i forhold til driftsmønstret. Det gode resultat for kilometer mellem hændelser fra 2014 er fastholdt i 2015. Udviklingen i kilometer mellem nedbrud er gået fra gennemsnitlig ca. 360.000 kilometer i 2011 til ca. 490.000 kilometer i 2014 og igen forbedret til ca. 640.000 kilometer i 2015.

IC4-togsæt

På grund af en øget indsættelse af IC4-togsæt i driften har togsættene med 5,5 mio. kilometer kørt ca. 50 procent flere kilometer i 2015 end året før. Togsættene har dermed kørt 12 procent af den samlede kørsel med dieseltog mod kun 8 procent i 2014.

Pålideligheden har udviklet sig positivt henover året, dog med udfordringer i løvfaldsperioden og generelt under det forventede niveau. Antal kilometer mellem tekniske fejl (hændelser) på toget er steget med 14 procent og årets pålidelighed er i gennemsnit ca. 7.400 kilometer mellem hændelser. Det forventes, at pålideligheden vil stige yderligere i takt med, at togets motorer (Power Packs) renoveres fra primo 2016.

MR-togsæt

I 2015 blev MR-flåden reduceret med 15 togsæt, som blev skrottet, idet der ikke var interessererede købere til de udtjente togsæt. MR-flåden forventes udfaset i takt med, at IC4- og IC2-togsæt indsættes.

Desiro-togsæt

Desiro-togsættene har i løbet af året markant forbedret deres pålidelighed i forhold til kilometer mellem hændelser, hvor der er sket en stigning fra ca. 27.000 kilometer til ca. 43.000 kilometer.

Ultrafine partikler

I 2015 blev der iværksat indsatser for at minimere emissionen af ultrafine partikler i røggas

fra henholdsvis MR-togsæt og ME-diesellokomotiver.

MR-røggaskatalysatorer er blevet monteret på flere MR-togsæt i 2008/2009 i forbindelse med et testforsøg. 4 af disse MR-togsæt med katalysatorer vil fortsætte i drift i 2016, og montage af katalysatorer på yderligere 10 MR-togsæt er planlagt i 2016.

ME-røggaskatalysatorer er udviklet og testet som prototype. Udvikling pågår fortsat med forventning om, at implementering af en tilfredsstillende løsning kan påbegyndes i 2016.

I tillæg til røggaskatalysatorer har DSB i 2015 påbegyndt yderligere 2 udviklingsprojekter på ME-lokomotiverne. Det ene projekt fokuserer på en mindre motoropgradering, der reducerer partikeludledningen, mens det andet via en spoiler monteret på lokomotivet skal dirigere udstødningen væk fra passagervognene. Udviklingsprojekternes effekt og potentiale forventes evalueret i slutningen af 2016.

Materielovertagelse fra DSB Øresund

I forbindelse med DSB's overtagelse af DSB Øresunds drift på Kystbanen og Kastrupbanen 13. december 2015 blev driften af 20 IR4-togsæt og 34 ET-togsæt overdraget fra DSB Øresund til DSB.

Tiltag for at løfte kundeoplevelsen på ET-togsæt til Øresundstrafikken er påbegyndt, og implementering af konkrete løsninger forventes påbegyndt i 2016.

Banedanmarks Signalprogram

Signalprogrammet, som ejes og drives af Banedanmark, er afgørende for en effektiv fremtidig togdrift. I forbindelse med opgradering af infrastrukturen indbygges nyt kommunikations- og sikkerhedsudstyr i DSB's togsæt.

I 2013 blev serieindbygningen i S-togsættene påbegyndt. Ved udgangen af 2013 var nye GSM-R radioer indbygget i alle S-togsflådens 135 togsæt. I 2013 blev serieindbygningen af

signalsystemet CBTC i S-togsættene påbegyndt. Hele S-togsflåden forventes at have CBTC installeret medio 2016.

Nyt signaludstyr planlægges også indbygget i DSB's øvrige togflåde. Installation af GSM-R radioer er påbegyndt medio 2015 med planlagt færdiggørelse ultimo 2016. Serieinstallation af signalsystemet ERTMS forventes påbegyndt primo 2016 med færdiggørelse primo 2019.

Omdømme

DSB's omdømme var på et sårbart niveau ved udgangen af 2015. Efter en nedgang i omdømmet i tredje kvartal var omdømmescoren ved udgangen af året rettet op, så den lå på 49,7, hvilket var på samme niveau som 2014.

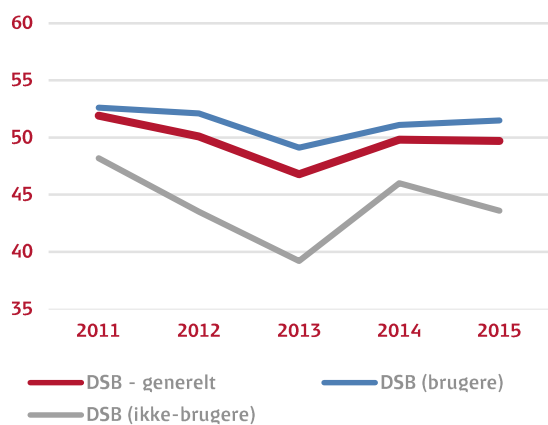
Omdømmescoren viser, at DSB er kommet igennem et år, der har budt på store udfordringer både hvad angår rettidigheden og rejsetiden under og efter årets store sporarbejder og i forbindelse med håndteringen af flygtninge og migranter henover efteråret og vinteren, uden at omdømmet samlet set har taget skade.

DSB's kommunikation var i alle dimensioner af omdømmescoren, der slutter i 2015, signifikant højere end den tilsvarende periode i 2014. Det gjaldt især åbenhed og oprigtighed, der var henholdsvis 7,2 og 7,1 point højere.

Brugere havde fortsat et bedre syn på DSB end ikke-brugere, og dette gab er øget med 2,8 point det seneste år. Omdømmet blandt brugere var 51,5 og ikke brugere 43,6.

Figur 2: Omdømme

Indeks 0-100



Aktivitetsområderegnskab 2015

DSB arbejder hele tiden på at optimere og effektivisere togdriften gennem løbende forbedringer og derigennem sikre, at DSB fortsat er konkurrencedygtigt, transparent, ansvarligt og solidt. Hvis DSB skal leve op til det, er det afgørende at have en dybere indsigt i togdriftsøkonomien ombrudt på aktivitetsområder, samt en yderligere opsplittning af togkørslen på de respektive strækninger. Kun med en nuanceret forståelse heraf kan DSB fortsat drives effektivt og bidrage med transparens til de politiske drøftelser om udviklingen af den kollektive transport.

I løbet af 2015 har DSB arbejdet på at udvikle en rapportering af DSB's togdriftsøkonomi opdelt på henholdsvis Togkørsel og Togsystem. Arbejdet har baseret sig på en videreudvikling af DSB's fordelingsmodel, kaldet Strækningsøkonomimodellen, for herigennem at sikre sammenhæng og konsistens mellem Aktivitetsområde- og Strækningsregnskaber.

Ombrydningen af DSB's samlede regnskaber baserer sig på en række forudsætninger og fordelingsantagelser, som naturligvis kan og bør diskuteres. Derfor har DSB i 2015 løbende offentliggjort resultaterne af arbejdet med togdriftsøkonomien og søgt en dialog, gennem møder med anerkendte trafikforskere og Transport- og Bygningsministeriet, for at skabe det bedst mulige grundlag for indsigt i DSB's forretning.

DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet, og DSB's organisering og forretningsprocesser understøtter den mest muligt effektive drift af den samlede togtrafik og de øvrige aktiviteter, som DSB driver som følge af trafikkontrakten med staten og det lovbestemte grundlag for DSB's arbejde. Ombrydningen tjener således et analytisk formål og er frembragt ved fordelinger af passagerindtægter og omkostninger snarere end grundregistreringer. Det samme er tilfældet for opdelingen på strækninger. Analyseresultaterne skal derfor tages med et vist forbehold.

Offentlige serviceydelser, som leveres i henhold til trafikkontrakten, opdeles i Togkørsel, Togsystem & Generelle forpligtelser, jf. Tabel 1. Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføringen af tog. Togsystem er en samlebetegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog, lige fra drift af stationer, togmateriel, leverancer til køreplanlægning og -monitorering samt trafikinformation og billetsalg. Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften for eksempel drift af Jernbanemuseet og ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- og Regionaltrafik samt S-togstrafik. Togsystem opsplittes i Stationer, Materiel og Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og fællesfunktioner, jf. Figur 13.

DSB's indtægter før udleje af materiel er for 2015 opgjort til 9.787 mio. kr. til finansiering af den leverede offentlige servicetrafik. 72 procent af indtægterne finansierer Togkørsel, mens 26 procent finansierer Togsystemopgaver. Knap 2 procent finansierer DSB's Generelle forpligtelser.

DSB's omkostninger til Offentlige serviceydelser udgør før leje af materiel 7.186 mio. kr. i 2015. Heraf er 68 procent anvendt til Togkørsel og godt 30 procent til Togsystemopgaver, resten går til Generelle forpligtelser. Hertil kommer af- og nedskrivninger, finansielle poster og skat.

For både indtægter og omkostninger er der set bort fra omkostninger vedrørende leje af materiel, da materiellet i dette regnskab betragtes, som en resultatmæssig neutral virksomhedsintern overførsel. Det er i analysen antaget, at materiellet udlejes til Togkørsel uden et afkast.

Table 1: Resultat i DSB's Togdrift opdelt på aktivitetsområder 2015

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser (1)	Togkørsel		Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- og Regio-naltogs-trafik	S-togs trafik	Stationer	Materiel (2)	Systemer & Kanaler (3)	Historiske (4)	Engangsposter (5)
Passagerindtægter	4.969	3.431	1.439	0	0	119	-20	0
Indtægter fra trafikkontrakter	4.111	1.933	45	534	39	1.439	121	0
Andre driftsindtægter (6)	707	166	18	91	222	153	54	3
Indtægter før udlejning af togmateriel	9.787	5.530	1.502	625	261	1.711	155	3
Udlejning af togmateriel	1.661	0	0	0	1.661	0	0	0
Indtægter i alt	11.448	5.530	1.502	625	1.922	1.711	155	3
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	481	394	76	1	0	10	0	0
Andre eksterne omkostninger	4.327	2.373	464	281	317	903	-16	5
Personaleomkostninger	2.378	1.255	336	110	8	510	159	0
Omkostninger før leje af materiel	7.186	4.022	876	392	325	1.423	143	5
Leje af togmateriel	1.661	1.129	532	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	8.847	5.151	1.408	392	325	1.423	143	5
Resultat før af- og nedskrivninger	2.601	379	94	233	1.597	288	12	-2
Af- og nedskrivninger	1.945	86	15	150	1.356	202	10	126
Resultat af primær drift	656	293	79	83	241	86	2	-128
Finansielle poster, netto	299	5	6	44	211	31	2	0
Resultat før skat	357	288	73	39	30	55	0	-128
Skat	61							
Årets resultat	296							
%-vis fordeling								
Indtægter fra trafikkontakt		47%	1%	13%	1%	35%	3%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		57%	15%	6%	3%	17%	2%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		56%	12%	5%	5%	20%	2%	0%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster, netto	11.091	5.242	1.429	586	1.892	1.656	155	131

¹ Offentlige serviceydelser indeholder Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt, jf. Figur 9.

² Leje af dobbeltdækker-materiel indgår i Materiel.

³ Passagerindtægterne under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

⁴ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer samt elimineringsposter.

⁵ Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i DSB's moderselskab og ekstraordinære nedskrivninger af IC4- og IC2-togsæt.

⁶ Andre driftsindtægter består af udleje af tog- og lokofører, husleje, materieludlejning samt indtægter fra trafikafhængige aktiviteter.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er, som tidligere nævnt, baseret på Offentlige serviceydelser¹, som er en revideret opgørelse af de aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten. Opgørelsen af de Offentlige serviceydelser er udarbejdet i Hovedregnskabsopstilling i henhold til Regnskabsreglementet for DSB.

¹ I forhold til Hovedregnskabsopstillingen er der dog indført en afregning af materielleje mellem aktivitetsområderne Materiel og Togkørsel, baseret på DSB's kapitalomkostninger.

Udgangspunktet for opdelingen af økonomien er DSB's Strækningsøkonomimodel. Modellen opdeler DSB's resultatopgørelse i aktivitetsområder og beregner økonomien på den enkelte strækning på baggrund af aktivitetstrækket. Det vil sige, at den fulde omkostning til for eksempel kørende personale (løn, pension, personaleledere og planlæggere, It, uniformer osv.) allokeres til den enkelte strækning i forhold til de timer, personalet har arbejdet på strækningen.

Indtægter fra trafikkontrakter (herefter kontraktbetalingen) og passagerindtægterne er fordelt til aktivitetsområderne på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med trafikkontrakten.

Fordelingen er i nærværende aktivitetsområderegnskab baseret på, at 48 procent af kontraktbetalingen (1.978 mio. kr.) går til Togkørsel, som også får henført stort set alle passagerindtægter (4.870 mio. kr.). Den resterende kontraktbetaling er fordelt til Togsystem, det vil sige til Stationer (534 mio. kr.) og til Systemer & Kanaler (1.439 mio. kr.). Materiel modtager kontraktbetaling til dækning af omkostninger til Fremtidens tog (39 mio. kr.). Generelle forpligtelser modtager kontraktbetaling (121 mio. kr.) til dækning af bl.a. drift af Jernbanemuseet og ekstraomkostninger som følge af beskæftigelsen af tjenestemænd i forhold til overenskomstansatte i den løbende drift.

Det er et analytisk valg, at passagerindtægterne primært er fordelt til Togkørsel, idet passagerindtægterne i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passagerindtægterne også var fordelt ud på togsystemydelse, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

I det følgende afsnit analyseres nærmere på omkostningerne vedrørende Togdrift, herunder råvarer og hjælpematerialer, personaleomkostninger og andre eksterne omkostninger, som består af for eksempel omkostninger vedrørende reparation og vedligeholdelse af togmateriel, samt rengøring af materiel og stationsområder.

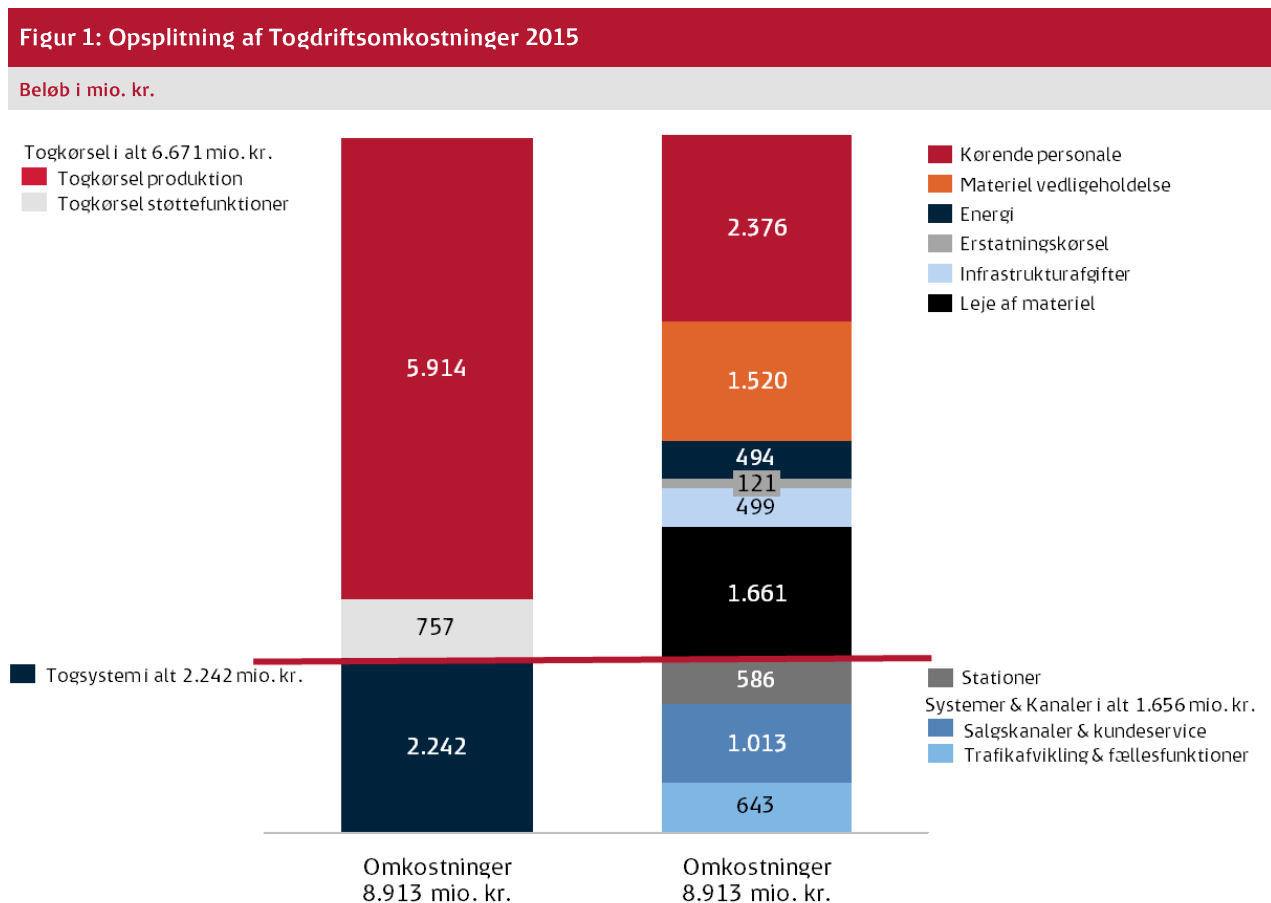
Tabel 2: Sammenhæng mellem resultat før skat i det eksterne regnskab og resultat før skat i Offentlige serviceydelser 2015

Beløb i mio. kr.	Resultat før skat
Koncernregnskab 2015	580
Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt 2015	357
Forskel	223
Konkurrenceudsatte aktiviteter	114
Koncernregnskabsreguleringer (1)	109

¹ Regnskabstekniske reguleringer så som eliminerings, minoritetsinteresser mv.

