ÅRS-RAPPORT 2016

Som fremlagt og godkendt på

DSB's ordinære virksomhedsmøde

Den 28. februar 2017

Mette Rosholm
Dirigent

Indhold

Forord 3

Ledelsesberetning 8

- → Beretning – Finansielle aktiviteter 9
- → Forventninger til 2017 11
- → Et kig ud i fremtiden: 10 år med kompleksitet 11
- → Sikkerhed 12
- → Risikostyring 13
- → God selskabsledelse 15
- → Meddelelser til Erhvervsstyrelsen 19

Påtegninger 20

- → Ledelsespåtegning 20
- → De uafhængige revisorers revisionspåtegning 21

Koncernregnskab og årsregnskab 25

- → Resultatopgørelse 25
- → Balance – Aktiver 26
- → Balance - Passiver 27
- → Egenkapitalopgørelse 28
- → Pengestrømsopgørelse 30
- → Noter og anvendt regnskabspraksis 31

Driftsaktiviteter 67

- → Trafikkontrakten 2015-2024 67
- → Produktivitet 67
- → Punktlighed 68
- → Kunder 68
- → Materielsituation 73
- → Omdømme 76
- → Supplerende hovedtal 77
- → Resultatopgørelse pr. kvartal 83
- → Nøgletalsdefinitioner 84

Strækningsregnskab 2016 85

- → Ledelseserklæring 106

Samfundsansvar 107

Om DSB 118

- → Bestyrelse 118
- → Direktion 121
- → Ledelse 122
- → Organisation 123
- → Finanskalender 2017 124
- → Publikationer 124
- → Virksomhedsoplysninger 124

Forord

DSB 's resultat før skat i 2016 blev et minus på 2.193 mio. kr. som konsekvens af nedskrivningerne af IC4- og IC2-togsættene. Korrigeret for nedskrivningerne og andre engangsforhold leverede DSB et overskud før skat på 381 mio. kr.

- Punktligheden udfordret i fjern- og regionaltogstrafikken, S-tog opfylder kontraktkravene
- Processen med at indkøbe nyt og moderne el-materiel er kommet godt i gang. Nye el-lokomotiver forventes indsat i drift fra starten af 2020
- Omfattende takstreform på Sjælland igangsat januar 2017
- I 2016 blev der solgt flere billige billetter og kundernes selvbetjeningsmuligheder blev forbedret.

Det er en grundlæggende sund økonomi, DSB kan præsentere i sit årsregnskab, til trods for et underskud før skat på 2.193 mio. kr. Resultat før skat udgør 381 mio. kr., når der korrigeres for poster af engangskarakter. Den rentebærende gæld er reduceret med godt 1,1 mia. kr.

Samlet set er det en økonomi, der skaber forudsætningerne for, at DSB selv kan finansiere det planlagte indkøb af 26 el-lokomotiver, der skal erstatte de aldrende og miljøbelastende diesellokomotiver og på lidt længere sigt også indkøbet af nye elektriske tog frem mod 2024.

Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter[1)]

Mio. kr.	2016
Resultat før skat	**-2.193**
Nedskrivning 77 IC4-togsæt (2. halvår 2016)	2.058
Nedskrivning 23 IC2- og 5 IC4-togsæt (1. halvår 2016)	673
Nedskrivning øvrige materielle anlæg, Enmandsbetjening Kystbanen	36
Avance ejendomme mv., netto	-193
Korrigeret resultat før skat	**381**

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

Ovenstående viser de fire poster, der udgør forskellen mellem "Resultat før skat" og "Korrigeret resultat før skat".

De 23 IC2-togsæt og 5 ufærdige IC4-togsæt blev allerede i forbindelse med halvårsregnskabet fuldt nedskrevet med 673 mio. kr. IC2-togsættene var kun i meget begrænset omfang anvendt i drift og levede ikke op til de stabilitetskrav, som er en forudsætning for anvendelse i den daglige togdrift. Samtidig var det vurderingen, at der ikke bliver behov for færdigudvikling af de 5 ufærdige IC4-togæt, hvor udviklingsarbejdet allerede tidligere var stillet i bero.

DSB fremlagde i december 2016 sin analyse af IC4-togsættenes fremtid for Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg. Konklusionen var, at driftserfaringerne har vist, at forbedringsinitiativerne ikke har afspejlet sig i en øget driftstabilitet, og at de tilbageværende 77 IC4-togsæt primært kommer til at køre som regionaltog – og kun i en periode, indtil DSB begynder indfasningen af nye elektriske tog i 2024. Herefter udfases IC4-togsættene i takt med indsættelsen af de nye tog. Værdien af de 77 IC4-togsæt bliver som følge af beslutningen nedskrevet med 2.058 mio. kr., svarende til en halvering af den bogførte værdi.

Punktligheden for Fjern- & Regionaltog var i 2016 udfordret til gene for vores 200.000 daglige kunder
3 ud af 4 kunder i Fjern- & Regionaltog kom sidste år frem inden for 3 minutter i forhold til køreplanen. Det er ikke et tilfredsstillende resultat og lever ikke op til DSB's og Banedanmarks fælles mål for kundepunktlighed på 81,8 procent.

Kundetilfredsheden faldt marginalt fra 8,0 til 7,9 primært drevet af den utilfredsstillende punktlighed.

Kundepunktligheden har været udfordret af forhold vedrørende infrastrukturen, herunder sporarbejder og signalfejl, af indførelsen af ID-kontrol ved grænserne til Sverige og Tyskland og af et stigende omfang af tekniske fejl på DSB's tog. Mere end halvdelen af årets forsinkelser skyldes forhold og omstændigheder, som DSB ikke har direkte kontrol over. DSB er i løbende dialog med Banedanmark om forholdene vedrørende infrastrukturen, så der blandt andet skabes større sikkerhed for, at flere sporarbejder gennemføres til planlagt tid.

Operatørpunktligheden – den del af punktligheden som DSB alene står til ansvar for – i Fjern- & Regionaltog var med 92,0 procent 1,8 procentpoint fra årets mål. DSB har iværksat en række initiativer, der skal medvirke til at bringe punktligheden tilbage på det niveau, trafikkontrakten tilsiger. Initiativerne omfatter blandt andet ansættelse af op til 200 ekstra medarbejdere på DSB's værksteder, således at der bliver flere ressourcer til at reducere antallet af forsinkende fejl på togene.

"Det er ikke tilfredsstillende, at så mange DSB-kunder oplevede forsinkelser i 2016. Vi har iværksat en række initiativer for at sikre flere tog til tiden. I december 2016 og januar 2017 har DSB's operatørpunktlighed på den baggrund ligget over kontraktmålet med staten. Selvom det er for tidligt at konkludere, peger det på, at vi er på rette kurs,"
Flemming Jensen, Administrerende direktør

S-tog til tiden – næsten hele tiden
De 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog kunne igen i 2016 glæde sig over en punktlighed på den rigtige side af målet. 92,6 procent af kunderne kom frem til tiden. Det er et resultat på den rigtige side af DSB's og Banedanmarks fælles mål på 92,3 procent. Der er dog også kunder i S-togene, der har oplevet udfordringer i 2016. Det gælder især kunder på strækningen mellem Køge og Hillerød, hvor Banedanmark har arbejdet intensivt med fornyelse af spor og signaler.

Operatørpunktligheden var for S-tog 98,4 procent – knap et procentpoint over målet på 97,5 procent.

Udfordringerne med punktligheden i forbindelse med spor- og signalarbejder er den væsentligste årsag til, at kundetilfredsheden i S-tog faldt 0,2 point til 8,0 for året.

Nye moderne tog vil forenkle og effektivisere togdriften
Det er DSB's mål at udskifte den aldrende togflåde til fordel for en moderne og ensartet togflåde med de fordele, det giver for kunderne.

I det kommende år skal der tages politisk stilling til et udbud af nye el-tog til Danmark til både fjern- og regionaltogstrafikken. DSB vil fremlægge et beslutningsoplæg om indkøb af nye el-tog, som skal indsættes i togdriften midt i næste årti i takt med elektrificeringen af tognettet til Aarhus og Aalborg. DSB har allerede besluttet at købe i første omgang 26 nye el-lokomotiver, som planlægges indsat i drift fra starten af 2020 i takt med Banedanmarks elektrificering af det sjællandske tognet.

Nye el-lokomotiver og el-tog betyder et farvel til langt den største del af DSB's dieseldrevne togflåde og erstatter denne med en enkel, moderne og miljøvenlig togflåde til gavn for DSB's togkunder og DSB's effektivitet.

Nemmere at være kunde – enklere priser på Sjælland og Lolland-Falster
I 2016 blev det besluttet at gennemføre en omfattende reform af takstsystemerne i den kollektive trafik på Sjælland og Lolland-Falster. DSB har i tæt samarbejde med Movia og Metro arbejdet intensivt på at forberede det nye takstsystem, som gik i luften januar 2017.

Det er meget tilfredsstillende, at tog-, bus-, og metrokunderne på Sjælland, Lolland-Falster og Møn nu har ét sammenhængende takstsystem, hvor Rejsekortet altid giver den billigst mulige standard enkeltbillet.

Langt de fleste kunder har med takstreformen fået lavere eller uændrede priser, men med en så stor omlægning er det desværre uundgåeligt, at der også er kunder, der har oplevet stigende priser.

Flere kunder i S-tog, flere billige billetter og flere selvbetjeningsmuligheder
De københavnske S-tog kunne i år notere en passagerfremgang på 2 procent. I alt blev der solgt 116,3 mio. rejser på S-banen i 2016. Antallet af solgte rejser i Fjern- & Regionaltog faldt med 2,2 mio. rejser til 76,8 mio. rejser. Korrigeret for ekstraordinære forhold som ID-kontrol og afgivelsen af Grenaabanen til Midttrafik, anslås Fjern- & Regionaltog at have en rejsevækst på 0,4 procent.

DSB's koncept med Orange-billetter på togafgange uden for myldretiderne med ledig sædekapacitet er slået godt igennem i det forløbne år. Der er solgt lige over 1 million Orange-billetter, hvilket er dobbelt så mange som i 2015.

DSB har blandt andet introduceret en ny prisstruktur, hvor billetter fra København til Aarhus starter ved 99 kroner. Desuden har DSB introduceret Orange-billetter på ture i regionaltogene. Billetterne kan købes på strækninger over 7 zoner og har en startpris på 39 kr. Endelig kan man enkelt og nemt købe Orange-billetter i DSB App'en.

DSB's fokus på udviklingen af digitale salgskanaler fortsatte i 2016, og kundernes selvbetjeningsgrad lå ved udgangen af året på knap 85 procent. I DSB App'en kan man udover almindelige billetter nu også købe for eksempel elektroniske 10-turskort. I perioden er der kommet en ny netbutik med salg af internationale billetter, og endelig fortsætter udbredelsen af Rejsekortet. Ved udgangen af december var der 2 millioner aktive Rejsekort.

Bedre og mere stabilt internet i tog ligger højt på kundernes ønskeliste til togturen. Regeringen har afsat 100 mio. kr. til Banedanmark til opstilling af ekstra master som forudsætning for bedre dækning langs skinnerne. Kombineret med DSB's og teleselskabernes samarbejde om at installere signalforstærkere i tog og DSB's installation af Wi-Fi banes vejen for bedre internet i tog, som skal gøre toget til en funktionsdygtig arbejdsplads.

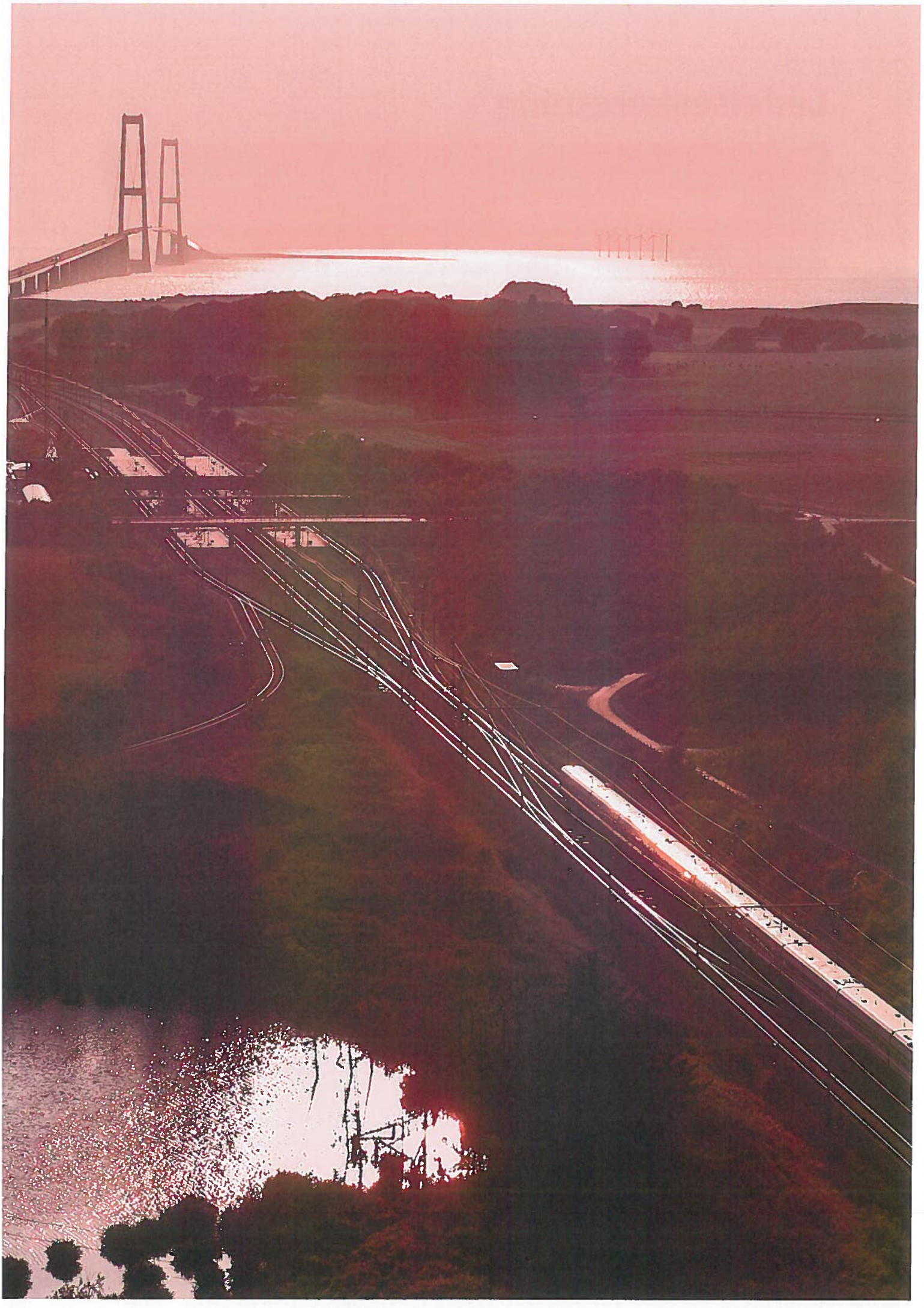
Også på det helt nære har 2016 budt på serviceforbedringer for DSB's kunder. Der er åbnet mulighed for, at togrejsende mellem Aarhus og København kan købe en "snack bag" med vand, chips og chokolade, og det er samtidig besluttet at installere automater i togene, hvor kunder kan købe kolde drikkevarer. DSB's ønske er at sikre vores kunder en så nem og bekvem rejse som muligt.

"Jeg vil gerne takke DSB's medarbejdere for en stor og dedikeret indsats i et år, hvor virksomheden og dens kunder har været udfordrede af en utilfredsstillende punktlighed,"
Flemming Jensen, Administrerende direktør

Taastrup, 9. februar 2017

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal

DSB-koncernen (mio. kr.)	2012	2013	2014	2015	2016	Ændring pct
Nettoomsætning [1]	11.101	11.359	11.388	11.153	11.039	-1
Indtægter i alt [2]	12.120	12.340	12.772	12.258	12.248	0
Heraf poster af engangskarakter	135	34	282	85	193	-
Omkostninger i alt	9.764	9.558	9.323	9.332	9.503	2
Resultat før af- og nedskrivninger	2.356	2.782	3.449	2.926	2.745	-6
Af- og nedskrivninger	1.701	1.892	2.247	2.023	4.634	-
Heraf poster af engangskarakter	33	24	323	127	2.767	-
Resultat af primær drift	655	890	1.202	903	-1.889	-
Resultat før skat	115	386	670	580	-2.193	-
Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter	219	466	624	622	381	-
Årets resultat [3]	50	483	482	446	-1.704	-
Balancesum	24.486	23.465	21.947	20.369	16.534	-19
Egenkapital i alt	5.050	5.917	6.301	6.931	5.338	-23
Rentebærende gæld, netto	11.652	11.075	9.314	7.162	6.034	-16
Overskudsgrad (EBIT margin)*	5,9	7,8	10,6	8,1	-17,1	-
Egenkapitalforrentning (ROE)*	1,0	8,8	7,9	6,7	-27,8	-
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	2,6	5,0	5,4	4,7	-11,5	-
Gearing*	4,9	4,0	2,7	2,4	2,2	-8
Soliditetsgrad*	20,6	25,2	28,7	34,0	32,3	-5
Rentedækning*	1,5	2,0	3,1	2,7	-5,9	-
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	8.818	7.977	7.564	7.438	7.285	-2
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	8.379	7.807	7.351	7.302	7.239	-1
Produktivitet – (danske aktiviteter) [4]						
Passageromsætning og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/km)	-	-	-	56	55	-2
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	-	-	-	29	31	7
Omkostninger pr. pladskilometer eksklusive poster af engangskarakter (øre/km)	-	-	-	58	56	-3
Kundepunktlighed [5]						
Fjern- & Regionaltog (procent)	80,2	78,6	82,6	78,5	74,0	-
S-tog (procent)	91,7	92,9	93,6	95,0	92,6	-
Operatørpunktlighed [6]						
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,7	94,6	95,5	94,4	92,0	-
S-tog (procent)	98,2	98,5	98,9	99,0	98,4	-
Kunder						
Kunder i Danmark (mio. kunder) [7]	181,7	186.0	189,1	192,7	192,6	0
"Kundetilfredsheden for denne rejse" – (danske aktiviteter)	7,8	7,9	8,0	8,0	7,9	-1
Omdømme						
Brugere af Fjern- & Regionaltog	52,1	49,1	51,1	51,5	49,7	-3
Brugere af S-tog	58,2	55,3	56,1	59,1	55,6	-6
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	43,5	39,2	46,0	43,6	41,5	-5

[1] Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.
[2] Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbanevirksomhed.
[3] Skat af årets resultat er i 2013 påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvise nedsættelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016.
[4] Pladskilometer beregnes som antallet af sæder, som en litraenhed rummer, ganget med antallet af kørte litrakilometer
[5] Kundepunktligheden for fjern- og regionaltogstrafikken defineres som antallet af passagerer, der benytter punktlige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-banen defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse. I 2015 med indgåelse af ny trafikkontrakt er opgørelsesmetoden ændret. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog.
[6] Operatørpunktligheden er den samlede punktlighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse. I 2015 med indgåelse af ny trafikkontrakt er opgørelsesmetoden ændret. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog.
[7] Kunder i Danmark i 2012, 2013, 2014 og 2015 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser.
* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Beretning – Finansielle aktiviteter

DSB's resultat før skat for 2016 blev et underskud på 2.193 mio. kr. Korrigeret for nedskrivninger af IC4- og IC2-togsæt og andre engangsforhold udgør Resultat før skat 381 mio. kr.

Resultat før skat er 2.773 mio. kr. lavere i forhold til Resultat før skat i 2015.

Rentebærende gæld, netto er markant nedbragt i forhold til udgangen af 2015. Denne udvikling betyder, at gearingen er forbedret i 2016, mens soliditetsgraden er faldet som følge af nedskrivningerne på IC4- og IC2-togsæt.

Resultat før skat er i 2016 påvirket af en række væsentlige poster af engangskarakter.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter[1)]

Mio. kr.	2016	2015
Resultat før skat	**-2.193**	**580**
Nedskrivning 77 IC4-togsæt (2. halvår 2016)	2.058	-
Nedskrivning 23 IC2- og 5 IC4-togsæt (1. halvår 2016)	673	127
Nedskrivning øvrige materielle anlæg, Enmandsbetjening Kystbanen	36	-
Avance ejendomme mv., netto	-193	-85
Korrigeret resultat før skat	**381**	**622**

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

Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter udgør som nævnt 381 mio. kr. Det korrigerede Resultat før skat i 2015 udgjorde 622 mio. kr.

Resultat før skat er påvirket af nedskrivninger på IC4- og IC2-togsæt. Nedskrivningerne skal ses i sammenhæng med det igangsatte arbejde med indkøb af nyt togmateriel – både el-lokomotiver og el-togsæt, som forventes at reducere afhængigheden af både IC4- og IC2-togsæt, hvilket muliggør en kontrolleret udfasning.

I december 2016 fremlagde DSB en anbefaling vedrørende den fremtidige færdiggørelse og idriftsættelse af IC4-togsæt.

På grundlag af den opsamlede driftserfaring var det konklusionen, at IC4 ikke bliver grundstammen i den danske togtrafik, idet forbedringsinitiativerne ikke har afspejlet sig i en øget driftstabilitet. IC4-togsæt planlægges alene anvendt i regionaltogstrafikken i modsætning til den oprindelige plan, hvor IC4 skulle anvendes i landsdelstrafikken.

Konklusionen var endvidere, at IC4-togsæt vil blive anvendt i driften, indtil nye el-tog tages i brug - svarende til en forventet gennemsnitlig udfasning af alle IC4-togsæt ultimo 2024.

Som følge af revurdering af den forventede fremtidige anvendelse af IC4- og IC2-togsæt – herunder en vurdering af udviklingen i drift, funktionalitet og kapacitetsbehov og i forlængelse af indsættelsesplan i forbindelse med elektrificeringen – har ledelsen i 2016 foretaget en revurdering af de bogførte værdier resulterende i nedskrivning af alle IC2-togsæt med 588 mio. kr., fuld nedskrivning af 5 IC4-togsæt (NT) med 85 mio. kr. i alt 673 mio. kr. samt delvis nedskrivning af de resterende 77 IC4-togsæt med 2.058 mio. kr.

Indgåelsen af "tillægskontrakt 1" til trafikkontrakten med staten har endvidere påvirket Resultat før skat negativt med 219 mio. kr. Endvidere er Resultat før skat negativt påvirket af såvel tabte passagerindtægter som omkostninger i forbindelse med gennemførsel af ID-kontrollen til Sverige og grænsekontrollen fra Tyskland.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 1.128 mio. kr. og udgjorde 6.034 mio. kr. pr. 31. december 2016. Det er hovedsageligt pengestrømme fra driftsaktivitet, der har gjort det muligt at indfri lån. De positive pengestrømme fra driften kan især henføres til, at af- og nedskrivninger af det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel.