Togdriftsomkostninger for DSB's samlede strækninger

Togdriftsomkostninger inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster vedrørende Togkørsel udgør 6.671 mio. kr., til henholdsvis Fjern- og Regionaltog (5.242 mio. kr.) og S-tog (1.429 mio. kr.), Stationer (586 mio. kr.) samt Systemer & Kanaler (1.656 mio. kr.) udgjorde samlet set 8.913 mio. kr. i 2015, jf. Tabel 1 og Figur 1.



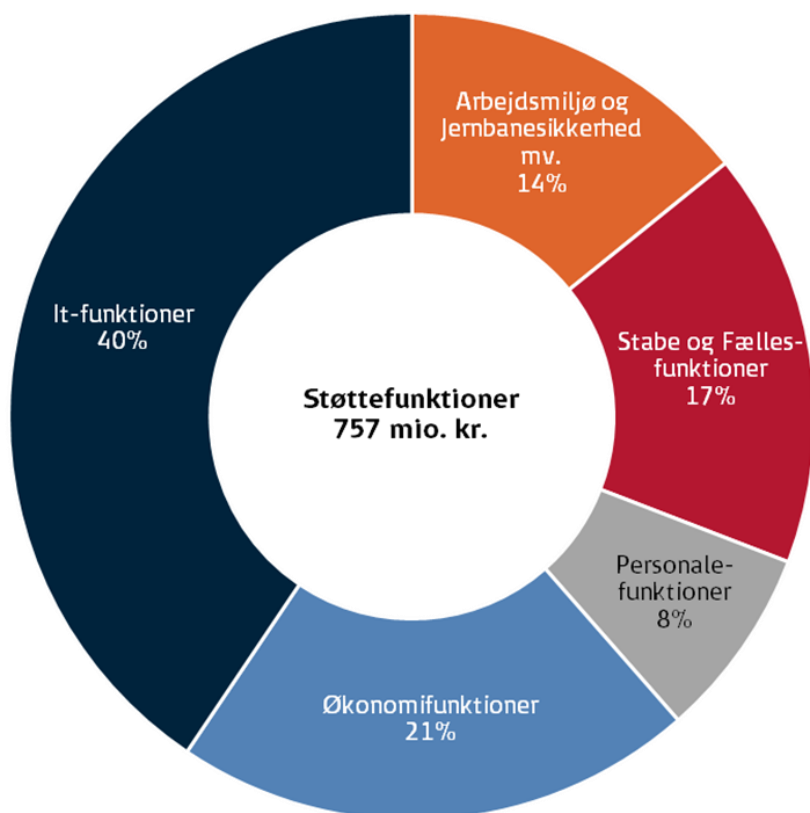
Aktivitetsområdet Materiel indgår ikke som en omkostning under Togsystem, eftersom det anvendte materiel afregnes med 1.661 mio. kr. som leje af materiel til Togkørsel, hvor materiellejen således optræder som en omkostning.

Omkostningerne til Togkørsel udgjorde 6.671 mio. kr., hvoraf materiel vedligeholdelse og leje af materiel udgør 48 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør 36 procent, jf. Figur 1. De resterende omkostninger vedrører energi til fremføring, infrastrukturafgifter og erstatningskørsel mv.

757 mio. kr. - eller 11 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, er omkostninger til støttefunktioner, herunder tværgående omkostninger til It-ydelser, stabe og fællesfunktioner, økonomi- og personalefunktioner samt arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed mv., jf. Figur 2.

Figur 2: Togkørsel omkostninger til støttefunktioner

Andel i procent



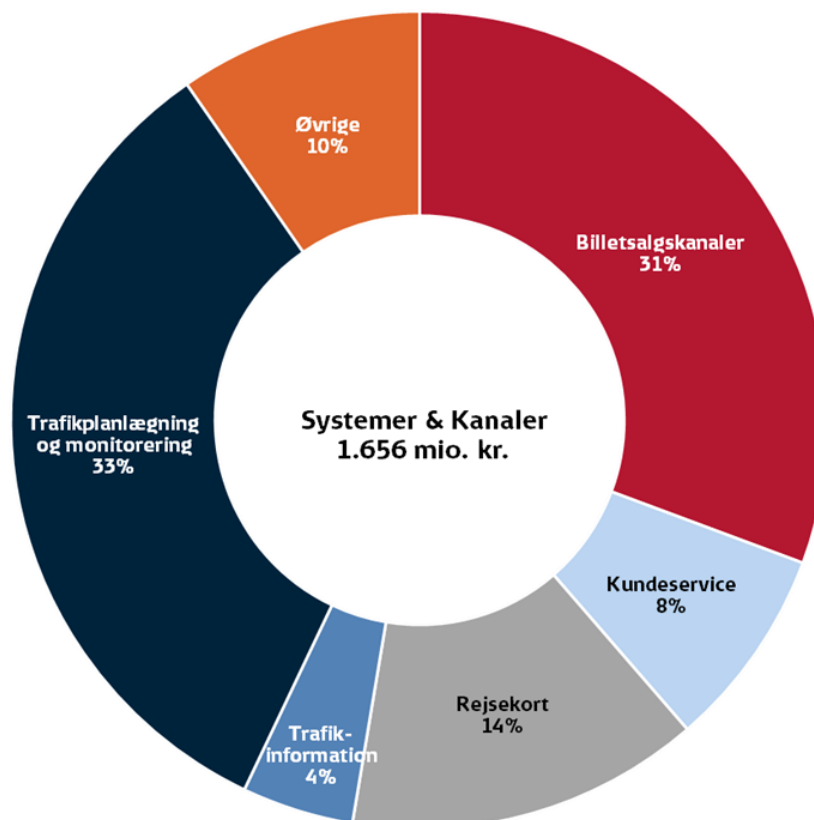
Omkostningerne vedrørende støttefunktioner er fordelt på aktiviteter ud fra hvor mange medarbejdere – omregnet til fuldtidsansatte – der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel – hvor den største del af DSB's medarbejdere bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne – belastes forholdsvis meget af omkostninger til støttefunktioner.

Omkostningerne til Togsystem, som er forudsætningen for sammenhængen i Togkørsel, udgør 2.242 mio. kr. jf. Figur 1. Heraf er 26 procent omkostninger til Stationer (586 mio. kr.), og 74 procent omkostninger til Systemer & Kanaler (1.656 mio. kr.).

Kundevendte aktiviteter, såsom Billetsalgskanaler (betjent, digitalt salg og billetautomater), Kundeservice, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og Trafikinformation udgør 57 procent af omkostningerne til Systemer & Kanaler. Trafikvendte aktiviteter som vedrører personale- og trafikplanlægningssystemer, samt til overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre, som DSB driver sammen med Banedanmark udgør 33 procent. Øvrige aktiviteter udgør 10 procent af Systemer & Kanaler, jf. Figur 3.

Figur 3: Systemer & kanaler

Andel i procent



DSB er optaget af løbende at forbedre og effektivisere togdriften til gavn for både kunder og skatteyder. Aktivitetsopdelingen peger i den forbindelse på såvel muligheder som begrænsninger.

Det er for eksempel på tværs af flere aktiviteter muligt at nedbringe personaleomkostningerne gennem bedre planlægning og øget fleksibilitet i personaleanvendelsen eller gennem mere effektive arbejdsredskaber.

Det er også muligt at nedbringe de tværgående omkostninger, ved for eksempel at forenkle og forbedre porteføljestyrelsen på It-området og andre administrative effektiviseringer. Endelig er det afgørende for en effektiv togdrift, at togmateriellet er til rådighed i det planlagte omfang og med den forudsatte kvalitet, samt at dette sker til de mindst mulige omkostninger. Denne planlægnings- og leverancerelaterede optimering er en central opgave i DSB.

Effektiviseringsmulighederne er på andre områder begrænsede, fordi omkostningerne i større eller mindre grad er uden for DSB's kontrol.

Omfanget af DSB's togkørsel er i stort omfang kontraktligt fastsat, infrastrukturafgifternes størrelse er givet udefra, og omfanget af erstatningskørsel er bestemt af forhold vedrørende infrastrukturen, som DSB har begrænset indflydelse på². Samtidig er togmateriel en langsigtet investering, som er vanskelig at op- og nedjustere på kort sigt og til en vis grad politisk bestemt.

Materiel- såvel som personalebehov i togkørsel er dimensioneret efter myldretiden, hvor der skal transporteres flest kunder. Det betyder, at der skal være tilstrækkeligt med materiel til rådighed, hvilket dimensionerer investeringen i materiel samt de tilhørende værksteder til vedligeholdelse og klargøring af materiellet. På personalesiden indebærer den tidsmæssige spredning af morgen- og eftermiddagsmyldretiden, at det samme personale ikke kan dække begge myldretider inden for en normal arbejdsdag.

En betydelig del af omkostningerne ved togkørsel – afskrivninger på materiellet, bemanning af toget, omkostninger til el eller diesel til fremføring af toget mv. – er reelt uafhængige af antallet af passagerer. Det er således afgørende for økonomien i togkørslen, at kapaciteten udnyttes bedst muligt. Dette økonomiske forhold skal balanceres mod det forhold, at DSB's togkørsel sigter på at bidrage til bæredygtig vækst og sammenhængskraft i Danmark gennem adgang til toget, også i de mindre tæt befolkede egne og i de fleste af døgnets timer.

² DSB har et intensivt og velfungerende samarbejde med Banedanmark om planlægning og udførelse af infrastrukturarbejder, som medvirker til at begrænse omkostningerne – og generne for kunderne – ved planlagte og ikke-planlagte infrastrukturarbejder.

Strækingsregnskab 2015

Omkostningerne til Togkørsel og de aktiviteter, som indgår heri, kan yderligere opsplittes på strækninger ved hjælp af Strækingsøkonomimodellen. Hermed affødes dog også en yderligere kompleksitet og dermed usikkerhed, der ikke er til stede samlet set.

I de følgende strækingsopgørelser er lejen af togmateriel i udgangspunktet fastlagt ud fra et gennemsnitligt materielforbrug, mens alle andre omkostninger er fordelt efter Strækingsøkonomimodellen. Årsagen til, at der anvendes et gennemsnitligt materielforbrug er, at DSB's materiel indgår i en pulje og anvendes fleksibelt med sigte på en optimal udnyttelse af ressourcerne. Der kan således være store variationer i, hvilke materieltyper der anvendes på den enkelte strækning over tid. Analysen er dog justeret for de strækninger, hvor der anvendes dedikeret materiel (Odense – Svendborg, Aarhus – Grenaa og S-tog). Materiellejen for S-tog er for eksempel alene baseret på de faktiske materieludgifter for S-togsmateriel, eftersom der er tale om et lukket system.

Omkostningerne fordeles på strækingsniveau ved anvendelse af fordelingsnøgler, som i sagens natur indebærer et element af skøn. Samtidig er passagerindtægterne fordelt ved hjælp af ad hoc-tællinger af passagerer, vejninger af tog mv. Disse forhold giver en vis usikkerhed i analysegrundlaget, som øges, når der analyseres på enkeltstrækninger. De efterfølgende strækingsopgørelser skal derfor tages med et vis forbehold.

Der har været omfattende sporarbejder hen over sommeren 2015, hvilket har medført færre passagerer, eftersom en del har valgt andre transportformer, men også markante skift imellem de benyttede strækninger. Specielt har InterCity København - Aarhus kørt med en væsentlig lavere frekvens, som følge af manglende tilgængelig sporkapacitet. Til gengæld blev der indsat længere Lyntog. Der har derfor været en substitution fra InterCity til Lyntog, men også andre strækninger blev berørt, for eksempel har strækningen Odense – Fredericia været helt aflyst i 3 måneder. De meget store ændringer i rejsemønstre medfører øget usikkerhed i indtægtsfordelingen mellem strækningerne. De efterfølgende strækingsanalyser skal derfor tages med det forbehold.

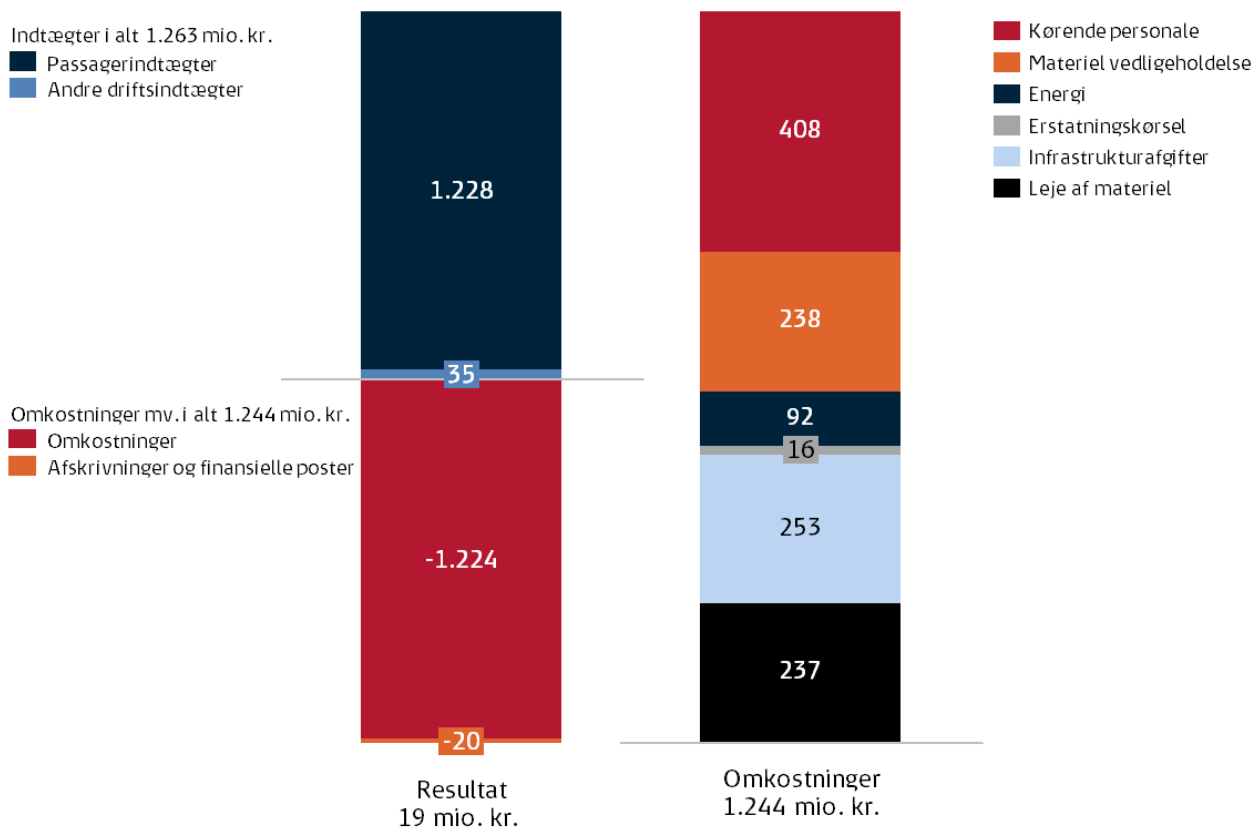
InterCity-togkørsel mellem København og Aarhus

InterCity-togkørsel på strækningen København – Aarhus bidrog i 2015 med indtægter på i alt 1.263 mio. kr. og medførte omkostninger, inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster på 1.244 mio. kr., jf. Figur 4.