Ved udgangen af 2016 udgjorde Gearing 2,2 (2,4), Afkast af investeret kapital efter skat -11,5 (4,7) og Soliditetsgrad 32,3 (34,0). DSB's balancesum udgjorde 16.534 mio. kr. pr. 31. december 2016 i forhold til 20.369 mio. kr. ultimo 2015. Nedgangen i aktiver er primært påvirket af af- og nedskrivninger af materielle anlægsaktiver. Passiverne er hovedsageligt nedbragt ved indfrielse af gæld og reduktion af egenkapitalen.

DSB har i 2016 investeret 1.147 mio. kr. (803 mio. kr.). Investeringerne omfattede primært store eftersyn af fjern- og regionaltog, S-tog samt køb af Hovedbanegårdens Forretningscenter (butikkerne, som ligger i midten af banegårdshallen).

Indtægter
Nettoomsætningen i DSB-koncernen var 11.039 mio. kr. i 2016 (11.153 mio. kr.).

Passageromsætningen udgjorde 5.494 mio. kr., svarende til en stigning på 525 mio. kr. Stigningen skyldes primært, at passageromsætningen fra øresundsstrækningen i 2016 tilgik DSB til forskel fra 2015, hvor DSB Øresund var fuldt finansieret af kontraktbetaling, mens passagerindtægterne tilgik staten.

Derudover er passageromsætningen positivt påvirket af et øget antal S-togsrejser. Omvendt trækker færre rejser i landsdelstrafikken som følge af de store sporarbejder på Fyn. På de markeder, som ikke er påvirket af væsentlige og ekstraordinære forhold, er der skabt rejsevækst.

Endelig er passageromsætningen negativt påvirket af øgede udbetalinger til rejsetidsgarantiordningerne samt hensættelse til tab på kontrolafgifter.

Indtægter fra trafikkontrakter faldt med 489 mio. kr. og udgjorde 4.394 mio. kr. Dette fald skyldes blandt andet overgangen til ny kontrakt for øresundsstrækningen og effekten af "tillægskontrakt 1" om reduktion af kontraktbetaling. Herudover er trafikkontraktindtægterne negativt påvirket af, at DSB planmæssigt ophørte som operatør på Odenwald-banen i Tyskland i slutningen af 2015.

Salg af kioskvarer mv. steg med 34 mio. kr. og udgjorde 856 mio. kr. Udviklingen kan primært henføres til overtagelse af 8 kiosker på Kystbanen i 2016.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 282 mio. kr. og er steget med 25 mio. kr.

Udlejning af togmateriel faldt med 209 mio. kr. og udgjorde 13 mio. kr. Udviklingen er påvirket af ophør af udlejning af øresundstogsæt til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der i 2015 som trafikudbyder stillede disse til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 674 mio. kr. og steg med 137 mio. kr. Årsagen hertil er, at der er udført flere store eftersyn på S-togsæt og øresundstogsæt samt øget aktivering af IT-udviklingsprojekter.

Andre driftsindtægter udgjorde 535 mio. kr. i 2016 svarende til et fald på 33 mio. kr. Dette skyldes primært mindre salg af kørestrøm og serviceydelser, som delvist modsvares af øget avance ved ejendomssalg.

Omkostninger
Omkostningerne udgjorde i alt 9.503 mio. kr. i 2016 (9.332 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer steg med 52 mio. kr. og udgjorde 1.903 mio. kr. i 2016. Udviklingen er påvirket af, at der er realiseret større vareforbrug af kioskvarer som følge af de 8 kiosker overtaget på Kystbanen. Endvidere er der øgede omkostninger til Reservedele mv. Omvendt ses et fald i omkostningerne til Energi til fremføring.

Andre eksterne omkostninger steg med 91 mio. kr. til 3.864 mio. kr. Denne udvikling kan blandt andet henføres til øgede konsulentomkostninger, som følge af øgede omkostninger

til IT-udvikling samt forberedelse af fremtidens materielanskaffelser. Derudover er der øgede omkostninger til markedsføring og eksterne omkostninger til reparation og vedligeholdelse af bygninger, som tidligere blev varetaget af DSB's egne medarbejdere.

Personaleomkostninger udgjorde 3.736 mio. kr. i 2016 (3.708 mio. kr.). Omkostningerne er negativt påvirket af den overenskomstmæssige lønregulering og løbende fratrædelsesomkostninger. Derimod er udviklingen positivt påvirket af overdragelsen af Odenwald-banen i Tyskland i slutningen af 2015 til ny operatør, reduktion af antal medarbejdere blandt andet som følge af den indgåede kontrakt om Facility Management ydelser og færre medarbejdere i kundevendte funktioner.

Af- og nedskrivninger
Af- og nedskrivninger er steget med 2.611 mio. kr. til 4.634 mio. kr. i 2016. Stigningen skal primært findes i nedskrivningerne af IC4- og IC2-flåden. Korrigeret for poster af engangskarakter var af- og nedskrivninger på niveau med 2015.

Finansielle poster
I 2016 udgjorde Finansielle poster, netto en omkostning på 304 mio. kr. (323 mio. kr.). De finansielle poster er positivt påvirket af den lavere rentebærende gæld, dog modsvaret af omkostninger i forbindelse med indfrielse af lån med tilhørende rente- og valutaswaps.

Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2016.

Claw Back
Opgørelse af eventuel regulering i henhold til kontrakten mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 (Claw Back) har ikke givet anledning til regulering af indtægter fra trafikkontrakten.

Forventninger til 2017

I 2017 vil DSB intensivere arbejdet med driftsforbedrende aktiviteter for at øge punktligheden - blandt andet ansættes der op mod 200 medarbejdere på værkstederne med henblik på at nedbringe antallet af forsinkende fejl på materiellet.

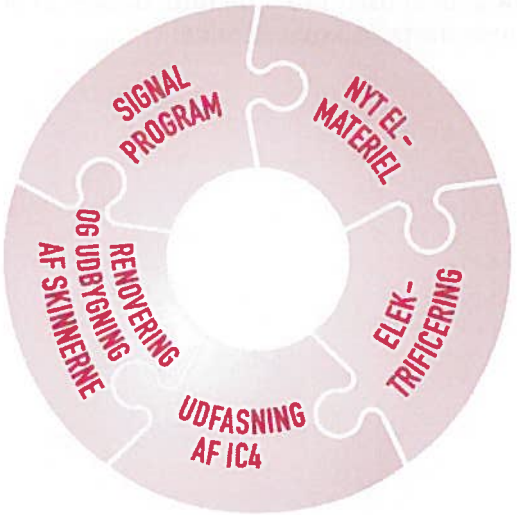
I august 2017 overdrages regionaltogstrafikken i Nordjylland fra DSB til Nordjyske Jernbaner.

DSB's økonomi er fortsat påvirket af den indførte ID-kontrol ved den svenske grænse og grænsekontrollen mod Tyskland, der medfører øgede omkostninger og ikke mindst passageromsætningstab. Kontrollen forventes i begge tilfælde forlænget til maj 2017.

DSB forventer et resultat før skat og poster af engangskarakter i størrelsesordenen 500 mio. kr. for 2017.

Et kig ud i fremtiden: 10 år med kompleksitet

Ikke bare i 2017, men også i de efterfølgende år, vil den danske togsektor opleve massive forandringer som følge af de infrastrukturinvesteringer, der foretages i Signalprogrammet, elektrificeringen samt indkøbet af nye el-tog.



Samlet har projekterne potentiale til at medføre en markant strukturel forbedring af togdriften til gavn for kunderne med kortere rejsetider, øget punktlighed og mere pålidelig togdrift samt en væsentlig forbedring i DSB's driftsøkonomi. En rettidig levering af projekterne er derfor altafgørende for DSB's mulighed for at leve op til kundernes berettigede krav til en effektiv og punktlig togdrift.

Sikkerhed

DSB har i 2016 intensiveret arbejdet med implementering og videreudvikling af DSB's sikkerhedsledelsessystem, der blev sat i drift ultimo november 2015.

Med det nye procesbaserede sikkerhedsledelsessystem kan DSB fastholde og udvikle den operationelle sikkerhed og samtidig styrke den ledelsesmæssige styring af virksomhedens sikkerhedsaktiviteter og -kompetencer.

På grundlag af arbejdet med implementering og videreudvikling af DSB's nye sikkerhedsledelsessystem var fokus ved de i 2016 gennemførte tilsyn at sikre opretholdelse og forbedring af det eksisterende sikkerhedsniveau, at forbedre sikkerhedsledelsessystemet samt at understøtte systemets implementering.

Arbejdet med det nye sikkerhedsledelsessystem støttes samtidig af etableringen af en operationel risikoprofil og forbedringer af de gennemførte risikovurderinger.

Tabel 2: Hændelser[1)]

Antal			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	17	13	4	31
Personskade				
- Dræbte	5	8	-3	-38
- Alvorligt tilskadekomne	10	5	5	100
- Lettere tilskadekomne	71	37	34	92
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	167	158	9	6
- Ikke-sikret område (D-E)	102	122	-20	-16
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	24	26	-2	-8
Defekte hjul eller aksler	8	12	-4	-33

[1)]Tabellen omfatter de væsentligste sikkerhedsindikatorer for Fjern- & Regionaltog og S-tog i 2016.

På grund af en stigning i antallet af signalforbikørsler i 2015 og en fortsat negativ udvikling i 2016 i Sikret område har DSB iværksat ekstra tiltag for at reducere antallet af signalforbikørsler for igen at få en positiv udvikling på området. Både analysearbejdet og iværksættelse af indsatserne vil fortsætte i 2017.

DSB har igennem 2016 noteret sig en negativ udvikling i relation til personpåkørsler og dermed også personskader, hvor tendensen skyldes uhensigtsmæssig og uagtsom passageradfærd. For at modgå denne tendens har DSB øget påvirkningen af passagerernes adfærd gennem kampagnen "Hovedet under armen", som sætter fokus på passageradfærd og sikkerhed.

Endvidere har DSB øget fokus på sikkerheden omkring afgangsprocedurer - herunder iværksat første del af en flertrins opmærksomheds- og adfærdskampagne særligt rettet mod passagererne. Initiativet understøtter endvidere efterlevelse af DSB's sikkerhedspolitik.

Togkørsel er en meget sikker transportform, og DSB er fortsat blandt de sikreste operatører i Europa i henhold til en analyse udarbejdet af Boston Consulting Group.

DSB håndterer risikoen for ulykker gennem et operationelt fokus på jernbanesikkerhed via DSB's sikkerhedsledelsessystem. Uanset dette er DSB eksponeret for udefra kommende hændelser - for eksempel i forbindelse med storme eller fra terror. DSB håndterer denne risiko ved at have et beredskab med tilhørende beredskabsplaner samt ved afholdelse af øvelser i tæt samarbejde med andre aktører - herunder det nationale beredskab.

DSB har i december 2016 modtaget fornyet sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Certificeringen er 1-årig, idet DSB i 2017 skal vise, at det nye sikkerhedsledelsessystem anvendes og er effektivt.

Risikostyring

DSB har udviklet et ensartet risikostyringskoncept, der tager udgangspunkt i de risici, der er forbundet med realiseringen af DSB's strategiske mål. Risikostyringskonceptet er implementeret i hele DSB, og 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, punktlighed, kundetilfredshed, omdømme og økonomi.