InterCity København - Aarhus giver således isoleret set et overskud på 19 mio. kr. i 2015 og havde dermed i sig selv ikke behov for kontraktbetaling. Resultatet er påvirket væsentligt negativt af sommerens sporarbejder på Vestfyn, hvor antallet af gennemgående afgangene har været reduceret, hvilket har medført faldende indtægter og passagerskift til Lyntog. Til sammenligning gav InterCity København – Aarhus et overskud på 164 mio. kr. i 2014.

Figur 4: Økonomi i InterCity-Togkørsel København – Aarhus 2015

Beløb i mio. kr.



Omkostningsfordelingen på strækningen adskiller sig fra det generelle billede ved de relativt høje infrastrukturafgifter (20 procent af strækningens samlede Togkørselsomkostninger), som i stort omfang er afgifter for anvendelse af Storebæltsforbindelsen. Infrastrukturafgiften på denne strækning udgør over halvdelen af DSB's samlede infrastrukturafgifter.

På trods af sommerens omfattende sporarbejder giver strækningen InterCity København – Aarhus et overskud i 2015. Årsagen er primært, at der er mange passagerer, som dels bidrager med betydelige passagerindtægter, samtidig er det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med færre passagerer set hen over døgnet, hvor der i kontrakten med staten er krav om togbetjening.

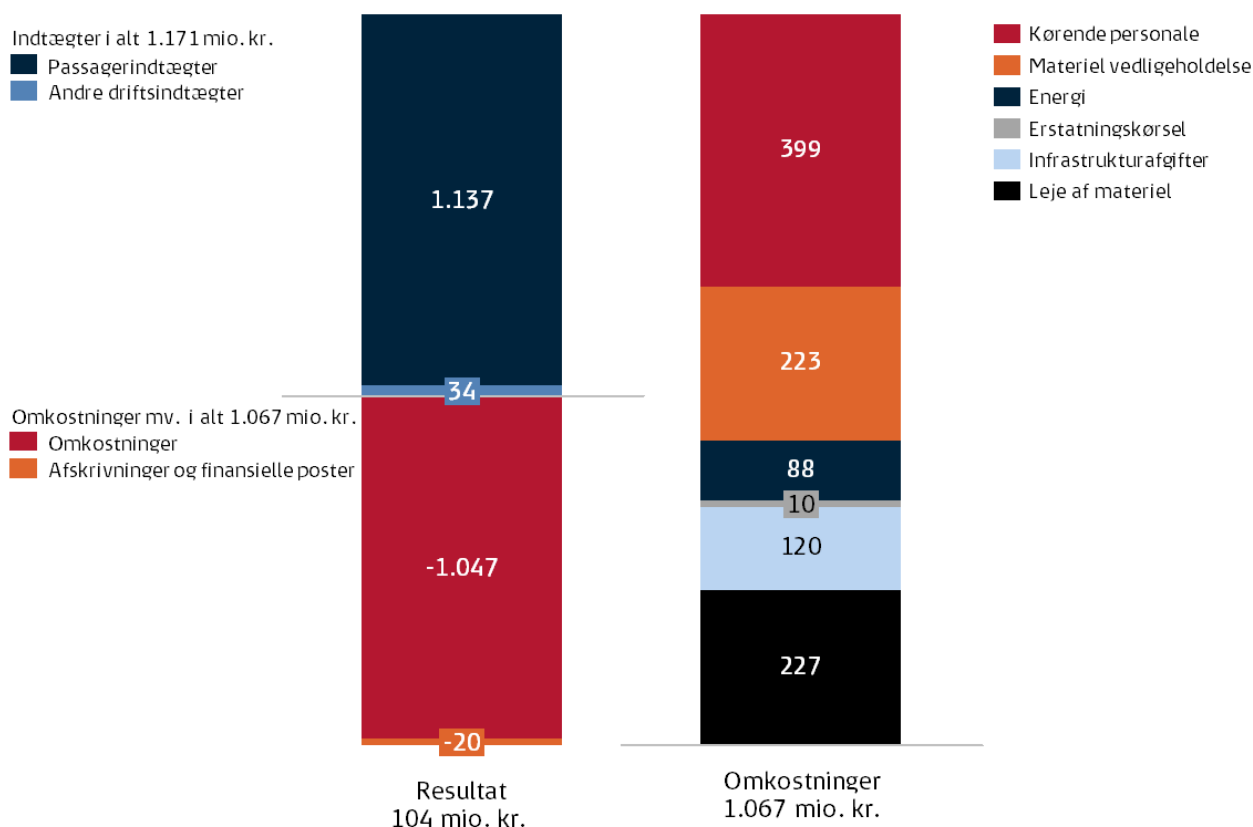
Strækningen InterCity København – Aarhus er et godt eksempel på den usikkerhed, som følger med fordeling af indtægter og omkostninger på strækninger. Indtægtsfordelingen baserer sig på vejninger af tog, passagertællinger mv., som indebærer en usikkerhed. Hertil kommer, at InterCity-trafikken køres som en samlet drift, hvor togsæt skilles i Fredericia, Vejle og Aarhus. En del af de indtægter, som henregnes til København – Aarhus, stammer således fra passagerer, som rejser med direkte forbindelser til destinationer, som ikke er på strækningen. Det er usikkert, hvor stort passagerfracaldet ville blive, hvis der ikke var direkte forbindelse via InterCity-systemet. Hertil kommer usikkerheden ved omkostningsfordelingen, som beskrevet ovenfor.

Lyntogskørsel

Indtægter fra Lyntogskørslen udgjorde 1.171 mio. kr. i 2015 og omkostningerne 1.067 mio. kr., således genererede Lyntog et positivt resultat på 104 mio. kr., jf. Figur 5. Sommerens sporarbejder har medført flere passagerer og dermed en indtægtsstigning, med tilsvarende stigende omkostninger til leje og vedligehold af materiel, som følge af, at der er kørt med længere togstammer. Lyntog gav et samlet overskud på 101 mio. kr. i 2014. Der er således langt fra sket en fuld resultatmæssig substitution mellem InterCity København – Aarhus og Lyntog i forbindelse med sporarbejderne. Sporarbejderne har dermed haft en betydelig negativ resultatpåvirkning for DSB i 2015, hvilket også er forventningen i 2016 på grund af de planlagte sporarbejder på Østfyn.

Figur 5: Økonomi i Lyntogskørsel 2015

Beløb i mio. kr.



Omkostninger vedrørende kørende personale udgør 37 procent af de samlede omkostninger, hvilket skyldes, at der er mere personale ombord, da togstammen er længere. Materiel vedligeholdelse og leje af materiel udgør 42 procent af de samlede omkostninger.

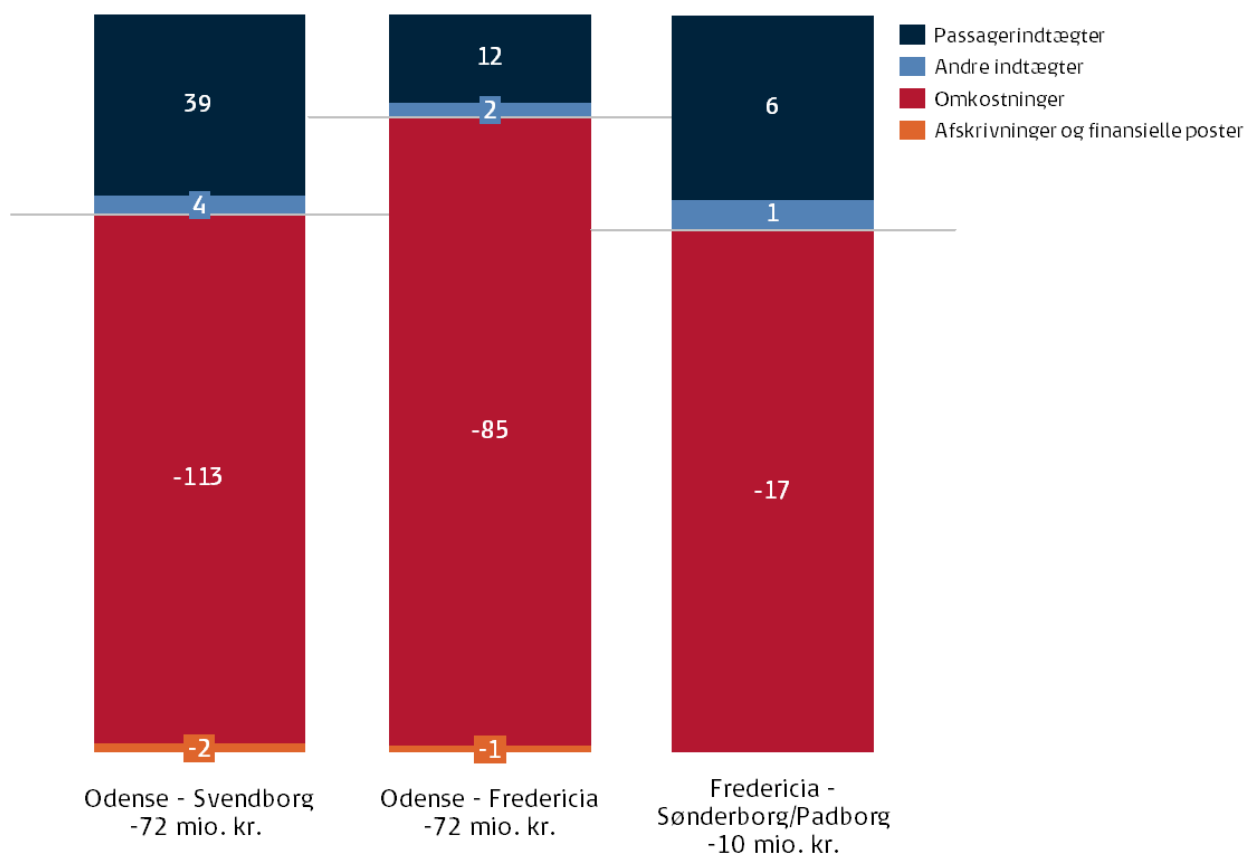
Årsagen til den gode økonomi i Lyntogskørsel er primært, som for InterCity København – Aarhus, at relativt mange passagerer pr. tog gør det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med gennemsnitligt færre passagerer.

Togkørsel på udvalgte regionaltoogsstrækninger

Passagerindtægterne i DSB's regionaltogssystemer er generelt ikke tilstrækkelige til at dække omkostningerne ved togkørslen. Dette kan for 2015 eksemplificeres ved regionaltoogsstrækningerne Odense - Svendborg, Odense - Fredericia og Fredericia - Sønderborg/Padborg, jf. Figur 6.

Figur 6: Resultat på udvalgte regionaltoogsstrækninger 2015

Beløb i mio. kr.



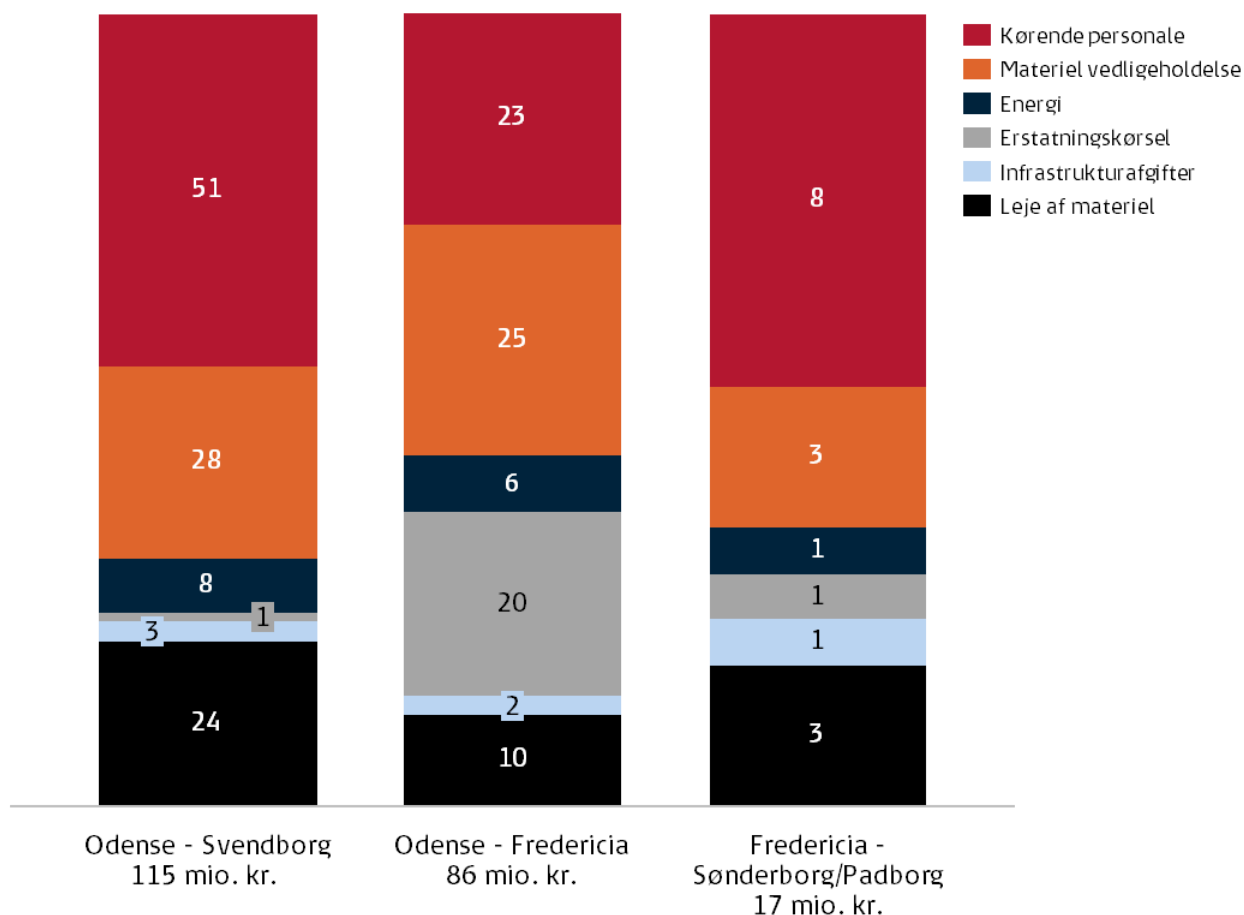
Dermed har regionaltogstrafikken på disse strækninger ikke kunnet køres uden bidrag fra overskudsgivende strækninger, herunder InterCity-togkørsel mellem København – Aarhus og Lyntogskørsel, og/eller tilførsel af kontraktbetaling fra staten.

Årsagen er primært, at der er relativt færre passagerer set i forhold til det i trafikkontraktens fastsatte kørselsomfang. Det indebærer en ringere kapacitetsudnyttelse, det vil sige flere tomme pladser i toget hen over døgnet, hvor trafikkontrakten kræver betjening. Der kan således på nogle regionaltoogsstrækninger være en god kapacitetsudnyttelse i myldretiderne, men en forholdsvis ringe kapacitetsudnyttelse uden for disse.

Omkostningerne vedrørende regionaltogskørsel på de udvalgte strækninger adskiller sig overordnet set ikke væsentligt fra det generelle billede. Den overvejende del af omkostningerne vedrører således det kørende personale samt leje og vedligeholdelse af det anvendte togmateriel, jf. Figur 7.

Figur 7: Omkostninger mv. på udvalgte regionaltoogsstrækninger 2015

Beløb i mio. kr.