Trafikkontrakten, der for en 10-årig periode fastlægger de overordnede linjer for DSB som togoperatør, indeholder blandt andet målsætninger for punktlighed og økonomi, der skal opfyldes. Midt i kontraktperioden bliver overholdelse af kontraktens målsætninger evalueret. DSB har løbende fokus og opfølgning på overholdelsen af disse kontraktvilkår. Risikoen relateret hertil er dog de nuværende aktuelle materielproblemer med den aldrende togflåde, og at der de kommende 10 år foretages en lang række infrastrukturelle ændringer - herunder nyt Signalprogram, elektrificering og sporarbejder.

En ny sektoranalyse iværksat af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil på lang sigt kunne have betydning for arbejdsdelingen i sektoren. Dette vil have betydning for, om DSB's rolle og ansvar for togdriften i Danmark under den nuværende trafikkontrakt vil ændre sig. En eventuel ændring forventes dog først at have virkning efter udløbet af den nuværende kontraktperiode i 2024.

DSB er til stadighed offentligt eksponeret og er som leverandør af en offentlig serviceydelse direkte eller indirekte påvirket af befolkningens og politiske 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 være konkurrencedygtig gennem et rettidigt kerneprodukt og løbende effektivisering.

Kommerciel
De senere års øgede salg af billige mikrobiler, fremkomsten af samkørselsformer og flere billigbusser har øget konkurrencen. Dette er gældende i landsdelstrafikken såvel som på andre strækninger, der har været påvirket af store sporarbejder og/eller ID- eller grænsekontrol.

Øget digitalisering af salgs- og kundesystemer er et stort indsatsområde for DSB. Formålet er at kunne tilbyde en bedre kundeoplevelse og mere konkurrencedygtige produkter. På kort sigt er der dog risiko for tab af kundetilfredshed og øgede omkostninger til vedligeholdelse af flere parallelle produktsystemer.

Harmoniseringen af takstsystemer på tværs af Danmark skal gøre det nemmere at være kunde. Takst Sjælland trådte i kraft i januar 2017. Takst Vest er endnu ikke trådt i kraft. DSB ved endnu ikke, hvordan kunderne vil reagere på de nye takstsystemer og dermed heller ikke, hvordan DSB's billetindtægter vil blive påvirket. DSB har og vil fortsat søge at minimere denne risiko ved en løbende dialog mellem DSB, ministeriet og de øvrige parter

om produkter, kundekonsekvenser og fælles løsninger.

Taksttharmoniseringen medfører desuden store omlægninger i de bagvedliggende IT-systemer, og der bliver gjort en ekstraordinær indsats for at minimere gener ved omlægningerne.

DSB analyserer løbende udviklingen og den samlede konkurrencesituation og udarbejder markedsførings- og produkttiltag - blandt andet Orange-billetter.

Infrastruktur
DSB er afhængig af, at den af Banedanmark planlagte udbygning af infrastrukturen følger den fastlagte tidsplan. 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.

Arbejdet med opgraderingen af signalsystemet vil betyde adskillige og væsentlige sporspærringer over de næste mange år med gener for DSB's kunder. DSB samarbejder med Banedanmark på at sikre, at forstyrrelsen for DSB's kunder bliver mindst mulig. Der er etableret løbende koordinering med Banedanmark om gennemførelse af sporarbejder, således at DSB bedst muligt kan tilrettelægge trafikken med mindst mulig gene for kunderne.

Materiel
Materielleverancer er kritiske for DSB's driftsevne og for at kunne levere et tilfredsstillende produkt til DSB's kunder. Værkstedsstyring, opfølgning på ændrede kørselsmønstre, prioritering af ressourcer og reservedelsplanlægning samt forbedring af IC4-togsættenes driftsstabilitet er nogle af de identificerede håndteringstiltag. Risikoen søges reduceret ved at arbejde med initiativer inden for de enkelte håndteringstiltag.

Finansiel
I forbindelse med den løbende drift og finansiering er DSB påvirket af udviklingen og prissætningen i de finansielle markeder. De største risici er forbundet med usikkerhed om renter og energipriser. Alle finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling heraf er detaljeret beskrevet i noterne.

IT-sikkerhed
DSB er bevidst om risikoen for tab af data eller nedbrud af systemer gennem såkaldte cybercrime-angreb. DSB arbejder på at minimere sandsynligheden og mindske konsekvenser af cybercrime-angreb. DSB har udover at have fokus på det IT-tekniske også fokus på at udvikle en medarbejderkultur, hvor medarbejderne har IT-sikkerhed i bevidstheden.

Forretningskritiske projekter
Ud fra kvalitative kriterier er udpeget en række forretningskritiske projekter, som løbende rapporteres til DSB's bestyrelse:

- Fremtidens Tog
- Signalprogrammet
- Fremtidens Regnskab og Økonomi
- Den nye persondataforordning
- Internet i tog
- Forbedret likviditet
- Trafikinformation

Compliance
DSB kan risikere negativ indvirkning på omdømme eller økonomi, såfremt generel lovgivning og etiske standarder ikke overholdes eller i konsekvens af mangelfulde processer. Indførte dispositionsbeføjelser, politikker, retningslinjer og DSB's kontraktstyringssystem samt opfølgning herpå skal minimere risikoen for svig eller fejl.

I forbindelse med indkøb og samarbejde med leverandører er der en risiko for bestikkelse. DSB håndterer denne risiko ved at have klare retningslinjer og politikker for området. Derudover har DSB en whistleblowerordning.

Der er i forbindelse med indkøb ikke konstateret brud på menneskerettighederne.

DSB har fokus på at sikre efterlevelse af den nye EU-persondataforordning, som træder i kraft i maj 2018. DSB har styrket arbejdet med at sikre compliance med lovgivning på området. Den øgede digitalisering af salgskanaler med kunderelaterede personfølsomme oplysninger betyder ligeledes, at DSB prioriterer IT-sikkerhed og overholdelse af persondataloven højt.

Sociale- og medarbejderforhold
For DSB vil en manglende forebyggelse af arbejdsbetingende lidelser betyde mistet tillid til DSB som virksomhed og arbejdsplads. DSB's togpersonale er især udsat for vold og trusler. Herudover er risikoen for fald- og snubleulykker samt påkørsler til stede. DSB har ledelsesfokus på et godt arbejdsmiljø. Der er blandt andet iværksat lokale kampagner for at undgå fald- og snubleulykker, og DSB monitorerer og følger op på "nærved" hændelser. Der er desuden iværksat initiativer mod vold og trusler.

Der er herudover høj fokus på kunder og medarbejderes tryghed på stationer og i tog. DSB håndterer denne risiko gennem overvågning, samarbejde med offentlige myndigheder samt uddannelse af personale i konflikthåndtering.

Miljø
Der er tiltagende fokus på miljøpåvirkningen fra togdriften i forhold til naboer, kunder og medarbejdere. Det gælder både luftforurening og støj. Risici er knyttet til, at stigende fokus kan afstedkomme interne og eksterne krav til investeringer, der kan reducere miljøpåvirkningen. Derudover kan kravene betyde driftsmæssige ændringer på værksteder og klargøringscentre, der kan indebære øgede driftsomkostninger.

DSB overvåger udviklingen og forventer markante forbedringer i takt med opdatering af togmateriel og ved generel omlægning til eltog, der overholder nyeste standarder.

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.

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 2016 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

udarbejder hvert halve år en statusrapport, der offentliggøres på DSB's hjemmeside.

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.virk.dk.

Års- og delårsrapporter
Som selvstændig offentlig virksomhed aflægger DSB regnskab i henhold til årsregnskabsloven. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor.

DSB's bestyrelse skal afgive kvartals- og halvårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Kvartals- og halvårsrapporter sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transport-, bygnings- og boligministeren, hvor blandt andet virksomhedens økonomiske situation drøftes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til Lov om jernbane.

Redegørelse for samfundsansvar
I henhold til årsregnskabsloven 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 2016 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 medarbejderes 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 2016 blev der indberettet 9 sager via ordningen. Ingen af disse sager er vurderet at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed
DSB's bestyrelse har i 2016 drøftet måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingsloven, 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 under Samfundsansvar.

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

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

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-loven.

Ledelsesudvalg
DSB har etableret tre ledelsesudvalg - Revisions-, Vederlags- og Materieludvalg.

Revisionsudvalg
Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens regnskabsaflæggelse, interne kontrol, risikostyring og lovpligtige revision er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde henset til virksomhedens og koncernens størrelse og kompleksitet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2016 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer:
Carsten Gerner, formand
Lars Andersen

Begge medlemmer anses for uafhængige, dog har Lars Andersen været medlem af DSB's bestyrelse siden 1999.

Udvalget har i 2016 holdt 5 møder, hvor der blev behandlet blandt andet følgende emner:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og -rapportering
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Revisionsudvalgets opgaver i forhold til ny revisorlovgivning
- Risikostyring
- Værdiansættelsen af IC4- og IC2-togsæt

Vederlagsudvalg
Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger til bestyrelsen vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2016 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:
Annette Sadolin, formand
Peter Schütze
Hans Christian Kirketerp-Møller

Udvalget har i 2016 holdt 4 møder, hvor der blev behandlet blandt andet følgende emner:

- DSB's Vederlagspolitik
- Bestyrelsens vederlag
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til administrerende direktør og højtlønnede medarbejdere
- Analyse af lønudviklingen, vurdering af lønudvikling og tendenser af hele lønsummen i DSB
- Resultatløn, fastsættelse af mål og opgørelse
- Kønsfordeling i ledelsen

Materieludvalg
Materieludvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger til bestyrelsen vedrørende DSB's anskaffelser, reinvesteringer og frasalg af rullende materiel, hvor investeringens størrelse kræver bestyrelsesgodkendelse. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2016 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:
Christina Grumstrup Sørensen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen

Udvalget har i 2016 holdt 6 møder, hvor der blev behandlet blandt andet følgende emner:

- MDBF-analyse
- IC4-anbefaling
- Fremtidens Tog

DSB's ledelse

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

DSB's bestyrelse består dels af medlemmer valgt af transport-, bygnings- og boligministeren 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 medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse - herunder reglerne for koncernrepræsentation og valgbarhed.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en selvevaluering 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-, bygnings- og boligministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2016

I 2016 bestod DSB's bestyrelse af ni medlemmer, hvoraf seks er valgt af transport-, bygnings- og boligministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over DSB's bestyrelse fremgår af årsrapportens afsnit Om DSB.

De på virksomhedsmødet valgte 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.

Aflønning i DSB

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

Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til, at DSB's løndannelse er præget af ordentlighed og åbenhed.

Vederlagspolitikken tager udgangspunkt i det relevante marked for stillingen under hensyntagen til de særlige forhold, som gælder for en selvstændig offentlig virksomhed. DSB ønsker ikke at være markedsledende, men ønsker at kunne tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft på alle niveauer.

DSB tilbyder ikke længere kontrakter med fratrædelsesgodtgørelse.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

25. februar 2016
DSB årsrapport 2015

1. marts 2016
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde i DSB

29. marts 2016
Protokol fra ordinært virksomhedsmøde i DSB

12. maj 2016
DSB delårsrapport 1. kvartal 2016

23. august 2016
Halvårsrapport 2016

10. november 2016
DSB delårsrapport 1.-3. kvartal 2016

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2016 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 2016 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2016.