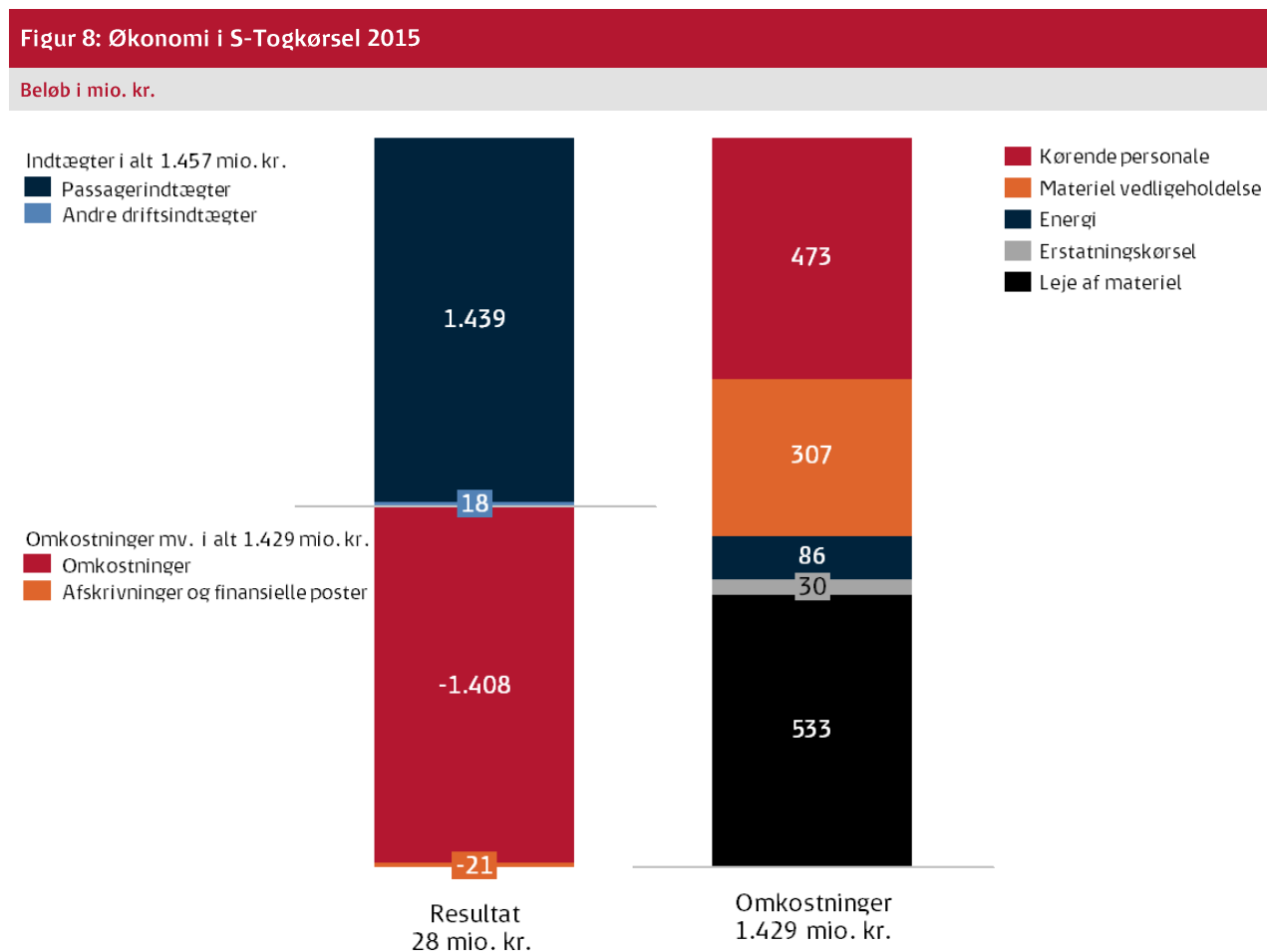
På strækningen Odense – Svendborg er leje af materiel opgjort ud fra de faktiske omkostninger til de Desiro-togsæt, som i dag er dedikeret til strækningen. På strækningerne Odense – Fredericia og Fredericia – Sønderborg/Padborg er der derimod anvendt de gennemsnitlige materielomkostninger, fordi materiel disponeres ud fra den samlede materielpulje, jf. tidligere afsnit herom.

Strækningen Odense – Fredericia har været lukket i en periode på 3 måneder, som følge af sommerens sporarbejder, hvilket afspejler sig i de meget store omkostninger til erstatningskørsel, i form af indsættelse af busser.

Omkostninger til kørende personale vejer særligt tungt i de samlede togkørselsomkostninger på strækningen Fredericia – Padborg/Sønderborg, hvor der er både lokomotiv- og togfører om bord i toget (47 procent). De to øvrige strækninger køres med énmandsbetjening. Mulighederne for at køre énmandsbetjent er afhængig af blandt andet fysiske forhold i toget og på stationer, som skal leve op til givne sikkerhedsstandarder.

S-tog

Togkørslen på S-banen gav indtægter på 1.457 mio. kr. i 2015, mens omkostningerne – inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster udgjorde 1.429 mio. kr., jf. Figur 8.



Togkørsel med S-tog gav et overskud på 28 mio. kr. i 2015 og kan derfor drives uden kontraktbetaling. Resultatet er negativt påvirket af nedskrivninger af tilgodehavender fra kontrolafgifter (11 mio. kr.) vedrørende tidligere år, samt af stigende udgifter til erstatningskørsel (4 mio. kr.). Resultatet for 2015 ligger på niveau med resultatet for sidste år.

Omkostninger vedrørende det kørende personale udgør kun 33 procent af de samlede togkørselsomkostninger på S-banen, hvilket skyldes, at S-togene er énmandsbetjente.

Årsagen til at S-tog kan drives uden tilskud af kontraktbetaling er, at S-togenes samlede sædekapa- citet er godt udnyttet hen over døgnet, når der sammenlignes med for eksempel regionalto- gskørsel, hvor kapacitetsudnyttelsen – uden for myldretiderne – generelt er forholdsvis begrænset. Samtidig køres S-tog i et lukket system, og der er få depoter, hvilket er med til at gøre S-tog mere effektivt.

Strækingsregnskab for samtlige DSB's strækninger i 2015

Strækingsregnskabet for samtlige DSB's strækninger er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler de direkte omkostninger ved at køre tog. Kontraktbetalingen på 1.978 mio. kr. (Fjern- og Regionaltog 1.933 mio. kr. og S-tog 45 mio. kr.) fordeles ikke på enkeltstrækninger, fordi en sådan fordeling vil være relativ til resultatet og dermed betyde, at de dyreste strækninger vil få mest kontraktbetaling, jf. Tabel 3.

Et positivt resultat udtrykker at strækningen er kørt med overskud, som medgår til at finansiere underskudsgivende strækninger. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen er kørt med underskud og skal derfor tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB yderligere opgøre de enkelte strækninger inkl. alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er togsystemomkostningerne til Stationer og Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i Tabel 4. Det indebærer i praksis, at for eksempel omkostninger til stationer, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv., samt trafikinformation, er nedbrudt på strækninger, selvom disse aktiviteter ikke har nogen direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørsel på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passagerindtægter pr. plads km og Omkostninger pr. plads km giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jf. Tabel 4. Plads km tager både højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte togtyper og hvor mange togsæt/vogne, som er koblet på toget på en given strækning. Tog km, som ofte har været anvendt som nøgletal, tager ikke højde for disse forskelle. Opgørelsen af Person km er behæftet med en ikke uvæsentlig usikkerhed, når man ser på strækninger. Årsagen er, at opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte passager rejser, i vid udstrækning baserer sig på stikprøvevise passagerundersøgelser, som indeholder en væsentlig usikkerhed. Som eksempel ved DSB ikke præcist hvor ofte, eller hvor langt, en pendler med periodekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter (jf. side 100).

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel 2015

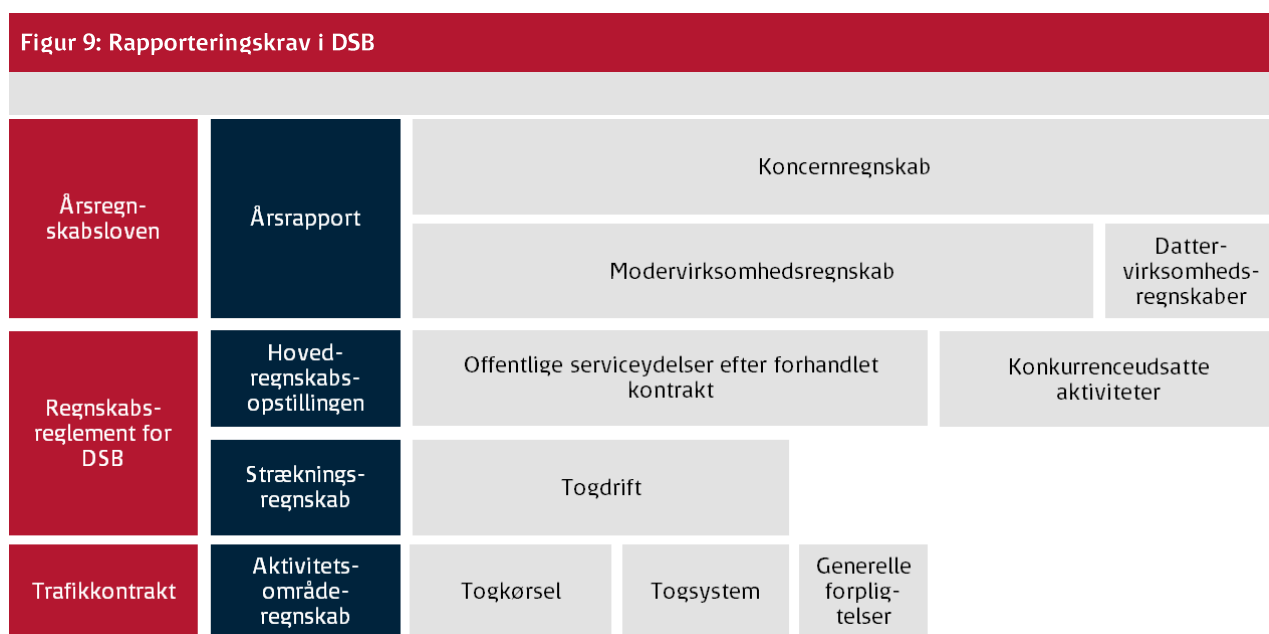
Beløb i mio. kr.	Passagerindtægter	Kontraktbetaling	Andre indtægter	Togkørsel indt. i alt	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Leje af materiel (gns. omk.)	Togkørsel omk. i alt	Togkørsel resultat
Lyntog	1.137		34	1.171	-399	-223	-88	-10	-120	-227	-1.067	104
København – Aarhus	1.228		35	1.263	-408	-238	-92	-16	-253	-237	-1.244	19
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	82		8	90	-96	-39	-14	-12	-17	-37	-215	-125
Vejle - Herning - Struer – Thisted	2		1	3	-6	-2	-1	0	0	-2	-11	-8
Bornholm	9		0	9	0	-3	0	0	-2	-4	-9	0
Aarhus - Frederikshavn	75		7	82	-87	-33	-12	-1	-5	-31	-169	-87
InterCity	1.396		51	1.447	-597	-315	-119	-29	-277	-311	-1.648	-201
EuroCity Sjælland	97		4	101	-46	-8	-2	-1	-4	-16	-77	24
EuroCity Jylland	40		1	41	-10	-3	-1	-1	-2	-4	-21	20
Internationale tog	137		5	142	-56	-11	-3	-2	-6	-20	-98	44
Odense - Svendborg	39		4	43	-51	-28	-8	-1	-3	-24	-115	-72
Aarhus - Grenaa	22		5	27	-53	-23	-7	-1	-3	-17	-104	-77
Fredericia - Padborg/Sønderborg	6		1	7	-8	-3	-1	-1	-1	-3	-17	-10
Odense - Fredericia	12		2	14	-23	-25	-6	-20	-2	-10	-86	-72
Fredericia - Vejle - Struer	19		4	23	-42	-34	-10	-1	-3	-22	-112	-89
Aarhus - Langå - Aalborg	9		2	11	-20	-13	-3	0	-1	-6	-43	-32
Aalborg - Frederikshavn	15		3	18	-33	-22	-6	-1	-1	-9	-72	-54
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	112		7	119	-89	-142	-35	-5	-7	-49	-327	-208
Regional Vest	234		28	262	-319	-290	-76	-30	-21	-140	-876	-614
København - Kalundborg	104		10	114	-111	-92	-29	-4	-12	-91	-339	-225
København - Holbæk	80		7	87	-81	-66	-21	-3	-14	-73	-258	-171
København - Nykøbing F - Rødby	242		16	258	-173	-118	-46	-10	-19	-190	-556	-298
Roskilde - Køge - Næstved	21		6	27	-62	-31	-8	-1	-2	-16	-120	-93
København - Ringsted	62		6	68	-71	-53	-15	-2	-14	-48	-203	-135
København - Roskilde	6		2	8	-21	-8	-2	0	-3	-6	-40	-32
Kystbanen/Øresund	12		1	13	-13	-6	-1	0	-11	-6	-37	-24
Regional Øst	527		48	575	-532	-374	-122	-20	-75	-430	-1.553	-978
S-tog Central (Hellerup – Valby)	552		3	555	-97	-51	-14	-11	0	-89	-262	293
S-tog Køge	180		3	183	-85	-71	-20	-4	0	-123	-303	-120
S-tog Høje Taastrup	129		1	130	-35	-21	-6	-3	0	-36	-101	29
S-tog Frederikssund	160		3	163	-80	-58	-16	-3	0	-100	-257	-94
S-tog Farum	93		2	95	-48	-33	-9	-2	0	-56	-148	-53
S-tog Hillerød	175		3	178	-70	-52	-14	-4	0	-87	-227	-49
S-tog Klampenborg	30		1	31	-14	-7	-2	-1	0	-12	-36	-5
S-tog Ringbanen	120		2	122	-44	-14	-5	-2	0	-30	-95	27
S-tog	1.439		18	1.457	-473	-307	-86	-30	0	-533	-1.429	28
Togkørsel ekskl. indtægter fra trafikkontrakt	4.870		184	5.054	-2.376	-1.520	-494	-121	-499	-1.661	-6.671	-1.617
Togkørsel inkl. indtægter fra trafikkontakt	4.870	1.978	184	7.032	-2.376	-1.520	-494	-121	-499	-1.661	-6.671	361

Tabel 4: Strækningsregnskab for Togkørsel og Togsystem inklusive nøgletal 2015

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passagerindtægter	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passagerindt. pr. plads km	Togkørsel Omk. pr. plads km	Togdrift resultat pr. person km	Person km mio. enheder	Tog km mio. enheder
Lyntog	1.137	34	-1.067	104	70	-285	-111	0,53	-0,50	-0,09	1.278	7,40
København - Aarhus	1.228	35	-1.244	19	97	-459	-343	0,50	-0,51	-0,25	1.381	7,15
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	82	8	-215	-125	6	-34	-153	0,21	-0,55	-1,60	96	2,03
Vejle - Herning - Struer - Thisted	2	1	-11	-8	0	-1	-9	0,09	-0,58	-4,97	2	0,11
Bornholm	9	0	-9	0	1	-4	-3	0,19	-0,18	-0,32	8	0,21
Aarhus - Frederikshavn	75	7	-169	-87	6	-39	-120	0,26	-0,59	-1,11	107	1,71
InterCity	1.396	51	-1.648	-201	110	-537	-628	0,43	-0,51	-0,39	1.595	11,23
EuroCity Sjælland	97	4	-77	24	7	-26	5	0,54	-0,43	0,04	126	0,64
EuroCity Jylland	40	1	-21	20	2	-9	13	0,92	-0,47	0,30	49	0,24
Internationale tog	137	5	-98	44	9	-35	18	0,62	-0,44	0,11	175	0,89
Odense - Svendborg	39	4	-115	-72	5	-38	-105	0,23	-0,68	-2,77	38	1,31
Aarhus - Grenaa	22	5	-104	-77	4	-36	-109	0,16	-0,74	-3,62	30	1,14
Fredericia - Padborg/Sønderborg	6	1	-17	-10	0	-3	-13	0,17	-0,48	-1,70	7	0,15
Odense - Fredericia	12	2	-86	-72	2	-14	-84	0,12	-0,87	-7,83	11	0,64
Fredericia - Vejle - Struer	19	4	-112	-89	2	-19	-106	0,11	-0,61	-3,97	26	1,22
Aarhus - Langå - Aalborg	9	2	-43	-32	1	-7	-38	0,15	-0,76	-3,15	12	0,36
Aalborg - Frederikshavn	15	3	-72	-54	2	-14	-66	0,14	-0,71	-3,45	19	0,55
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	112	7	-327	-208	10	-66	-264	0,19	-0,57	-1,76	149	2,93
Regional Vest	234	28	-876	-614	26	-197	-785	0,17	-0,64	-2,67	293	8,30
København - Kalundborg	104	10	-339	-225	17	-116	-324	0,18	-0,57	-2,40	135	1,76
København - Holbæk	80	7	-258	-171	13	-99	-257	0,18	-0,58	-2,36	108	1,25
København - Nykøbing F - Rødby	242	16	-556	-298	32	-212	-478	0,21	-0,49	-1,33	362	3,21
Roskilde - Køge - Næstved	21	6	-120	-93	5	-38	-126	0,17	-0,97	-3,90	32	0,83
København - Ringsted	62	6	-203	-135	11	-78	-202	0,14	-0,45	-2,22	91	1,23
København - Roskilde	6	2	-40	-32	1	-9	-40	0,08	-0,59	-7,36	5	0,27
Kystbanen/Øresund	12	1	-37	-24	0	-3	-27	0,13	-0,40	-	-	0,25
Regional Øst	527	48	-1.553	-978	79	-555	-1.454	0,18	-0,53	-1,98	734	8,79
S-tog Central (Hellerup - Valby)	552	3	-262	293	2	-149	146	0,58	-0,28	-	-	2,57
S-tog Køge	180	3	-303	-120	4	-85	-201	0,14	-0,23	-	-	3,44
S-tog Høje Taastrup	129	1	-101	29	0	-47	-18	0,33	-0,26	-	-	1,08
S-tog Frederikssund	160	3	-257	-94	-1	-80	-175	0,15	-0,24	-	-	2,89
S-tog Farum	93	2	-148	-53	-1	-45	-99	0,15	-0,24	-	-	1,66
S-tog Hillerød	175	3	-227	-49	-1	-69	-119	0,19	-0,24	-	-	2,40
S-tog Klampenborg	30	1	-36	-5	0	-15	-20	0,22	-0,27	-	-	0,39
S-tog Ringbanen	120	2	-95	27	0	-43	-16	0,38	-0,31	-	-	1,40
S-tog	1.439	18	-1.429	28	3	-533	-502	0,25	-0,25	-	-	15,83
Strækninger i alt	4.870	184	-6.671	-1.617	297	-2.142	-3.462	0,31	-0,43	-	-	52,43
Offentlige serviceydelse i alt	4.870	184	-6.671	-1.617	607	-2.744	-3.754	-	-	-	-	-

Anvendt metode ved udarbejdelse af Aktivitetsområde- og Strækingsregnskab

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jf. Figur 9. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige perspektiver. Det gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen imellem de enkelte rapporter, hvilket samtidig kan hæmme transparensen i DSB's økonomi.