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, 9. februar 2017

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Anders Egehus
Direktør for Drift

Jürgen Müller
Direktør for Strategi & Togmateriel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Carsten Gerner

Helge Israelsen

Christina Grumstrup Sørensen

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen

Birte Østergaard Petersen

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transport-, bygnings- og boligministeren

Konklusion
Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

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 2016 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Grundlag for konklusion
Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt god offentlig revisionsskik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med rigsrevisorloven §1, stk. 6, og den godkendte revisor er uafhængig af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vi har begge opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

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

Ledelsens ansvar for 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.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet
Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsskik altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsskik, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.

- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om virksomhedens evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen
Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med koncernregnskabet og årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision
Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 9. februar 2017

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor

Peter Gath
Statsaut. revisor

Rigsrevisionen
CVR-nr. 77806113

Lone L. Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Spor 8
15.03

Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse

Modervirksomhed				Koncern	
2015	2016	Note	Beløb i mio. kr.	2016	2015
			Indtægter		
9.390	9.716	2.1	Nettoomsætning	11.039	11.153
69	100	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	674	537
645	627	2.3	Andre driftsindtægter	535	568
			Heraf poster af engangskarakter, avance ejendomme mv., netto - 193 i 2016		
10.104	**10.443**		**Indtægter i alt**	**12.248**	**12.258**
			Omkostninger		
668	630	2.4	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.903	1.851
4.271	4.780	2.5,2.6, 2.7	Andre eksterne omkostninger	3.864	3.773
2.436	2.630	2.8, 2.9	Personaleomkostninger	3.736	3.708
7.375	**8.040**		**Omkostninger i alt**	**9.503**	**9.332**
2.729	**2.403**		**Resultat før af- og nedskrivninger**	**2.745**	**2.926**
1.999	4.643	3.1, 3.2	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	4.634	2.023
			Heraf poster af engangskarakter, nedskrivninger IC2- og IC4-togsæt samt enmandsbetjening Kystbanen - 2.767 i 2016		
730	**-2.240**		**Resultat af primær drift**	**-1.889**	**903**
			Finansielle poster		
104	268	4.2	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
23	16	4.1	Finansielle indtægter	13	22
336	310	4.1	Finansielle omkostninger	317	345
-209	**-26**		**Finansielle poster, netto**	**-304**	**-323**
521	**-2.266**		**Resultat før skat**	**-2.193**	**580**
-75	562	5.1	Skat af årets resultat	489	-134
446	**-1.704**		**Årets resultat**	**-1.704**	**446**
			Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	-1.704	446
			Minoritetsinteresser	0	0
			Årets resultat	**-1.704**	**446**
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
173	0		Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet		
-	75		Reserve for udviklingsomkostninger		
273	-1.779		Overført resultat		
446	**-1.704**		**I alt**		

Balance – Aktiver

Modervirksomhed				Koncern	
2015	2016	Note	Beløb i mio. kr.	2016	2015
		3.1	**Immaterielle anlægsaktiver**		
252	168		Øvrige udviklingsprojekter	172	253
36	79		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	79	40
288	**247**		**Immaterielle anlægsaktiver i alt**	**251**	**293**
		3.2	**Materielle anlægsaktiver**		
4.081	4.226		Grunde og bygninger	4.607	4.548
12.204	8.778		Transportmateriel	8.589	12.023
823	706		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	856	985
155	114		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	145	174
17.263	**13.824**		**Materielle anlægsaktiver i alt**	**14.197**	**17.730**
		4.2	**Finansielle anlægsaktiver**		
1.401	1.303		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
22	28		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
256	250		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	250	256
135	37		Andre tilgodehavender	38	135
1.814	**1.618**		**Finansielle anlægsaktiver i alt**	**288**	**391**
19.365	**15.689**		**Anlægsaktiver i alt**	**14.736**	**18.414**
14	**11**	6.1	**Varebeholdninger**	**485**	**425**
-	**91**	3.2	**Handelsejendomme**	**183**	**106**
		6.2	**Tilgodehavender**		
678	488		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	621	793
47	502		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	44		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
237	204		Andre tilgodehavender	283	387
180	138	6.3	Periodeafgrænsningsposter	155	202
1.142	**1.376**		**Tilgodehavender i alt**	**1.059**	**1.382**
13	**18**		**Likvide beholdninger**	**71**	**42**
1.169	**1.496**		**Omsætningsaktiver i alt**	**1.798**	**1.955**
20.534	**17.185**		**Aktiver i alt**	**16.534**	**20.369**

Balance - Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2015	2016	Note	Beløb i mio. kr.	2016	2015
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
-	75	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
1.998	503		Overført resultat	578	1.998
173	0		Foreslået udbytte	0	173
6.931	**5.338**		**Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital**	**5.338**	**6.931**
-	-	4.6	**Minoritetsinteresser**	**0**	**0**
6.931	**5.338**		**Egenkapital i alt**	**5.338**	**6.931**
			Hensatte forpligtelser		
109	29	8.1	Andre hensatte forpligtelser	64	101
1.505	1.010	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	918	1.390
1.614	**1.039**		**Hensatte forpligtelser i alt**	**982**	**1.491**
			Langfristede gældsforpligtelser		
5.482	4.609	4.3	Langfristede lån	4.609	5.482
-	-	4.3	Ansvarlig lånekapital	2	2
769	591		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	591	769
335	302		Anden gæld	302	335
6.586	**5.502**		**Langfristede gældsforpligtelser i alt**	**5.504**	**6.588**
			Kortfristede gældsforpligtelser		
1.156	229	4.3	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	229	1.156
250	1.000		Kortfristede lån	1.000	250
269	199		Kreditinstitutter	199	269
1.202	1.274		Leverandørgæld	1.639	1.521
648	1.221		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
81	61		Selskabsskat	63	92
862	562		Anden gæld	793	1.070
935	760	6.4	Periodeafgrænsningsposter	787	1.001
5.403	**5.306**		**Kortfristede gældsforpligtelser i alt**	**4.710**	**5.359**
11.989	**10.808**		**Gældsforpligtelser i alt**	**10.214**	**11.947**
20.534	**17.185**		**Passiver i alt**	**16.534**	**20.369**

	1.1	Generel anvendt regnskabspraksis
	1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn
	1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen
	8.2	Eventualaktiver og -forpligtelser samt Øvrige økonomiske forpligtelser
	8.3	Nærtstående parter

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr. Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklings-omkost-ninger	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2015	**4.760**	**-**	**1.541**	**0**	**6.301**
Årets resultat	-	-	273	173	446
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	4	-	4
Værdiregulering af sikrings-instrumenter, primo	-	-	525	-	525
Værdiregulering af sikrings-instrumenter, ultimo	-	-	-342	-	-342
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-3	-	-3
Egenkapital pr. 31. december 2015	**4.760**	**-**	**1.998**	**173**	**6.931**
Betalt udbytte	-	-	-	-173	-173
Indskud fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	-	-	42	-	42
Årets resultat	-	75	-1.779	0	-1.704
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	-2	-	-2
Værdiregulering af sikrings-instrumenter, primo	-	-	342	-	342
Værdiregulering af sikrings-instrumenter, ultimo	-	-	-107	-	-107
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	2	-	2
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat			7		7
Egenkapital pr. 31. december 2016	**4.760**	**75**	**503**	**0**	**5.338**

Egenkapitalopgørelse (fortsat)

Beløb i mio. kr. Koncern	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital	Minoritetsinteresser	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2015	**4.760**	**1.541**	**0**	**6.301**	**0**	**6.301**
Årets resultat	-	273	173	446	0	446
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	4	-	4	-	4
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	525	-	525	-	525
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-345	-	-345	-	-345
Egenkapital pr. 31. december 2015	**4.760**	**1.998**	**173**	**6.931**	**0**	**6.931**
Betalt udbytte	-	-	-173	-173	-	-173
Indskud fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	-	42	-	42	-	42
Årets resultat	-	-1.704	0	-1.704	0	-1.704
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-2	-	-2	-	-2
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	345	-	345	-	345
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-108	-	-108	-	-108
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat		7		7		7
Egenkapital pr. 31. december 2016	**4.760**	**578**	**0**	**5.338**	**0**	**5.338**

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern 2016	2015
Resultat af primær drift		**-1.889**	**903**
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver		4.634	2.023
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-37	-46
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-189	-110
Finansielle poster netto, betalt	4.5	-366	-331
Selskabsskat, betalt	5.1	-98	-37
Ændring i driftskapital		95	364
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		**2.150**	**2.766**
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-1.147	-803
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	253	192
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.2	9	0
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		**-885**	**-611**
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		1.000	250
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-1.743	-1.960
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-250	-450
Ændring i kreditinstitutter		-70	20
Betalt udbytte		-173	0
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		**-1.236**	**-2.140**
Ændring i likvider i alt		**29**	**15**
Likvider 1. januar		42	27
Likvider 31. december		**71**	**42**

Noter og anvendt regnskabspraksis

Sektion 1
Fortolkningsbidrag

DSB har i årsregnskabet for 2016 opdelt noterne efter tema og baseret på væsentlighed. Formålet hermed er at sikre, at den finansielle rapportering reflekterer og er tilpasset DSB's specifikke forhold ud fra væsentlighed.

Noterne er således opdelt i otte grupper efter tema:

Sektion 1	Fortolkningsbidrag
Sektion 2	Drift
Sektion 3	Driftsmateriel
Sektion 4	Finansiering og kapitalstruktur
Sektion 5	Skattemæssige forhold
Sektion 6	Arbejdskapital
Sektion 7	Finansielle forhold
Sektion 8	Øvrige noter

Denne sektion indeholder følgende noter:

1.1	Generel anvendt regnskabspraksis
1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn
1.3	Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

1.1 Generel anvendt regnskabspraksis

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

Virksomheden har med virkning fra 1. januar 2016 implementeret lov nr. 738 af 1. juni 2015. Ændringer i loven vil fremadrettet primært have betydning for DSB's indregning og måling på følgende områder:

1. Årlig revurdering af restværdier (scrapværdier) på materielle aktiver – ingen effekt i 2016
2. Metode ved koncerninterne virksomhedssammenslutninger – ingen effekt i 2016
3. Reserve for udviklingsomkostninger – effekt i 2016

Punkt 1. Der skal fremover foretages årlig revurdering af restværdier på materielle aktiver. DSB har ingen væsentlige restværdier på materielle aktiver, ud over hvad der er henført til virksomhedens grunde. Ændringen foretages derfor i henhold til overgangsbekendtgørelsens §4 alene med fremadrettet virkning som en ændring af regnskabsmæssigt skøn og har ingen effekt for egenkapitalen.

Punkt 2. Ved virksomhedssammenslutninger med deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes fremover book value-metoden, hvor sammenlægningen anses som gennemført på erhvervelsestidspunktet uden tilpasning af sammenligningstal. Tidligere blev sammenlægningen anset som sket ved regnskabsårets start med tilpasning af sammenligningstal.

Punkt 3. Et beløb svarende til de indregnede udviklingsomkostninger bindes fremover i modervirksomheden på en særlig reserve under egenkapitalen benævnt Reserve for udviklingsomkostninger. Beløbet bindes på en særlig reserve, der ikke kan benyttes til udbytte eller til dækning af underskud. Hvis de indregnede udviklingsomkostninger sælges eller på anden måde udgår af virksomhedens drift, reduceres eller opløses reserven. Dette sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver. Hvis de indregnede udviklingsomkostninger nedskrives, skal en del af reserven for udviklingsomkostninger tilbageføres. Den del, der tilbageføres, svarer til nedskrivningen af udviklingsomkostningerne. Hvis en nedskrivning af udviklingsomkostningerne efterfølgende tilbageføres, retableres Reserve for udviklingsomkostninger. Reserve for udviklingsomkostninger reduceres også med foretagne afskrivninger. Herved vil Reserve for udviklingsomkostninger ikke overstige det beløb, som er indregnet i balancen som udviklingsomkostninger.