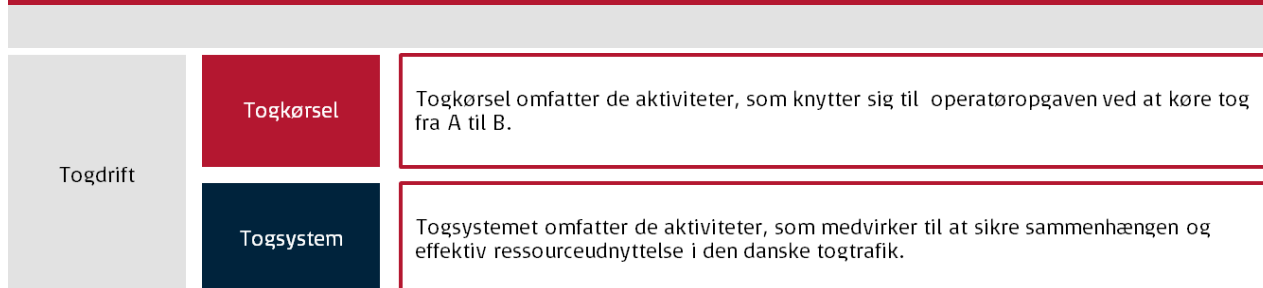
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

Regnskabsreglementet for DSB har til formål at skille Offentlige serviceydelser fra Konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt kontraktbetaling samt sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af DSB's eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomheden DSB's resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som DSB udfører i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af modervirksomhedens aktiviteter. Det vil sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den offentlige serviceforpligtigelse, men indirekte i form af de klagørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. Kort & Godt A/S er ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtigelse.

Aktivitetsområde- og Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i DSB's Hovedregnskabsopstilling for 2015, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere DSB's aktiviteter, i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækingsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglementet for DSB.

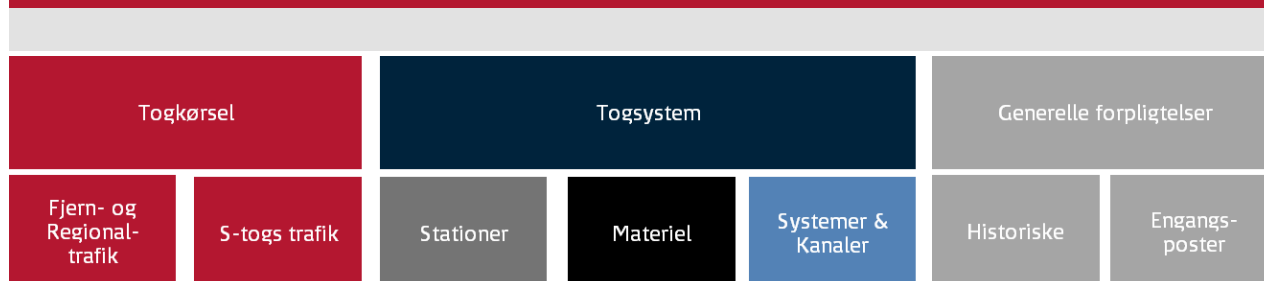
Figur 10: Elementer i Togdrift



DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet. I forbindelse med den nye trafikkontrakt skal DSB forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel), og i aktiviteter, der knytter sig til opretholdelse af produktionsapparatet (Togsystem), jf. Figur 10.

Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt består af Togkørsel og Togsystem samt af Generelle forpligtigelser, jf. Figur 11. Togkørsel indeholder aktiviteter knyttet til fremføring af tog, herunder afregning af materiel og vedligeholdelse, mens Togsystem indeholder aktiviteter knyttet til produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billet salgskanaler). Generelle forpligtigelser dækker over historisk betingede aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til togdriften (for eksempel drift af Jernbanemuseet).

Figur 11: Offentlige serviceydelser opdelt på aktivitetsområder



Anm.: Systemer & Kanaler er i trafikkontrakten defineret som Generelle forpligtigelser.

Forskel mellem Årsregnskab og Aktivitetsområderegnskaber

DSB udarbejder en aktivitetsbaseret fordelingsmodel, kaldet Strækningsøkonomimodellen, som i henhold til Regnskabsreglementet for DSB, skal opgøre økonomien i de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten. Modellen ligger til grund for opgørelsen af Offentlige serviceydelser og opsplittningen heraf i aktivitetsområder og yderligere på enkeltstrækninger.

En strækning som for eksempel InterCity København – Aarhus er ikke mulig at opgøre ud fra de almindelige regnskabsmæssige registreringer, fordi bogføringen er tilrettelagt efter virksomhedens organisatoriske opbygning, som går på tværs af aktivitetsområder og de aktiviteter, som de udfører. Det betyder, at stort set alle omkostninger er indirekte i forhold til togstrækningen, også omkostninger som traditionelt bliver opfattet som direkte.

Årsagen er, at DSB driver togdriften som et samlet netværk. Det betyder, at materiel og kørende personale disponeres i en pulje, det vil sige at et specifikt IC3-togsæt betjener flere strækninger, ligesom det kørende personale benyttes på flere strækninger. Dette gælder således også for de fleste afledte omkostninger som for eksempel energi, der indkøbes i en pulje og ikke direkte kan henføres til en specifik strækning ud fra den registrerede energiomkostning.

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

Strækningsøkonomimodellen tager udgangspunkt i DSB's bogføring, som også danner grundlag for DSB's eksterne regnskab, men tilføjer henholdsvis en aktivitetsområde- og en strækningsdimension, som ikke eksisterer i bogføringen.

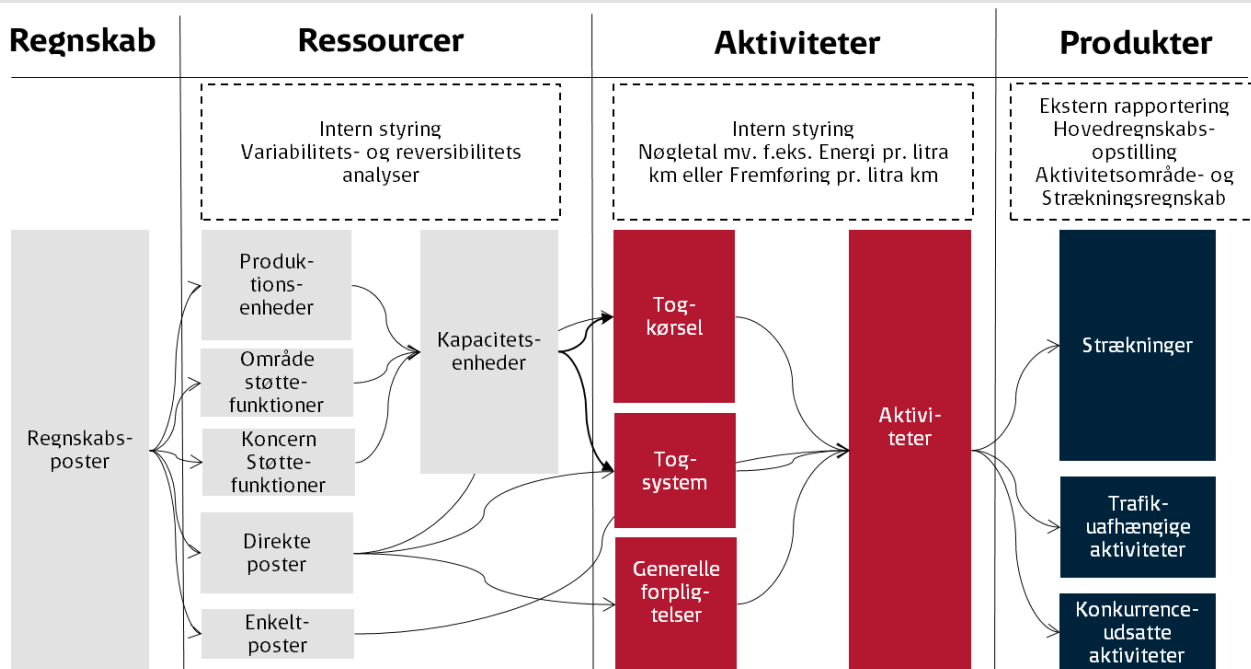
Strækningsøkonomimodellen

Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen, Aktivitetsområde- og Strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

Modellen skaber Hovedregnskabsopstillingen ved at opdele DSB's aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter. Som et eksempel driver DSB strækningen Aarhus – Odder for Midttrafik i samdrift med strækningen Aarhus – Grenaa, som er en del af Trafikkontrakten. Økonomien skal derfor opdeles således, at der ikke ydes statsstøtte til den første strækning. Udfordringen består i, at både det kørende personale og materiel mv. anvendes på tværs af strækningerne.

Offentlige serviceydelser opsplittes yderligere i aktivitetsområder og de aktiviteter, som DSB udfører for at drive de enkelte strækninger. Strækninger indeholder alle poster, som relaterer sig til Togkørsel, jf. tidligere definition.

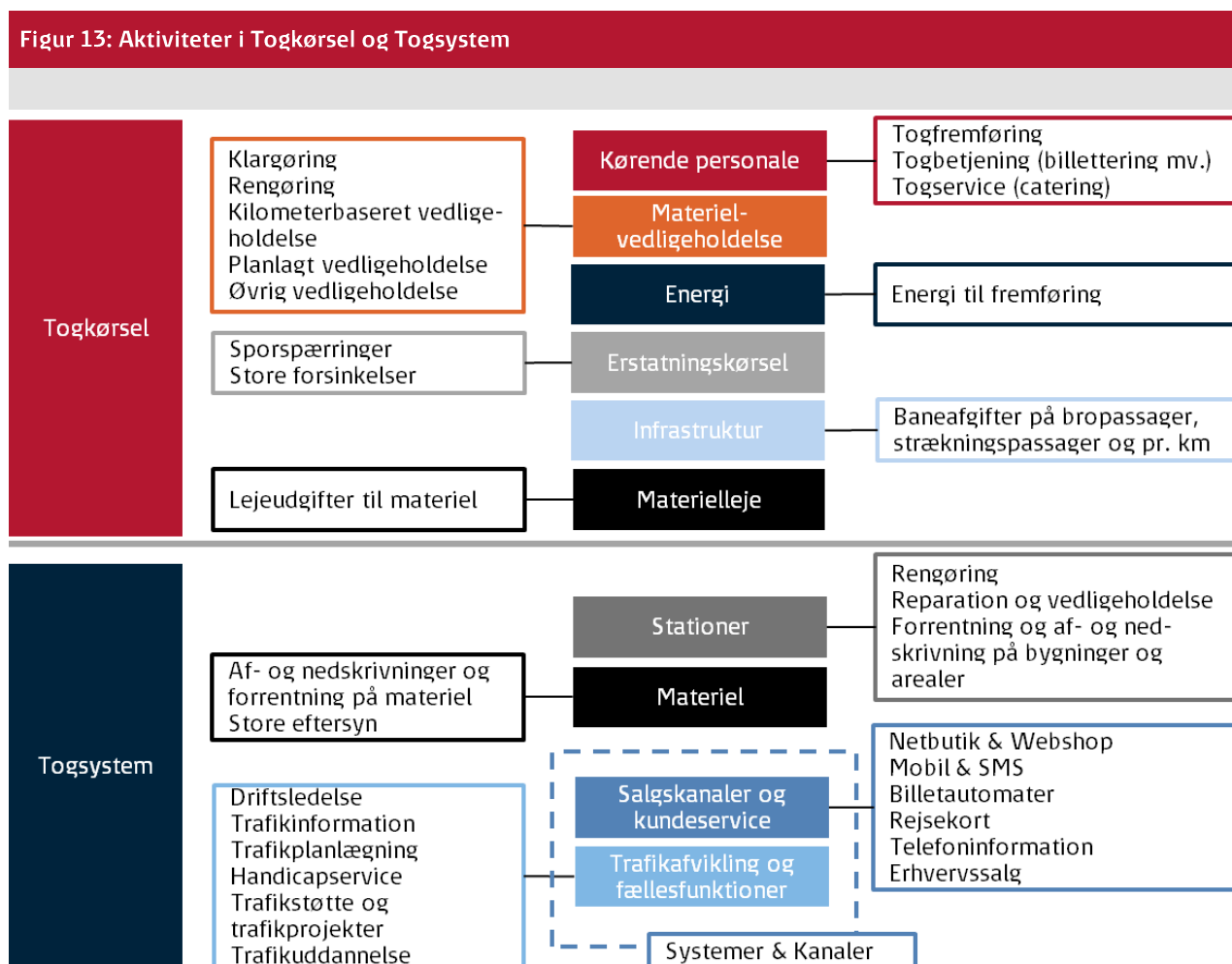
Figur 12: Strækningsekonomi modeldesign



Figur 12 beskriver den principielle metode anvendt i Strækningsekonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressource niveauet grupperes og klassificeres bogføringen ift. produktionsnærheden, således kan støttefunktionerne fordeles ift. kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen benytter sig primært af objektive og systematiske fordelingsnøgler baseret på produktionsoplysninger.

Opdeling af DSB's Togdrift i aktivitetsområder henholdsvis Togkørsel og Togsystem

DSB har i løbet af 2015 udarbejdet en række analyser for at definere de nye aktivitetsområder, som er indført med trafikkontrakten.



De anvendte aktivitetsdefinitioner og - grupperinger er en præcision af den metode, som DSB hidtil har benyttet ved opgørelse af sit Strækingsregnskab og dermed understøtter en sondring mellem togkørsels- og togsystemaktiviteter. DSB vurderer, at de anvendte definitioner og grupperinger i stort omfang understøtter denne sondring, men at det fremadrettede arbejde formentlig vil kræve tilpasninger.

DSB's regnskabsmæssige grundregistreringer understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområde opfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistreringerne sigter for nærværende på at understøtte virksomhedens nuværende organisering og dermed den mest effektive samlede togdriftsvirksomhed. Derfor er rapporteringen på aktivitetsområder baseret på Strækingsøkonomimodellens fordelingsnøgler.

Fordelingsnøgler

Strækningsøkonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle DSB's indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. strækning afhænge af valget af omkostningsgrupperinger og fordelingsnøgler.

Fordelingen af togkørselsaktiviteter til strækninger sker overordnet efter følgende principper:

- Hvis aktiviteten kun udføres for at betjene en enkelt strækning, vil der ske en direkte fordeling til strækningen.
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere eller alle strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figur 14: Væsentligste fordelingsnøgler for Togkørsel i Strækningsøkonomimodellen

Kørende personale	Lokomotivfører-, togfører- og togrevisortimer
Materiel vedligehold	Litra timer, litra km og plads km
Energi	Litra km
Erstatningskørsel	Delrejser, direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager, strækningspassager og tog km
Materielleje	Gennemsnit

Figur 14 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togkørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger.

Et eksempel er de fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale, som fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning.

Et andet eksempel er de fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af IC3-togsæt, der fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra de litra km som IC3-materiellet har kørt.