I forhold til årsregnskabet for 2015 har DSB ændret klassifikation af Ikke afløftningsberettiget moms, som henføres til den relaterede omkostningsart. Ændringer i klassifikation har ikke haft effekt på resultat eller egenkapital. Sammenligningstal er tilpasset. Herudover er foretaget enkelte mindre væsentlige reklassifikationer.

Bortset fra ovenstående samt nye og ændrede præsentations- og oplysningskrav som følge af lov nr. 738 af 1. juni 2015 er årsregnskabet aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

Ændring af regnskabsmæssige skøn
I forhold til 31. december 2015 har DSB revurderet den økonomiske levetid af koncernens IC4- og IC2-togsæt baseret på opdaterede forventninger til den fremtidige anvendelse. Ledelsen har besluttet at udfase alle IC2-togsæt og 5 IC4-togsæt (NT). Endvidere er foretaget en revurdering af den regnskabsmæssige værdi af de resterende 77 IC4-togsæt.

De regnskabsmæssige konsekvenser er beskrevet under Betydelige regnskabsmæssige skøn.

Koncernregnskab
Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden og tilknyttede virksomheder, hvori modervirksomheden direkte eller indirekte besidder mere end 50 procent af stemmerettighederne og udøver bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen besidder mellem 20 og 50 procent af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår i koncernregnskabet ved pro rata konsolidering.

I noten Finansielle anlægsaktiver fremgår tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder.

Koncernregnskabet er udarbejdet som et sammendrag af modervirksomhedens og de enkelte tilknyttede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis, elimineret for koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, interne mellemværender og udbytter samt realiserede og urealiserede fortjenester ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

Virksomhedssammenslutninger
Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet. Solgte eller afviklede virksomheder indregnes i den konsoliderede resultatopgørelse frem til afståelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte eller afviklede virksomheder.

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

Ved køb af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nytilkøbte virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Omkostninger til omstruktureringer, som er indregnet i den overtagne virksomhed inden overtagelsesdagen, og som ikke er aftalt som led i virksomhedsovertagelsen, indgår i overtagelsesbalancen og dermed ved fastlæggelse af goodwill. Omstruktureringer, der besluttes af den overtagende virksomhed, indregnes i resultatopgørelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser, indregnes under immaterielle aktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill) indregnes som en indtægt i resultatopgørelsen på overtagelsestidspunktet, når de almindelige betingelser for indregning af en indtægt er til stede.

Koncerninterne virksomhedssammenslutninger
Ved virksomhedssammenslutninger som køb og salg af kapitalandele, fusioner, spaltninger, tilførsel af aktiver og aktieombytninger mv. ved deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes book value-metoden, hvor sammenlægningen anses for gennemført på erhvervelsestidspunktet uden tilpasning af sammenligningstal. Forskellen mellem det aftalte vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi indregnes på egenkapitalen.

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, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Udenlandske tilknyttede virksomheder anses for at være selvstændige enheder. Resultatopgørelsen omregnes til en gennemsnitlig valutakurs, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursdifferencer, opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser og ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Ikke afløftningsberettiget moms
DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen. Modervirksomheden betaler som led i fællesregistreringen kompensation til tilknyttede virksomheder i de tilfælde, hvor der havde været fuld fradragsret, såfremt den tilknyttede virksomhed havde egen momsregistrering.

Egenkapital

Reserve for udviklingsomkostninger
Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses, hvis de indregnede udviklingsomkostninger afskrives, nedskrives eller udgår af virksomhedens drift. Dette sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Udbytte
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.

Pengestrømsopgørelse
Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydninger i likvider og 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 ændring i Omsætningsaktiver fratrukket ændring i 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 af anlægsaktiver mv.

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.

Øvrig anvendt regnskabspraksis
Øvrig anvendt regnskabspraksis er anført under de respektive relevante noter blandt noterne nedenfor:

Sektion 2 – Drift
2.1 Nettoomsætning
2.2 Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver
2.3 Andre driftsindtægter
2.4 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
2.5 Andre eksterne omkostninger
2.6 Konsulenthonorarer
2.7 Revisionshonorar
2.8 Personaleomkostninger
2.9 Vederlag til direktion og honorar til bestyrelse
Sektion 3 – Driftsmateriel
3.1 Immaterielle anlægsaktiver
3.2 Materielle anlægsaktiver
Sektion 4 – Finansiering og kapitalstruktur
4.1 Finansielle indtægter og omkostninger
4.2 Finansielle anlægsaktiver
4.3 Låntagning og likviditet
4.4 Rentebærende gæld, netto
4.5 Finansielle poster netto, betalt
4.6 Minoritetsinteresser
Sektion 5 – Skattemæssige forhold
5.1 Skat af årets resultat
5.2 Udskudte skatteforpligtelser
Sektion 6 – Arbejdskapital
6.1 Varebeholdninger
6.2 Tilgodehavender
6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
Sektion 7 – Finansielle forhold
7.1 Renterisiko
7.2 Valutakursrisiko
7.3 Råvareprisrisiko
7.4 Likviditetsrisiko
7.5 Modpartsrisiko
Sektion 8 – Øvrige noter
8.1 Andre hensatte forpligtelser
8.2 Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser
8.3 Nærtstående parter
8.4 Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver
8.5 Begivenheder efter balancedagen

1.2 Betydelige regnskabsmæssige skøn

I forhold til 31. december 2015 har DSB revurderet den økonomiske levetid af koncernens IC4- og IC2-togsæt baseret på opdaterede forventninger til den fremtidige anvendelse. Ledelsen har besluttet at udfase alle IC2-togsæt og 5 IC4-togsæt (NT). Endvidere er foretaget en revurdering af den regnskabsmæssige værdi af de resterende 77 IC4-togsæt, hvilket har resulteret i en nedskrivning på 2.058 mio. kr. Revurderingen har medført en samlet nedskrivning på 2.731 mio. kr.

Nedskrivningen er baseret på væsentlige skøn i relation til den fremtidige økonomiske levetid. Nedskrivningen er yderligere beskrevet under noten Materielle anlægsaktiver.

1.3 Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet vurderes, hvorvidt informationen er væsentlig for læseren. I resultatopgørelsen og balancen vises regnskabsposter separat, såfremt posterne vurderes som værende individuelt væsentlige.

Fastlæggelse af, om en regnskabspost er individuelt væsentlig, vurderes ud fra kvalitative såvel som kvantitative faktorer. Hvis individuel præsentation i resultatopgørelse, balance eller noter ikke vurderes beslutningsrelevant for læser, anses informationen som værende uvæsentlig.

Sektion 2
Drift

I denne sektion uddybes Resultat af primær drift.

Sektionen giver information vedrørende indtjening og omkostninger i forbindelse med udførelse af driften.

Hovedbegivenheder i 2016 er nærmere beskrevet i Beretning – Finansielle aktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

2.1	Nettoomsætning
2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver
2.3	Andre driftsindtægter
2.4	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
2.5	Andre eksterne omkostninger
2.6	Konsulenthonorarer
2.7	Revisionshonorar
2.8	Personaleomkostninger
2.9	Vederlag til direktion og honorar til bestyrelse

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
3.524	4.011	Fjern- & Regionaltog	3.989	3.524
1.445	1.505	S-tog	1.505	1.445
4.969	**5.516**	**Passageromsætning i alt**	**5.494**	**4.969**
4.138	4.178	Indtægter fra trafikkontrakter	4.394	4.883
0	0	Kioskvarer mv.	856	822
61	9	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	282	257
222	13	Udlejning af togmateriel	13	222
9.390	**9.716**	**I alt**	**11.039**	**11.153**

Passageromsætning i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 27 mio. kr. (2015: 60 mio. kr.).

Regnskabspraksis

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

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes i de perioder, kontraktbetalingen vedrører.

Indtægter fra Kioskvarer mv. indregnes, når levering og risikoovergang har fundet sted til dagsværdien af det aftalte vederlag eksklusive moms og afgifter opkrævet på vegne af tredjepart. Alle former for afgivne rabatter indregnes i omsætningen.

Indtægter fra Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. indregnes i takt med, at produktionen udføres, hvorved omsætningen svarer til salgsværdien af årets udførte arbejder (produktionsmetoden).

Note 2.2: Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

I 2016 udgør værdien af aktiverede udviklingsprojekter i modervirksomheden 108 mio. kr., hvoraf 75 mio. kr. er omfattet af årsregnskabslovens regler for binding på særskilt egenkapitalreserve. Reserven er opgjort med reduktion for udskudt skat.

Regnskabspraksis

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 medgået 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).

Note 2.3: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
287	283	Udlejning og forpagtning	162	147
6	19	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	212	120
188	166	Koncerninterne indtægter	-	-
164	159	Øvrige	161	301
645	**627**	**I alt**	**535**	**568**

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden - herunder indtægter fra koncernens ejendomsbesiddelser enten via udlejningsaktiviteter eller gevinst ved salg af grunde og bygninger. Koncerninterne indtægter i modervirksomheden omfatter samhandel med tilknyttede virksomheder bortset fra indtægter fra udlejning af bygninger mv.

Note 2.4: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
561	535	Energi til fremføring	546	575
22	23	Kioskvarer mv.	608	579
85	72	Reservedele mv.	749	697
668	**630**	**I alt**	**1.903**	**1.851**

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer i modervirksomheden indeholder ikke afløftningsberettiget moms med 128 mio. kr. (2015: 132 mio. kr.). I koncernen udgør beløbet 167 mio. kr. (2015: 135 mio. kr.).

Regnskabspraksis

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

Note 2.5: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
514	645	Infrastrukturafgifter	689	733
1.326	1.549	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	701	656
388	388	Administrationsomkostninger	422	431
151	167	Drift af bygninger og lokaler mv.	214	234
293	402	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	397	305
237	203	Leje af togmateriel	203	228
159	147	Erstatningskørsel mv.	161	174
-	-20	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	-15	-68
279	313	Provisioner mv.	203	213
113	156	Salg og markedsføring	156	116
115	116	Personalerelaterede omkostninger	130	143
136	115	Lønsumsafgift	120	137
9	15	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	23	10
551	584	Øvrige eksterne omkostninger	460	461
4.271	**4.780**	**I alt**	**3.864**	**3.773**

Andre eksterne omkostninger i modervirksomheden indeholder Ikke afløftningsberettiget moms med 451 mio. kr. (2015: 368 mio. kr.). I koncernen udgør beløbet 477 mio. kr. (2015: 427 mio. kr.).

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger i forhold til såvel jernbanevirksomheden som øvrige driftsaktiviteter. Fra 2016 præsenteres Ikke afløftningsberettiget moms som en del af den relaterede omkostningsart. Sammenligningstal er tilpasset.

Note 2.6: Konsulenthonorarer

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
17	23	Advokater	24	17
125	211	IT-konsulenter	215	125
14	35	Managementkonsulenter	40	14
3	0	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	1	8
54	51	Teknisk rådgivning	36	58
75	74	Programbistand	72	76
288	**394**	**I alt**	**388**	**298**

Noten Konsulenthonorarer og noten Revisionshonorar udgør tilsammen Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar i noten Andre eksterne omkostninger. I forhold til 2015 er foretaget enkelte mindre væsentlige reklassifikationer.