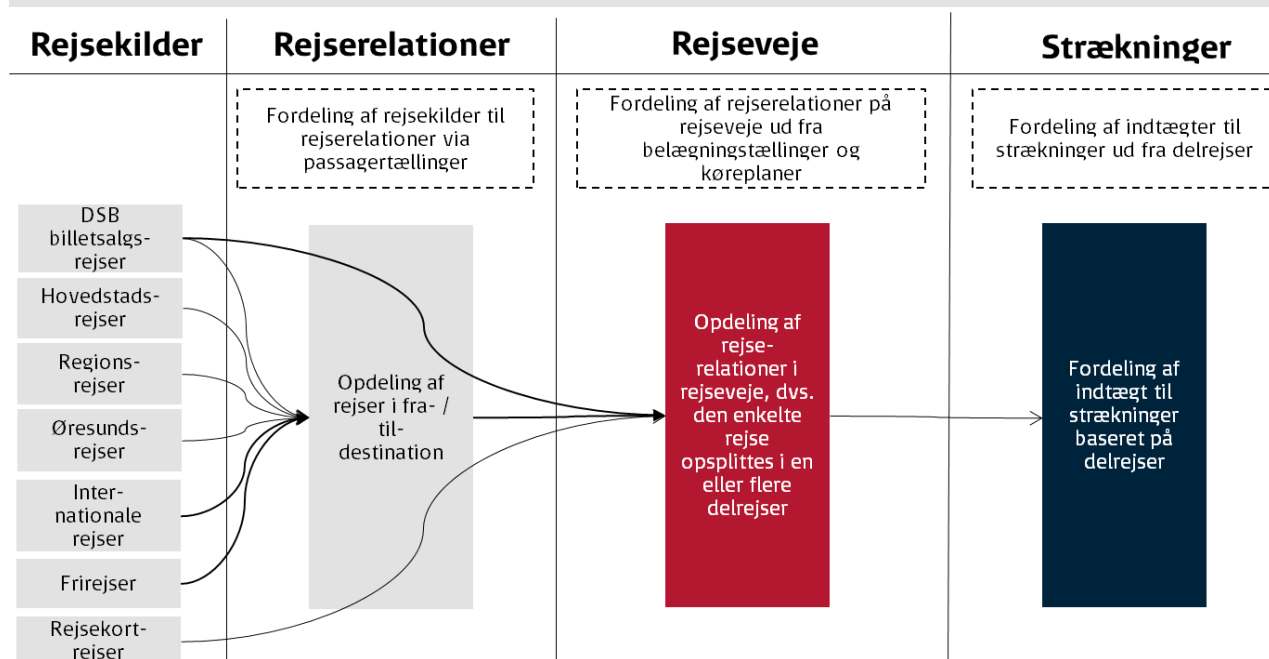
Et tredje eksempel er infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt, som fordeles i forhold til det antal passager, der er foretaget på den enkelte strækning.

Fordeling af passagerindtægter til strækninger

Det er ikke muligt direkte at opgøre antallet af rejser i DSB, hvilket skyldes, at det i den kollektive trafik er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det gælder for såvel periodekort som enkeltrejser, idet det er muligt at købe en åben billet til for eksempel København - Aarhus. Dermed er det ikke muligt at afgøre, om rejsen bliver foretaget med InterCity eller Lyntog. Hertil kommer, at en rejse kan gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Bornholm, involvere lokalbanen fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København H og InterCity Bornholm fra København H til Ystad, foretages på samme billet.

Opgørelsen bliver ikke mindre kompliceret af, at der i dag findes mange billetsystemer og takstområder, som skal koordineres på tværs af forskellige operatører.

Figur 15: Principper for allokering af passagerindtægter til strækninger i Rejseindtægtsmodellen



DSB har således en række rejsekilder, jf. Figur 15, hvoraf de største er DSB's eget billetsalg og hovedstadsrejser samt Rejsekortet. Rejserne opgøres bl.a. ved passagertællinger i tog samt vejning af tog, som omregnes til antal passagerer. Metoderne varierer fra rejsekilde til rejsekilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde.

Rejserne skal herefter opdeles i rejserelationer, som viser hvorfra og hvortil rejsen er foretaget. Det gøres bl.a. på baggrund af passagerundersøgelser³ af rejsemønstre, som giver en statistisk vægt, der kan anvendes på rejsekilderne.

Når rejserelationerne er fastlagt skal rejsevejen fastlægges, det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til rejsen mellem to destinationer. Eftersom en rejse kan foretages

³ BRIK tællingen i HT-området og Landstællingen, som foretages af COWI i Fjern- og Regionaltoget.

over flere strækninger, skal den deles relativt mellem strækningerne. Således kan en rejse opdeles i en eller flere delrejser. Til brug for opdelingen på rejseveje benyttes belægningstællinger og køreplaner.

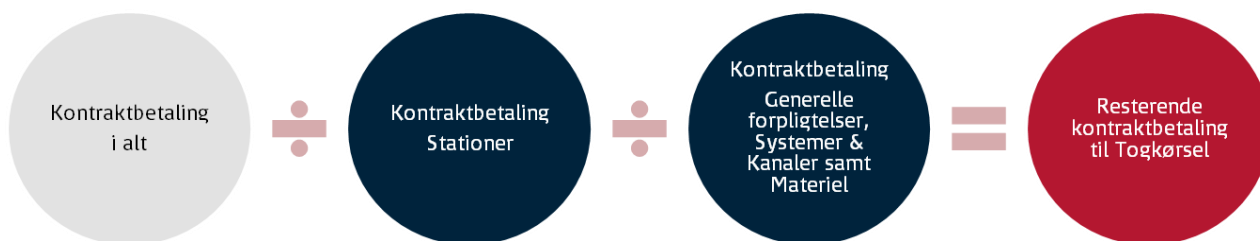
Delrejserne benyttes til at fordele passagerindtægterne ud på strækninger i den overordnede Rejseindtægtsmodel. I Strækningsøkonomimodellen anvendes dette input som nøgle til at fordele de bogførte passagerindtægter. Der er således et vist omfang af skøn i passagerindtægter knyttet til enkeltstrækninger.

Fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordele ikke kontraktbetalingen ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele kontraktbetalingen på. I den politiske aftale er det en forudsætning at opdele Togdrift i Togkørsel og Togsystem.

Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele kontraktbetalingen efter følgende metode.

Figur 16: Principper for fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder



Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent.

Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser (historiske) er baseret på omkostningsdækning. Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent, kontraktbetalingen til Materiel dækker alene alle projektomkostningerne til forberedelser af indkøb af nye el-tog til Danmark, eftersom materiellejen afregnes til togkørselsaktiviteten.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for fjern- og regionaltogstrafik og S-togstrafik. Det betyder for S-tog at der tilføres 45 mio. kr. i kontraktbetaling (jf. Tabel 1), på trods af at S-tog kan drives uden kontraktbetaling (jf. Figur 8).

Derudover er det forudsat, at passagerindtægterne tilfalder Togkørsel og således modelmæssigt ikke bidrager direkte til Togsystem.

Fordeling af materielleje til Togkørsel

Alle indtægter og omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster til materiel er samlet i én pulje, dog ekskl. Øresund og Fremtidens tog, som ikke er medregnet, for henholdsvis fjern- og regionaltoget og S-tog.

På fjern- og regionaltogetsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense – Svendborg & Aarhus – Grenaa), afregnes strækningerne direkte med de specifikke materielomkostninger. Den resterende materielpulje betragtes som en fælles pulje, som kan indsættes på alle strækninger, og beregnes derfor som en gennemsnits materielleje ved brug af de kørte litra km på de enkelte strækninger. Materiellejen for S-tog er alene baseret på de faktiske materieludgifter til S-togsmateriellet.

Fordeling af moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i resultatopgørelsen og i balancens poster.

Moms håndteres separat i modellen. DSB's virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret og momsen i DSB bogføres samlet på et centralt omkostningssted. Derfor fordeles årets nettomomsomkostninger til aktivitetsområderne efter de medgåede omkostningers relative momstræk. Derefter følger momsomkostningerne de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

Selskabsskat fordeles ikke til aktivitetsområder og strækninger. I Hovedregnskabsopstillingen opdeles selskabsskatten mellem Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Ledelseserklæring

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's Aktivitets- og Strækningsregnskab for 2015.

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

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2015, herunder, at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jf. Regnskabsreglementets § 2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertrafikken.
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 25. februar 2016

Flemming Jensen
Administrerende Direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Samfundsansvar

DSB's samfundsansvar er indarbejdet i den måde, vi arbejder på – i vores politikker, processer og praksis og i vores indkøb, miljøhensyn og økonomi. DSB har en etisk politik, hvoraf det fremgår, at DSB vil efterleve FN Global Compact's 10 universelle principper med fokus på menneskeret-tigheder og arbejdsrettigheder. DSB's etiske regelsæt stiller således krav om at overholde nationale og internationale regler om børnearbejde, sikkerhed og arbejdsmiljø, diskrimination, tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft, korruption og bestikkelse samt miljø.

DSB arbejder som en integreret del af miljøpolitikken aktivt med at mindske virksomhedens klimapåvirkning.

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact, og bidrager til arbejdet både økonomisk og ved årligt at rapportere om fremskridt i arbejdet.



DSB's samfundsansvar kommer ikke kun til udtryk i den måde, vi selv arbejder på, men også i de krav vi stiller til vores leverandører. DSB sikrer i forbindelse med udbudsprocessen, at strategiske leverandører prækvalificeres og bliver gjort bekendt med vores etiske regelsæt. Vi forventer, at leverandørerne overholder og handler i overensstemmelse med disse grundlæggende principper.

Samarbejde og støtte

DSB har siden 2008 haft et samarbejde med Natteravnene, der består af mere end 5.000 frivillige voksne. Natteravnene færdes i byernes natteliv, herunder på stationer og i tog. Deres formål er at være gode rollemodeller, medvirke til at skabe større tryghed og hjælpe børn og unge til øget livsglæde og integration. Udover at støtte Natteravnene økonomisk, kan de køre gratis med alle DSB-tog, når de udfører deres frivillige arbejde.

DSB samarbejder også med en række hjælpeorganisationer i Danmark ved at give lov til at samle ind til deres godgørende formål og dele materiale ud til DSB's kunder på stationerne. Det er organisationer som Danmarks Indsamlingen (DR og 12 af Danmarks største humanitære organisationer), Folkekirkens Nødhjælp, Kræftens Bekæmpelse, Mellemløst Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

I forbindelse med udfasning af klippekort i Hovedstadsområdet sørgede DSB sammen med Metroselskabet og Movia (DOT, Din Offentlige Transport) for, at kunderne kunne donere ubrugte klip til Børnehjælpsdagen. Mange benyttede sig af tilbuddet, og Børnehjælpsdagen fik efterfølgende overdraget knap 1 mio. kr. som støtte til deres arbejde med at hjælpe anbragte børn og udsatte unge i Danmark.

Når der er valg i Danmark, støtter DSB op om den demokratiske proces ved at give de opstillede partier og kandidater tilladelse til at dele materiale ud på stationerne i perioden op til valget. Således også i 2015, hvor der både var Folketingsvalg i juni og valg om det danske EU-retsforbehold i december.

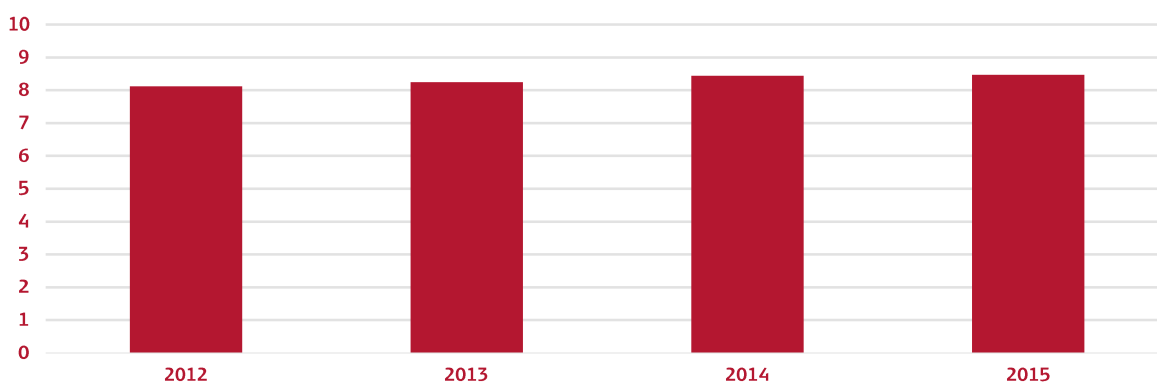
Ekstra mange flygtninge og migranter satte sit præg på driften af DSB's tog og på stationerne i 2015. DSB løste udfordringen i tæt samarbejde med de danske myndigheder, så DSB's kunder oplevede mindst muligt gener. I december indgik DSB en aftale med Dansk Røde Kors om, at de i en midlertidig periode kunne benytte et ledigt lokale på Københavns Hovedbanegård til modtagelse af flygtninge og migranter.

Sikkerhed og tryghed

Det skal være trygt at være kunde og medarbejder i DSB, og overvågning i tog og på stationerne bidrager til dette. I 2015 var der opsat 2.021 kameraer på 131 stationer og 3.824 kameraer i S-togene. Derudover har DSB to mobile videoovervågningsanlæg, som kan flyttes til stationer, hvor der er utryghed for passagerer eller meget hærværk.

Figur 1: Tilfredshed med tryghed i toget

Skala 0-10

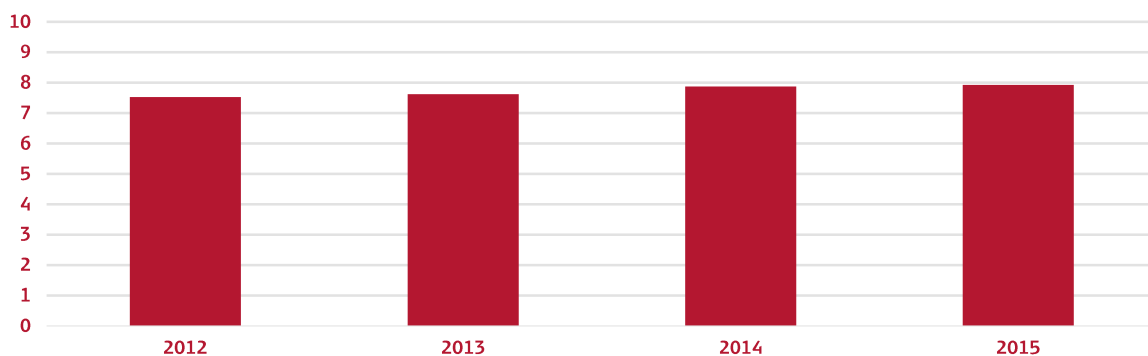


Kameraovervågningen bliver blandt andet brugt til at tilkalde politi og ekstra personale, når situationer kræver det, og til at hjælpe politiet med at opklare sager såsom hærværk, vold, lommetyverier mv. Der er ligeledes indgået en landsdækkende samarbejdsaftale med Rigs politiet om anvendelse af video mv. i forbindelse med politiets efterforskning ved påkørsler. I 2015 har DSB's overvågningscentral i 991 tilfælde bidraget til politiets opklaringsarbejde.

I 2015 har der været eksterne vagtordninger på Københavns Hovedbanegård og Høje Taastrup Station for at skabe tryghed for passagerer og medarbejdere.

Figur 2: Tilfredshed med tryghed på stationen

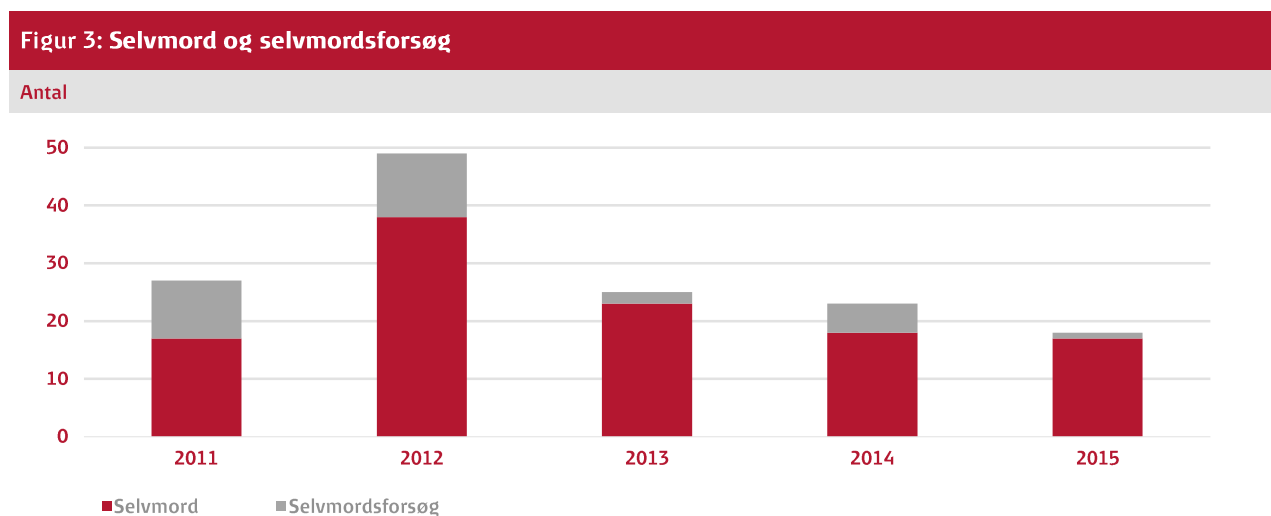
Skala 0-10



DSB er i gang med at opsætte hjertestartere på 64 udvalgte togstationer i hele landet og i alle DSB's 520 togsæt. Opsætningen begyndte i 2014 og forventes at være afsluttet i 2016. Ved udgangen af 2015 var der opsat hjertestartere på 41 stationer og i 383 togsæt. Opsætningen er resultatet af et samarbejde med Trygfonden, som også indbefatter uddannelse af 750 DSB-medarbejdere i livreddende førstehjælp og brug af hjertestartere.

DSB bruger hvert år store beløb på at bekæmpe graffiti blandt andet for at skabe pæne miljøer og øge kundernes tryghedsfølelse. I 2015 brugte DSB således mere end 20 mio. kr. til at afrense 1.929 togsæt for graffiti. På stationerne har DSB i samarbejde med Banedanmark indført en såkaldt 0-tolerance for graffiti på stationerne i Hovedstadsområdet og visse stationer på Sjælland. Det betyder, at de mest udsatte stationer bliver gennemgået for graffiti dagligt, mens øvrige stationer bliver det en gang om ugen. Efter indførelsen i 2014 har den intensiverede graffitiindsats givet gode resultater. For eksempel blev der i 2015 fjernet 40 færre graffiti end året før på DSB's stationer øst for Storebælt.

Personpåkørsler i forbindelse med selvmord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende begivenhed for DSB. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også DSB's kunder og medarbejdere med togaflysninger og forsinkelser og krisehjælp til blandt andre lokomotivførere. I 2015 har DSB registreret 17 selvmord og 1 selvmordsforsøg (henholdsvis 18 og 5 i 2014).



Arbejds miljø

DSB er en stor dansk arbejdsplads, og et godt arbejdsmiljø er en del af vores samfundsansvar. Det er vigtigt, at DSB sender sine medarbejdere hjem i samme stand, som de kom på arbejde.

Målet for 2015 var at nedbringe antallet af arbejdsulykker - både med og uden fravær - samt generelt at nedbringe sygefraværet i DSB. I 2015 har DSB gennemført kampanjer for at undgå arbejdsskader rettet mod de mest udsatte personalegrupper blandt andet på værkstederne og over for lokomotivførerne.

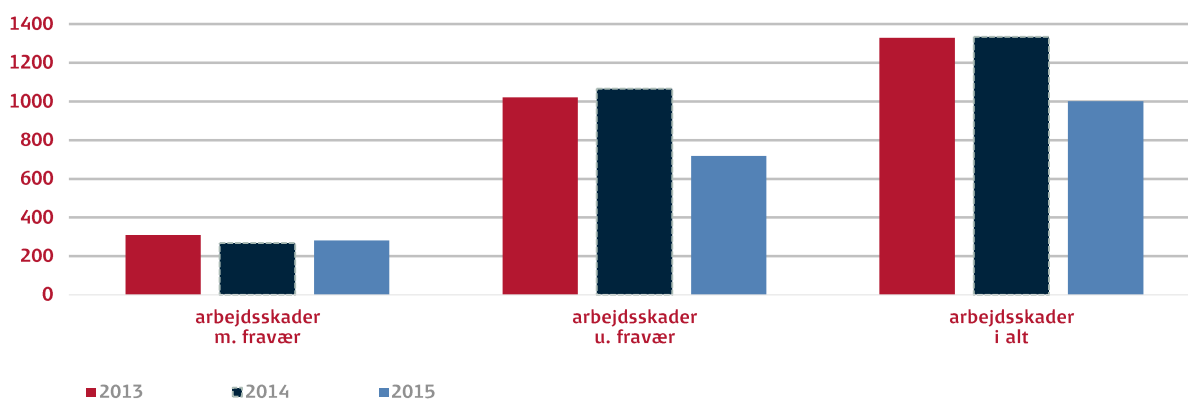
Det samlede antal arbejdsulykker i DSB er faldet markant med mere end 300 registreringer fra 1.335 i 2014 til 1.001 i 2015. Desværre er det ulykker uden sygefravær, som driver udviklingen

mens arbejdsulykker med sygefravær er steget med 14 sager i 2015 i forhold til 2014. Det gennemsnitlige sygefravær i DSB er faldet med 0,4 dag pr. medarbejder til 9,7 dage i 2015.

I 2015 har DSB arbejdet videre med at reducere de sundhedsskadelige ultrafine partikler fra især de ældre lokomotiver og togsæt. På DSB's arbejdspladser er det blandt andet sket med opgradering af udsugningen på værkstederne samt forskellige tiltag, som gør, at lokomotiverne ikke skal startes op inde på værkstederne.

Figur 4: Anmeldte arbejdsskader

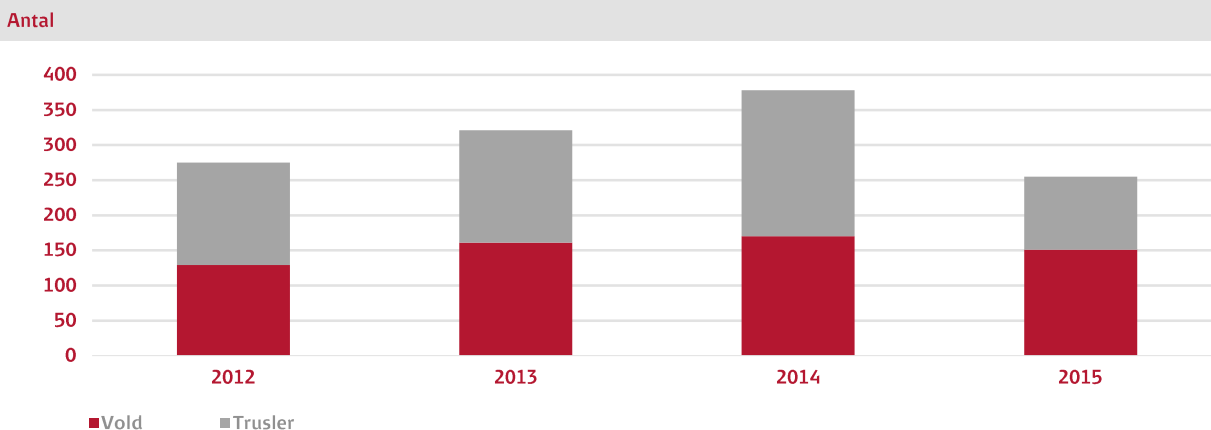
Antal



For at fastholde en systematisk tilgang til arbejdsmiljøarbejdet har DSB siden 2013 valgt at være arbejdsmiljøcertificeret efter OHSAS 18001. I 2015 blev der gennemført en ekstern opfølgingsauditering på tværs af virksomheden. Der blev observeret 4 afvigelser, som alle er gennemarbejdet i separate handlingsplaner med forebyggende og korrigerende handlinger. Afvigelseerne er dermed lukket af et eksternt certificeringsbureau.

Når mange mennesker er samlet på stationer, i togene og i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå uenigheder, som eskaleres til trusler og vold mod medpassagerer og DSB's medarbejdere. I 2015 registrerede DSB et markant fald i antallet af vold og trusler mod DSB's personale. Der er registreret mere end ti procent færre tilfælde af vold og en halvering i antallet af trusler.

Figur 5: Vold og trusler mod DSB's personale



DSB gør sit yderste for hele tiden at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem uddannelse af DSB's personale i konflikthåndtering, samarbejde med politi og dialog med kunderne.

Ved større begivenheder som festivaler og fodboldkampe skal mange ofte feststemte og støjende kunder samme sted hen. Ved en række af disse begivenheder går DSB i dialog med arrangører og kunder om særtog. Formålet er, at både deltagerne og DSB's øvrige kunder får den bedst mulige togtur med så få konflikter som muligt. DSB har 43 togførere, som er særligt uddannet til at håndtere kunderne i fodboldtogene. I 2015 indsatte DSB særlige vogne til 14.500 fodboldfans på 28 fodboldture. Derudover blev der indsat særlige S-tog, når Brøndby og FCK mødte hinanden til sammenlagt nogle tusinde fans. I 2015 var der ingen arbejdsskader i forbindelse med de omtalte ture. Tilsvarende var der meget få skader på DSB's materiel i forbindelse med transport af de feststemte fans.

DSB gør også en særlig indsats overfor børn i adskilte familier. DSB har uddannet 70 børneguides, som tager sig af børnene fra afgangsstation til bestemmelsesstation. Til transporten er der reserveret en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. DSB's børneguides tager imod børnene, hjælper dem undervejs og sikrer, at de kommer af på den rigtige station. De særlige tog med børneguides kører fredage og søndage samt op til og i slutningen af helligdagene. I 2015 blev der i alt solgt 19.462 børneguide-rejser.

Tilgængelighed

I 2015 forbedrede DSB sin service til ældre og handicappede. Kunder, der ønsker handicapassistance til toget, kunne fra 1. august vente med at kontakte DSB til 24 timer før planlagt afrejse. Det er en halvering af bestillingstiden i forhold til tidligere. Samtidig udvidede DSB åbningstiden for telefoniske bestillinger og gjorde det muligt for de handicappede at modtage assistance i alle de timer, hvor der kører tog. Endelig udvider DSB fra årsskiftet 2015/2016 serviceniveauet ved at tilbyde assistance på samtlige DSB's fjern- og regionaltogetsstationer samt på Kystbanen. Tidligere gjaldt tilbuddet på 63 udvalgte stationer. I 2015 udførte DSB 15.288 handicapassistancer og solgte 43.737 ledsagerbilletter.

DSB ønsker at gøre det let tilgængeligt for vores kunder at købe billet til rejsen. DSB udvikler derfor informations- og billettjenester samt apps til brug for mobiltelefoner og computere. For at

sikre fortrolighed med nye måder at købe billetter på tilbyder DSB kurser, hvor medarbejdere kommer ud og fortæller, hvordan de forskellige billetkøb fungerer i praksis. DSB's kundeservice-team har gennemført 96 arrangementer i 2015 primært med fokus på ældresag, datastuer, biblioteker og som noget nyt samarbejde med den lokale borgerservice i kommunerne.

Mangfoldighed

DSB tror på, at mangfoldighed gør virksomheden stærkere og øger konkurrenceevnen. Det handler blandt andet om mangfoldighed i køn og etnicitet samt et mangfoldigt DSB i uddannelse og erfaringer.

Ved udgangen af 2015 var 27 procent af DSB's ansatte seniorer (+55 år). 215 medarbejdere (2,9 procent) var ansat på særlige vilkår som akutjob, fleksjob, jobprøvning, skånejob, delvist syg og §56-sygdom. Blandt DSB's personale har 7,7 procent af medarbejderne og 4,1 procent af lederne anden etnisk baggrund end dansk.

DSB ønsker også at tage et ansvar for at hjælpe unge i job. Det kommer blandt andet til udtryk gennem lærlinge og elevpladser. I 2015 havde DSB 42 elevstillinger.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af DSB's personalepolitik. I DSB's bestyrelse er 33 procent kvinder (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet), mens tallet for direktørkredsen er 29 procent. Blandt alle ledere i DSB er 26 procent kvinder – næsten samme andel som blandt alle ansatte.

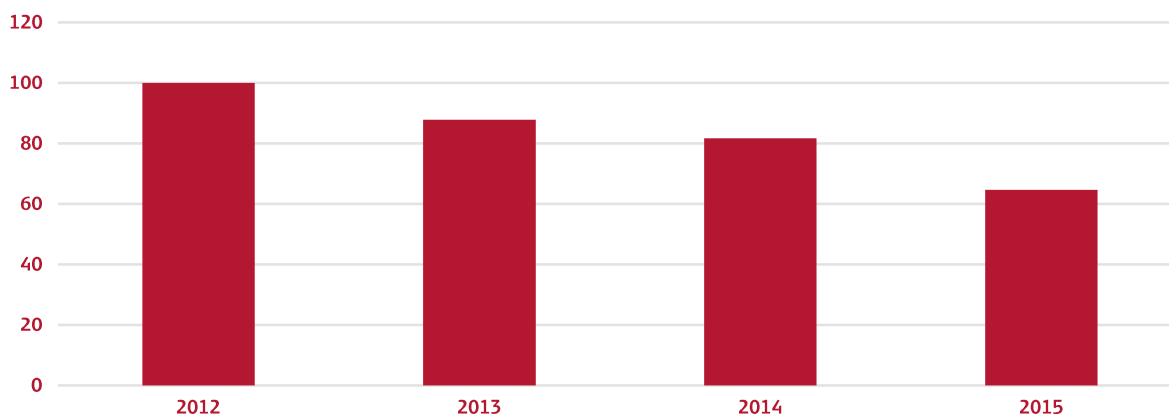
DSB's mål for kønsfordelingen på de forskellige ledelsesniveauer er, at den skal afspejle kønsfordelingen i virksomheden i øvrigt. DSB vil sikre målet ved at stille krav til rekrutteringskonsulenter om kandidater af begge køn og ved at medtænke det underrepræsenterede køn ved efterfølgerplanlægning.

Miljø og klima

Dieseltog giver anledning til udledning af partikler og anden påvirkning af luftkvaliteten.

Figur 6: Partikeludledning

Indeks



Den samlede udledning af partikler fra dieseltogene er faldet med 20 procent i forhold til 2014. Årsagen er en reduceret anvendelse af ME-diesellokomotiver og MR-togsæt samt en øget indsættelse af IC4-togsæt, som har en lavere udledning af partikler.

Der har i 2015 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne. DSB arbejder med at implementere forskellige prototyper til reduktion af kundernes og medarbejderes udsættelse for ultrafine partikler.

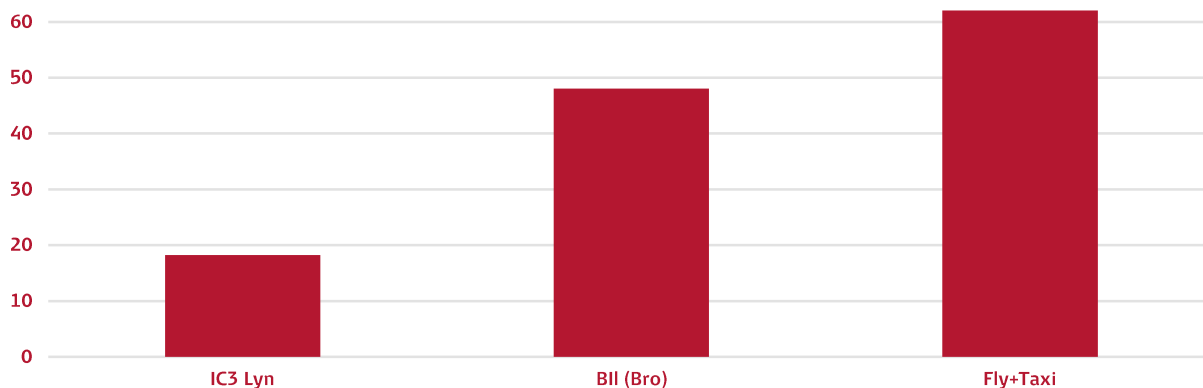
Deutsche Bahn udvikler en spoiler, som forventes at løfte udstødningsrøgen, således at der kommer færre partikler ind i vognene. Prototypen monteres i foråret 2016, hvorefter den skal testes, og miljøeffekterne måles.

90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften. Toget er en energivenlig transportform i forhold til andre transportformer, uanset om der er tale om lange rejser eller korte rejser i Hovedstadsområdet.

DSB har gennem miljøpolitikken fortsat fokus på at øge effektiviteten gennem en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer samt generelt at reducere DSB's påvirkning af det omkringliggende miljø.