Note 2.7: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
		Lovpligtig revision:		
2,5	4,4	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	5,3	3,3
1,0	0,9	Rigsrevisionen	0,9	1,0
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
1,1	0,8	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,8	1,5
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,2	0,6	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,7	0,4
		Andre ydelser:		
0,7	0,8	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,8	0,8
5,5	**7,5**	**I alt**	**8,5**	**7,0**

Revisionshonorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen.

I forhold til 2015 er honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet øget som følge af, at ekstern revision og Rigsrevisionen fra 2016 foretager den samlede finansielle og forvaltningsmæssige revision.

Note 2.8: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
2.069	2.240	Lønninger og gager	3.206	3.186
341	364	Pensioner	486	478
26	26	Andre omkostninger til social sikring	44	44
2.436	**2.630**	**I alt**	**3.736**	**3.708**
4.558	**4.758**	**Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede**	**7.285**	**7.438**

I Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede indgår antal ansatte i pro rata konsoliderede virksomheder med 90 (2015: 195).

Fratrædelsesgodtgørelse til direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra virksomhedens 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 tjenestemandsloven. For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget udgør p.t. 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 og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser.

Virksomheden har en forpligtelse til at betale rådighedsløn i tre år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag, jævnfør tjenestemandslovens §32. Virksomheden har endvidere en forpligtelse overfor Moderniseringsstyrelsen til at betale pensionsomkostninger til tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år. Virksomheden har på balancedagen alene indregnet en forpligtelse til afskedigede tjenestemænd.

Virksomheden har indgået resultatlønsaftaler med en række ledende medarbejdere (primært chefer). Resultatlønsaftaler udgør som udgangspunkt 10 – 20 procent for chefer, som ikke er del af direktørkredsen og 20 – 25 procent for medlemmerne af direktørkredsen. Antallet af resultatlønsaftaler udgjorde 302 ultimo 2016 mod 304 ultimo 2015.

Fra 2016 indgår omkostninger til sundhedsforsikring i Personaleomkostninger. Omkostninger vedrørende udlånte tjenestemænd er i noten for Personaleomkostninger fra 2016 fordelt på artsposter. Sammenligningstal er tilpasset.

Regnskabspraksis
Personaleomkostninger indeholder lønninger, vederlag, pensionsbidrag og øvrige personaleudgifter til virksomhedens ansatte - herunder direktion og bestyrelse.

Note 2.9: Vederlag til direktion og honorar til bestyrelse

Vederlag til direktionen (i 1.000 kr.)	2016	2015
Flemming Jensen (Tiltrådt 1. maj 2015)	5.675,2	3.122,9
Thomas Thellersen Børner (Tiltrådt 1. januar 2016)	3.367,8	-
Susanne Mørch Koch (Tiltrådt 1. januar 2016)	4.079,4	-
Anders Egehus (Tiltrådt 1. januar 2016)	3.520,9	-
I alt	**16.643,3**	**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. Dog udgør opsigelsesvarslet 18 måneder, hvis opsigelsen sker inden udløbet af 24 måneders ansættelse.

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

Honorar til medlemmerne af bestyrelsen (i 1.000 kr.)	Bestyrelse	Revisions-udvalg	Vederlags-udvalg	Materiel-udvalg	I alt 2016	I alt 2015
Peter Schütze	545,0	-	55,0	55,0	655,0	628,1
Annette Sadolin	325,0	-	110,0	-	435,0	419,1
Lars Andersen	165,0	80,0	-	-	245,0	230,0
Carsten Gerner	165,0	160,0	-	-	325,0	310,0
Helge Israelsen	165,0	-	-	73,3	238,3	260,0
Lilian Merete Mogensen (Fratrådt 17. marts 2015)	-	-	-	-	-	51,3
Christina Grumstrup Sørensen (Tiltrådt 17. marts 2015)	165,0	-	-	73,3	238,3	161,8
Andreas Hasle (Fratrådt 1. oktober 2016)	123,8	60,0	-	-	183,8	230,0
Hans Christian Kirketerp-Møller	165,0	-	55,0	-	220,0	200,3
Preben Steenholdt Pedersen	165,0	-	-	55,0	220,0	205,0
Birte Østergaard Petersen (Tiltrådt 1. oktober 2016)	41,2	-	-	-	41,2	-
I alt	**2.025,0**	**300,0**	**220,0**	**256,6**	**2.801,6**	**2.695,6**

Sektion 3
Driftsmateriel

I denne sektion vedrørende driftsmateriel findes information om virksomhedens immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Hovedbegivenheder i 2016 er nærmere beskrevet i Beretning – Finansielle aktiviteter.

Denne sektion indeholder følgende noter:

3.1	Immaterielle anlægsaktiver
3.2	Materielle anlægsaktiver

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Udviklings-projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**1.299**	**42**	**1.341**
Årets tilgang	1	107	108
Overført	64	-64	0
Årets afgang	-3	-	-3
Kostpris pr. 31. december 2016	**1.361**	**85**	**1.446**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	**-1.047**	**-6**	**-1.053**
Årets afskrivninger	-140	-	-140
Årets nedskrivninger	-9	-	-9
Årets afgang	3	-	3
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2016	**-1.193**	**-6**	**-1.199**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**168**	**79**	**247**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	252	36	288

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af mobile salgskanaler, trafikinformationssystemer samt udvikling af nyt regnskabs- og økonomisystem for hele koncernen. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af interne omkostninger i form af direkte lønninger samt indkøbte materialer, som registreres gennem koncernens økonomisystem.

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Udviklings-projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**1.366**	**46**	**1.412**
Årets tilgang	1	107	108
Overført	68	-68	0
Årets afgang	-2	-	-2
Kostpris pr. 31. december 2016	**1.433**	**85**	**1.518**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	**-1.113**	**-6**	**-1.119**
Årets afskrivninger	-141	-	-141
Årets nedskrivninger	-9	-	-9
Årets afgang	2	-	2
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2016	**-1.261**	**-6**	**-1.267**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**172**	**79**	**251**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	253	40	293

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af mobile salgskanaler, trafikinformationssystemer samt udvikling af nyt regnskabs- og økonomisystem for hele koncernen. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af interne omkostninger i form af direkte lønninger samt indkøbte materialer, som registreres gennem koncernens økonomisystem.

Regnskabspraksis

Immaterielle anlægsaktiver omfatter primært udviklingsprojekter, herunder brugsrettigheder og software.

Udviklingsprojekter, der er klart defineret og identificerbare, og hvor den tekniske gennemførlighed, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende produktet, indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække salgs- og administrative omkostninger samt selve udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes. Udviklingsomkostninger, der er indregnet i balancen, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger - herunder gager og afskrivninger, der direkte 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.

Efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet afskrives Udviklingsprojekter lineært over den vurderede økonomiske brugstid. Afskrivningsperioden udgør sædvanligvis 3 - 10 år.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**7.063**	**25.601**	**2.633**	**157**	**35.454**
Reklassifikation	-143	-	-	-	-143
Årets tilgang	352	493	1	327	1.173
Overført	69	227	72	-368	0
Årets afgang	-34	-1.315	-34	-	-1.383
Kostpris pr. 31. december 2016	**7.307**	**25.006**	**2.672**	**116**	**35.101**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	**-2.982**	**-13.397**	**-1.810**	**-2**	**-18.191**
Reklassifikation	52	-	-	-	52
Årets afskrivninger	-159	-1.349	-143	-	-1.651
Årets nedskrivninger	-16	-2.785	-42	-	-2.843
Årets afgang	24	1.303	29	-	1.356
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2016	**-3.081**	**-16.228**	**-1.966**	**-2**	**-21.277**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**4.226**	**8.778**	**706**	**114**	**13.824**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	4.081	12.204	823	155	17.263
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

På grundlag af beslutning om den forventede fremtidige anvendelse af IC4-togsæt – herunder en vurdering af udviklingen i drift, funktionalitet og kapacitetsbehov og i forlængelse af indsættelsesplan i forbindelse med elektrificeringen – har ledelsen i 2016 foretaget en nærmere gennemgang og vurdering af behovet for IC4- og IC2-togsættene.

Det er vurderet, at 23 IC2-togsæt ikke lever op til de krav til stabilitet, som er en forudsætning for anvendelse i togdriften. Togsættene blev derfor alle helt udfaset i løbet af 2016. Togsættenes salgsværdi såvel som scrapværdi med fradrag af bortskaffelsesomkostninger er vurderet til 0 mio. kr., hvilket har medført en fuld nedskrivning af togsættene og relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn, varelagre og omløbsdele mv. på i alt 588 mio. kr.

Der er endvidere foretaget en revurdering af den regnskabsmæssige værdi af 82 IC4-togsæt samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn og omløbsdele blandt andet baseret på følgende forudsætninger:

- 5 IC4-togsæt (NT), der ikke har været indsat i drift, er udfaset og nedskrevet fuldt ud i 2016
- De øvrige 77 IC4-togsæt planlægges indsat i regionaltogstrafikken til og med 2024, hvorefter de udfases. Tidligere indgik IC4-togsættene i landsdelstrafikken. Salgsværdien såvel som scrapværdien med fradrag af bortskaffelsesomkostninger af IC4-togsættene ved deres udfasning i 2024 er ligeledes vurderet til 0 mio. kr.
- Endeligt er det forudsat, at DSB ikke via en kommende trafikkontrakt efter udløbet af den eksisterende trafikkontrakt (efter 2024) kompenseres for, at IC4-togsættene ikke som oprindeligt forudsat kører frem til 2037.

Revurderingen af IC4-togsættene samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn og omløbsdele er baseret på en nedskrivningstest, som udviser en nedskrivning på i alt 2.143 mio. kr. Heri indgår 124 mio. kr. vedrørende revurdering af aktiverede omkostninger til store eftersyn af IC4-togsæt. Denne nedskrivning er afledt af en revurdering af afskrivning af de aktiverede omkostninger til store eftersyn. Såfremt der måtte ske ændringer i væsentlige forudsætninger for nedskrivningen i de kommende år (eksempelvis tidspunktet for udfasning af IC4-togsættene), vil DSB foretage en fornyet vurdering af værdiansættelsen af IC4-togsættene.

Den samlede nedskrivning i 2016 på IC4- og IC2-togsæt samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn, varelagre og omløbsdele mv. udgør 2.731 mio. kr.

Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016 er påvirket af reklassifikation til Handelsejendomme.

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.

DSB har i 2016 modtaget indskud af materielle anlægsaktiver i form af Carlsberg station fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på 53 mio. kr.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen 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 425 mio. kr.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**7.893**	**25.312**	**3.200**	**175**	**36.580**
Reklassifikation	-110	-	-	-	-110
Årets tilgang	313	418	3	358	1.092
Overført	69	227	91	-387	0
Årets afgang	-108	-1.305	-34	-	-1.447
Kostpris pr. 31. december 2016	**8.057**	**24.652**	**3.260**	**146**	**36.115**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	**-3.345**	**-13.289**	**-2.215**	**-1**	**-18.850**
Reklassifikation	33	-	-	-	33
Årets afskrivninger	-174	-1.292	-174	-	-1.640
Årets nedskrivninger	-16	-2.785	-43	-	-2.844
Årets afgang	52	1.303	28	-	1.383
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2016	**-3.450**	**-16.063**	**-2.404**	**-1**	**-21.918**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**4.607**	**8.589**	**856**	**145**	**14.197**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	4.548	12.023	985	174	17.730
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

På grundlag af beslutning om den forventede fremtidige anvendelse af IC4-togsæt – herunder en vurdering af udviklingen i drift, funktionalitet og kapacitetsbehov og i forlængelse af indsættelsesplan i forbindelse med elektrificeringen – har ledelsen i 2016 foretaget en nærmere gennemgang og vurdering af behovet for IC4- og IC2-togsættene.