Figur 7: CO₂-udledning (Aalborg-København)

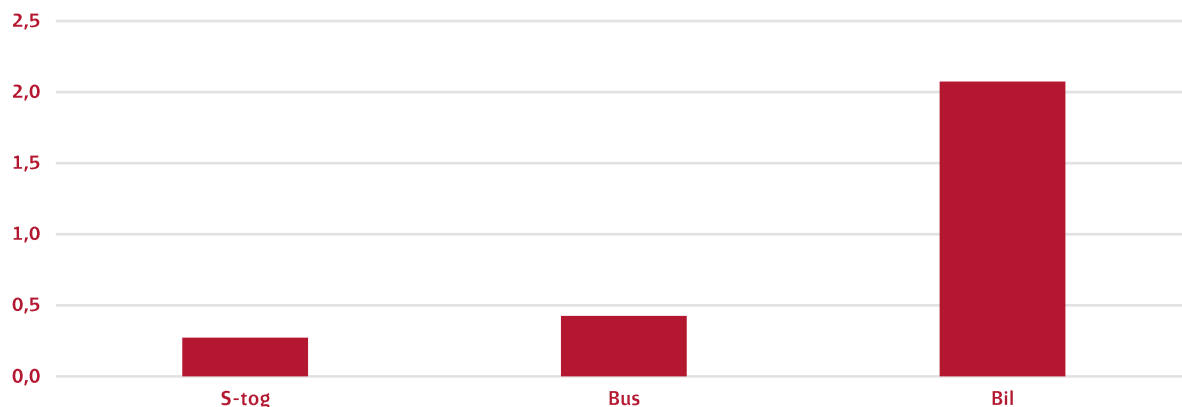
Kg pr. Person



Forudsætningerne for sammenligning med andre transportformer findes i DSB's Miljørapport 2015 eller på www.dsb.dk/miljo.

Figur 8: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

Kg pr. Person



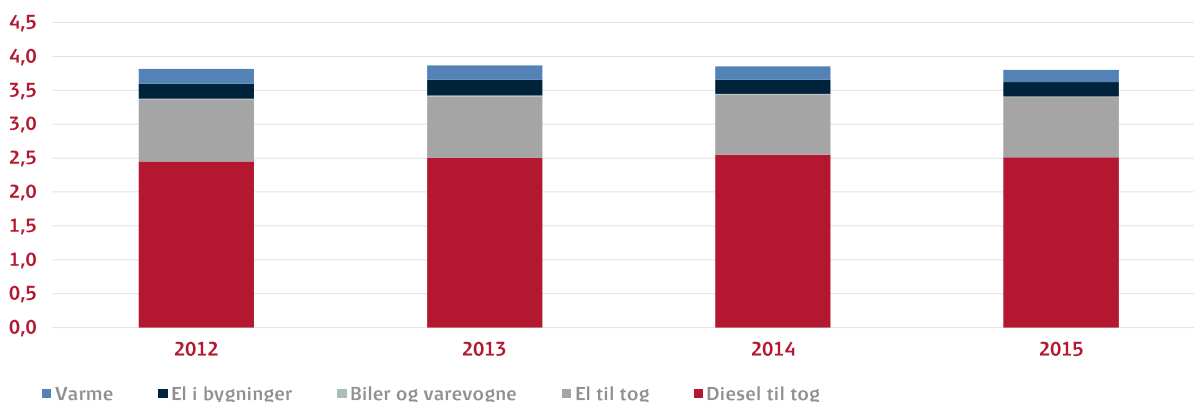
For at synliggøre arbejdet har DSB besluttet et strategisk mål for bæredygtighed defineret som gram CO₂ pr. personkilometer.

Den fortsatte elektrificering af hovednettet i Danmark vil betyde et faldende energiforbrug samt en faldende CO₂-udledning på grund af den forventede højere andel af vedvarende energi i det danske energimix.

DSB's samlede energiforbrug til tog er faldet lidt i forhold til 2014. Dette dækker over et fald i DSB's dieselforbrug, mens der er tale om en mindre stigning i elforbruget.

Figur 9: Direkte og indirekte energiforbrug

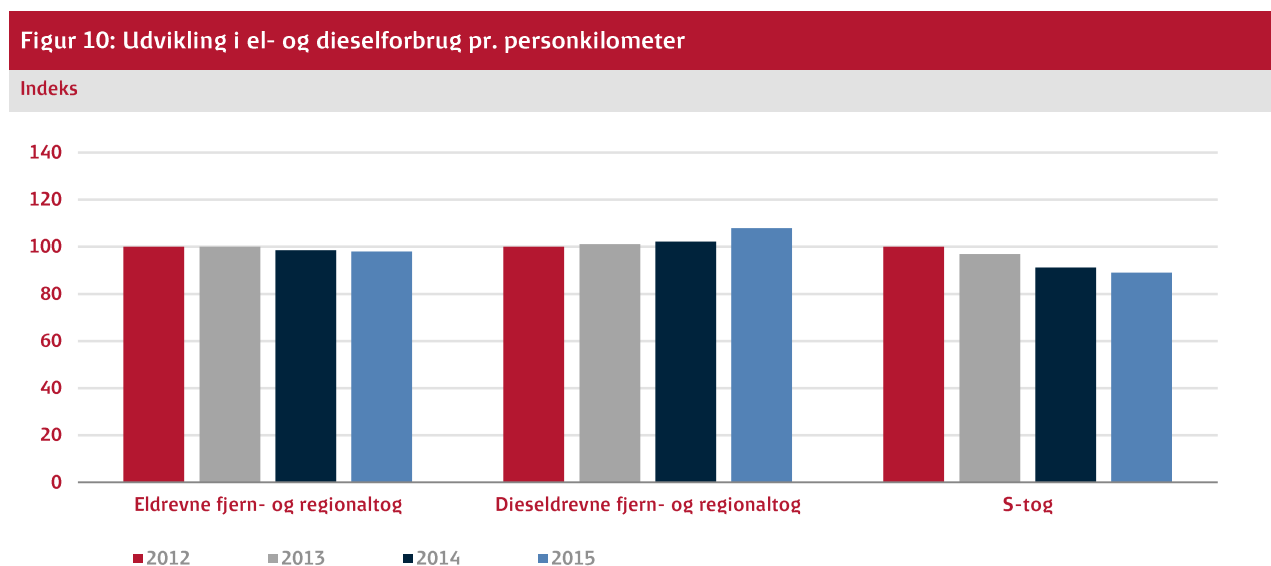
GJ (mio.)



Energiforbrug til biler og varevogne udgør mindre end 1 procent af DSB's samlede energiforbrug og fremgår derfor ikke af figuren.

Energiforbruget til virksomheden er uændret siden 2014. Dette er sammensat af et fald i varme- forbruget og en stigning i elforbruget.

DSB's samlede CO₂-udledning er uændret i forhold til 2014, både hvad angår togproduktet og virksomheden.



For S-tog er energiforbruget pr. personkilometer faldet med 3 procent. Dette er opnået gennem en vækst i antal personkilometer på to procent og et fald i det samlede energiforbrug på 0,6 procent. CO₂-udledningen er uændret, da CO₂-udledningen fra det danske energimix er steget.

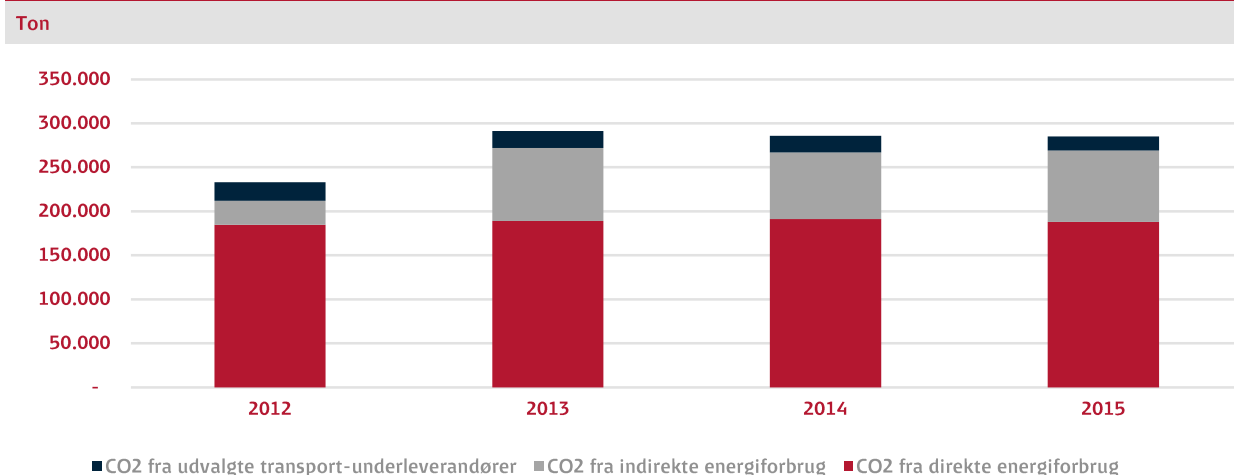
Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

	Ændring i energiforbrug pr. pladskilometer	Ændring i energiforbrug pr. personkilometer	Ændring i CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	4%	7%	7%
- Eltog	0%	1%	4%
S-tog	-1%	-3%	0%

DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2015 blandt andet gennemført følgende tiltag, som først vil få fuld effekt i 2016:

- På hovedparten af S-togsperronerne er belysningen udskiftet til LED i efteråret 2015. Forventet årlig besparelse på 1 GWh
- Samling af værkstedsaktiviteter

Figur 11: CO₂-udledning fordelt på kilde



Siden 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-beviser for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne fra og med 2013 ikke kan sammenlignes med resultatet fra 2012.

Der har i 2015 været to spilduheld fra tog under kørsel. Det ene resulterede i, at ca. 400 liter diesellole løb ud i ballasten. Olien er opsamlet fra grøften, og der er aftalt overvågningsboringer i de kommende år for at følge, om der sker nedsivning til grundvandet. Det andet uheld medførte et begrænset spild.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 202 i 2014 til 147 i 2015.

Klagerne dækker over det samlede antal klager, som DSB har modtaget gennem kundecentret, direkte til DSB Miljø og gennem Banedanmark. Der er i 2015 ikke noget markant enkeltområde, men der er tale om en bred vifte af forhold, som der klages over.

To af henvendelserne har også involveret kommunen. Det drejer sig om Lindholm og Fredericia. Belastningen af vendesporet i Lindholm er fra 2016 reduceret kraftigt. Aktiviteten i Fredericia er ændret med mindre støj til naboerne som følge.

DSB har derudover sammen med Banedanmark en dialog med Københavns Kommune om mulighederne for en reduktion af støjen fra klagøringsområdet Belvedere, som ligger mellem Dybbølsbro og Enghave.

Banedanmarks målinger af luftkvaliteten på Nørreport viser fortsat en væsentlig forbedring i forhold til situationen før ombygningen.



Om DSB

Bestyrelse

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.



Peter Schütze, Formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. juni 2011 ved ekstraordinært virksomhedsmøde

Genvalgt - valgt som formand 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt - valgt som formand 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2017

Formand for:

- bestyrelsen for Falck Holding A/S
- Investeringskomiteen - The Danish Climate Investment Fund og The Danish Agribusiness Fund
- Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond

Næstformand i:

- bestyrelsen for Simcorp A/S
- bestyrelsen for Nordea-fonden og Nordea Bank-fonden

Medlem af:

- Industrial Board Axcel og Axcel Future
- bestyrelsen for Lundbeck fonden
- bestyrelsen for Bestyrelsesforeningen, Gösta Enboms Fond
- det Systemiske Risikoråd



Annette Sadolin, Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. april 2009

Genvalgt - valgt som næstformand 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt - valgt som næstformand 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt - valgt som næstformand 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2017

Formand for:

- bestyrelsen for Østre Gasværk Teater

Medlem af:

- bestyrelsen for DSV A/S
- bestyrelsen for Topdanmark Forsikring A/S
- bestyrelsen for Skodsborg Kurhotel og Spa A/S
- bestyrelsen for Ratos AB, Sverige
- bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.
- bestyrelsen for Ny Carlsberg Glyptotek
- bestyrelsen for KNI A/S, Grønland



Lars Andersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 25. juni 1999

Senest genvalgt 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2017

Direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Medlem af:

- bestyrelsen for IndustriPension Holding A/S
- bestyrelsen for Industriens Pensionsforsikring A/S
- bestyrelsen for Arbejdernes Landsbank A/S



Carsten Gerner

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

Genvalgt 18. marts 2014 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2016

Medlem af:

- bestyrelsen for Hempel Fonden
- bestyrelsen for Hempel Holding A/S
- revisionsudvalget for Hempel A/S
- bestyrelsen for Ib Andresen Industri A/S
- bestyrelsen for IAI Holding A/S
- bestyrelsen for Boligfonden DTU
- bestyrelsen for H-Kollegie Fonden



Helge Israelsen

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

Genvalgt 18. marts 2014 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2016



Christina Grumstrup Sørensen

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

Udløb af valgperiode: 2017

Direktør i Copenhagen Infrastructure Partners

Medlem af bestyrelsen for Terma A/S



Andreas Hasle

Indtrådt i DSB's bestyrelse 25. juni 1999

Senest genvalgt 2. marts 2015 (medarbejdervalg)



Hans Christian Kirketerp-Møller

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

Genvalgt 2. marts 2015 (medarbejdervalg)

Chefkonsulent

Formand for:

- bestyrelsen for AOF Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk
- bestyrelsen for Design for Alle

President UIC – PASSAGE

Medlem af:

- bestyrelsen for Forbundet Arkitekter og Designere
- bestyrelsen for BAR-FOKA



Preben Steenholdt Pedersen

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

Genvalgt 2. marts 2015 (medarbejdervalg)

Lokomotivinstruktør

Næstformand for Dansk Jernbaneforbund

Medlem af:

- bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
- bestyrelsen for Tjenestemændenes forsikring
- bestyrelsen for interesseforeningen
- bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1
- bestyrelsen for Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Flemming Jensen, administrerende direktør
Ansæt i DSB siden 2015



Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør
Ansæt i DSB siden 2013
Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S



Anders Egehus, direktør for Drift
Ansæt i DSB siden 2012



Susanne Mørch Koch, direktør for Kommerciel
Ansæt i DSB siden 2008
Næstformand for bestyrelsen for Rejsekort A/S

Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Lars Kaspersen, direktør for Kommunikation & Branding
Ansæt i DSB siden 2013

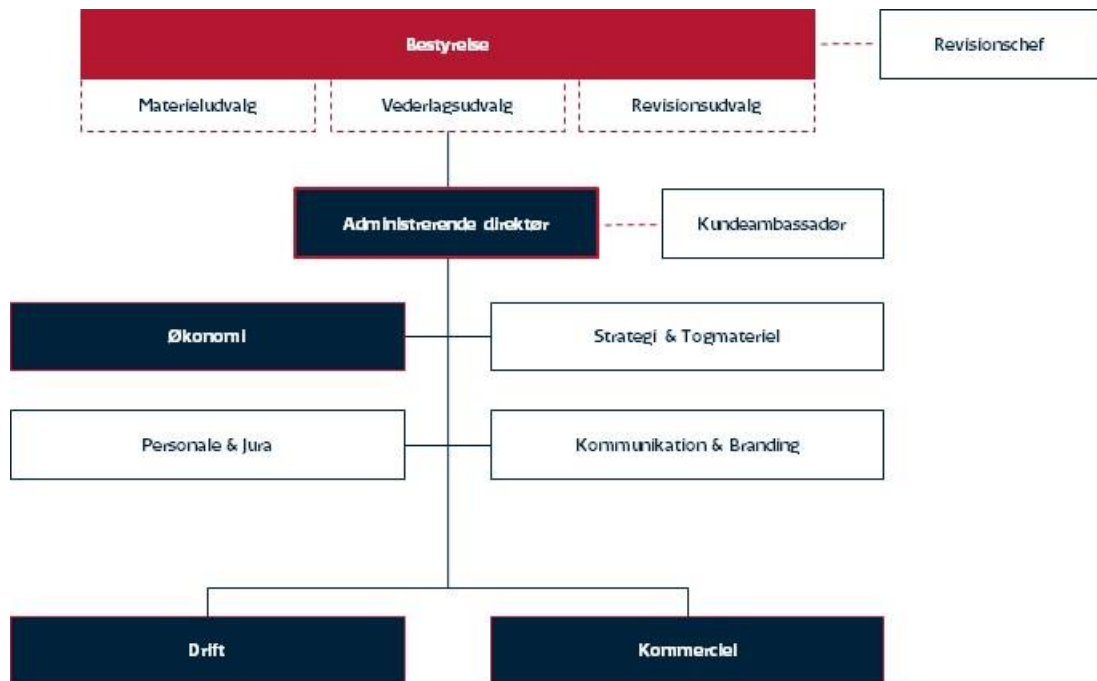


Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel
Ansæt i DSB siden 2015



Mette Rosholm, direktør for Personale & Jura
Ansæt i DSB siden 2014
Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S

Organisation



Direktion

Finanskalender 2016

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2016	12. maj 2016
Halvårsrapport 2016	23. august 2016
3. kvartal 2016	10. november 2016

Publikationer

Årsrapport for 2015 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2015 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transport- og Bygningsministeriet

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Anders Reinholt

Grafisk design

Kommunikation & Branding

Foto

DSB's Billedarkiv