Det er vurderet, at 23 IC2-togsæt ikke lever op til de krav til stabilitet, som er en forudsætning for anvendelse i togdriften. Togsættene blev derfor alle helt udfaset i løbet af 2016. Togsættenes salgsværdi såvel som scrapværdi med fradrag af bortskaffelsesomkostninger er vurderet til 0 mio. kr., hvilket har medført en fuld nedskrivning af togsættene og relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn, varelagre og omløbsdele mv. på i alt 588 mio. kr.

Der er endvidere foretaget en revurdering af den regnskabsmæssige værdi af 82 IC4-togsæt samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn og omløbsdele blandt andet baseret på følgende forudsætninger:

- 5 IC4-togsæt (NT), der ikke har været indsat i drift, er udfaset og nedskrevet fuldt ud i 2016
- De øvrige 77 IC4-togsæt planlægges indsat i regionaltogstrafikken til og med 2024, hvorefter de udfases. Tidligere indgik IC4-togsættene i landsdelstrafikken. Salgsværdien såvel som scrapværdien med fradrag af bortskaffelsesomkostninger af IC4-togsættene ved deres udfasning i 2024 er ligeledes vurderet til 0 mio. kr.
- Endeligt er det forudsat, at DSB ikke via en kommende trafikkontrakt efter udløbet af den eksisterende trafikkontrakt (efter 2024) kompenseres for, at IC4-togsættene ikke som oprindeligt forudsat kører frem til 2037.

Revurderingen af IC4-togsættene samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn og omløbsdele er baseret på en nedskrivningstest, som udviser en nedskrivning på i alt 2.143 mio. kr. Heri indgår 124 mio. kr. vedrørende revurdering af aktiverede omkostninger til store eftersyn af IC4-togsæt. Denne nedskrivning er afledt af en revurdering af afskrivning af de aktiverede omkostninger til store eftersyn. Såfremt der måtte ske ændringer i væsentlige forudsætninger for nedskrivningen i de kommende år (eksempelvis tidspunktet for udfasning af IC4-togsættene), vil DSB foretage en fornyet vurdering af værdiansættelsen af IC4-togsættene.

Den samlede nedskrivning i 2016 på IC4- og IC2-togsæt samt relaterede aktiverede omkostninger til store eftersyn, varelagre og omløbsdele mv. udgør 2.731 mio. kr.

Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016 er påvirket af reklassifikation til Handelsejendomme.

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.

DSB har i 2016 modtaget indskud af materielle anlægsaktiver i form af Carlsberg station fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på 53 mio. kr.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen 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 425 mio. kr.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Specifikation af togmateriel

Beløb i mio. kr.

Koncern	Kostpris pr. 31. december 2016	Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2016	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015
Tog				
IC2-togsæt	0	0	0	535
IC3-togsæt	2.428	-2.022	406	486
IC4-togsæt	4.292	-3.067	1.225	3.380
IR4-togsæt	2.178	-1.879	299	379
ET-togsæt	1.861	-1.238	623	719
DD - Dobbeltdækkervogne	649	-97	552	584
MQ – Desiro togsæt	146	-54	92	97
MR-togsæt	119	-119	0	0
ICE-togsæt	93	-86	7	39
ME-diesellokomotiver	326	-326	0	0
EA-ellokomotiver	67	-41	26	0
I alt Fjern- & Regionaltog	**12.159**	**-8.929**	**3.230**	**6.219**
S-tog	10.180	-6.218	3.962	4.396
Andre tog	88	-83	5	6
Garantier mv. modregnet	-31	0	-31	-30
I alt tog	**22.396**	**-15.230**	**7.166**	**10.591**
LCC-aktiver (større vedligeholdelseseftersyn af togsæt) i alt	1.675	-651	1.024	998
Omløbsvarer i alt	581	-182	399	434
Regnskabsmæssig værdi	**24.652**	**-16.063**	**8.589**	**12.023**

Regnskabspraksis

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

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver (primært større vedligeholdelseseftersyn (Life Cycle Cost (LCC)) af togsæt, der aktiveres) omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og løn samt låneomkostninger fra specifik og generel låntagning, der direkte vedrører opførelsen af det enkelte aktiv.

Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn (LCC) af togsæt indregnes separat og afskrives over brugstiden, hvilket svarer til perioden frem til næste større vedligeholdelseseftersyn.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

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

Ved aktivering fordeles kostprisen på de væsentlige enkeltbestanddele (dekomponering) og afskrives over brugstiden herfor. Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets restværdi efter afsluttet brugstid og reduceres med

eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsperiode og restværdi fastsættes på anskaffelsestidspunktet og revurderes årligt. Overstiger restværdien aktivets regnskabsmæssige værdi, ophører afskrivning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller restværdi indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

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

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 og -forpligtelser samt øvrige økonomiske investeringsforpligtelser.

Værdiforringelse 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 den lavere genindvindingsværdi. Eventuelle nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen.

Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler 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.

Sektion 4
Finansiering og kapitalstruktur

Denne sektion beskriver finansieringen af DSB's aktiviteter.

Den positive genering af likviditet har medført, at de forfaldne lån i årets løb er blevet indfriet, uden at det har været nødvendigt at optage nye langfristede lån. I årets løb er Rentebærende gæld, netto blevet reduceret med godt 1,1 mia. kr.

Denne sektion indeholder følgende noter:

4.1	Finansielle indtægter og omkostninger
4.2	Finansielle anlægsaktiver
4.3	Låntagning og likviditet
4.4	Rentebærende gæld, netto
4.5	Finansielle poster netto, betalt
4.6	Minoritetsinteresser

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
4	3	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
4	3	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	3	4
15	10	Øvrige	10	18
23	**16**	**I alt**	**13**	**22**

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
336	307	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	315	345
-	3	Valutakurstab mv.	2	-
336	**310**	**I alt**	**317**	**345**

Regnskabspraksis

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

Note 4.2: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr. Modervirksomhed	Kapital-andele i tilknyttede virksom-heder	Kapital-andele i associerede virksom-heder	Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksom-heder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksom-heder	Andre tilgode-havender	Finansielle anlægs-aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**1.880**	**413**	**154**	**256**	**135**	**2.838**
Valutakursregulering	-7	-	-	-	-	-7
Årets tilgang	14	-	-	3	47	64
Årets afgang	-	-	-	-9	-145	-154
Kostpris pr. 31. december 2016	**1.887**	**413**	**154**	**250**	**37**	**2.741**
Værdireguleringer pr. 1. januar 2016	**-479**	**-413**	**-132**	**0**	**-**	**-1.024**
Valutakursregulering	5	-	-1	-	-	4
Årets resultat	268	0	-	-	-	268
Modtaget udbytte	-344	-	-	-	-	-344
Øvrige reguleringer	-34	-	7	-	-	-27
Værdireguleringer pr. 31. december 2016	**-584**	**-413**	**-126**	**0**	**-**	**-1.123**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**1.303**	**0**	**28**	**250**	**37**	**1.618**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	1.401	0	22	256	135	1.814

Note 4.2: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr. Kapitalandele i tilknyttede virksomheder				Andel af indre værdi
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs-kapital	Moder-virksomhed 2016
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	667
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	69
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	508
DSB Øresund A/S [1]	Danmark	75%	0,7 mio. DKK	0
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	29 mio. DKK	0
- DSB Øresund A/S [1]	Danmark	25%	0,7 mio. DKK	-
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	40
- 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				**1.303**

[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.
DSB Øresund A/S og DSB Øresund Holding ApS er under likvidation.
[2] Selskabet er uden driftsaktivitet fra 1. marts 2014.
[3] Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.

Regnskabspraksis

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Hensatte forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder vises som Reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode i egenkapitalen i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder
I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.2: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgode-havender	Finansielle anlægs-aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2016	**413**	**256**	**135**	**804**
Årets tilgang	-	3	48	51
Årets afgang	-	-9	-145	-154
Kostpris pr. 31. december 2016	**413**	**250**	**38**	**701**
Værdireguleringer pr. 1. januar 2016	**-413**	**0**	**-**	**-413**
Årets resultat	0	-	-	0
Værdireguleringer pr. 31. december 2016	**-413**	**0**	**-**	**-413**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	**0**	**250**	**38**	**288**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2015	0	256	135	391

Kapitalandele i associerede virksomheder

Beløb i mio. kr.

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs-kapital	Modervirk-somhed 2016	Koncern 2016
Rejsekort A/S	Danmark	46,5%	114	0	0
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1	0	0
I alt				**0**	**0**

Regnskabspraksis

Kapitalandele i associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Hensatte forpligtelser.

Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder måles til amortiseret kostpris.

Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

Resultat efter skat i associerede virksomheder
I både koncernens og modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.3: Låntagning og likviditet

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
6.638	4.838	Udstedte obligationer	4.838	6.638
269	199	Kreditinstitutter	199	269
250	1.000	Kortfristede lån	1.000	250
357	404	Øvrige	404	357
7.514	**6.441**	**I alt**	**6.441**	**7.514**

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 3.082 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2015: 2.936 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 ovenstående Låntagning og likviditet udgør -573 mio. kr. pr. 31. december 2016 (2015: -830 mio. kr.), hvorfor -169 mio. kr. er indregnet på egenkapitalen (2015: -338 mio. kr.).

Pr. 31. december 2016 udgør afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 69 mio. kr. og 611 mio. kr.

Regnskabspraksis
Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved låneoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, så forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden.

Øvrige gældsforpligtelser måles til nettorealisationsværdi.

Note 4.4: Rentebærende gæld, netto

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2016	2015
Langfristede lån	4.609	5.482
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	229	1.156
Kortfristede lån	1.000	250
Kreditinstitutter	199	269
Omlægning af lån til DKK via valutaswaps	404	349
Ansvarlig lånekapital, gæld	2	2
Rentebærende gæld	**6.443**	**7.508**
Likvider og værdipapirer	-71	-42
Deponeringer	-88	-48
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	-250	-256
Rentebærende aktiver	**-409**	**-346**
I alt	**6.034**	**7.162**

Note 4.5: Finansielle poster netto, betalt

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	**2016**	**2015**
Finansielle indtægter	13	22
Finansielle omkostninger	-317	-345
Øvrige, herunder finansielle instrumenter	-62	-8
I alt	**-366**	**-331**

Note 4.6: Minoritetsinteresser

Virksomhedens tilknyttede virksomhed med minoritetsinteresser omfatter DSB Øresund Holding ApS i likvidation. Årets resultat udgør 0 mio. kr. Der er i løbet af 2016 foretaget en gældskonvertering i den tilknyttede virksomhed, som forventes likvideret i 2017. Likvidationsprovenu til DSB og minoritetsanpartshaver forventes at udgøre 0 mio. kr.

Regnskabspraksis

I koncernregnskabet indregnes de tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes andel af årets resultat og af egenkapitalen i de tilknyttede virksomheder, der ikke ejes 100 procent, indgår som en del af koncernens resultat henholdsvis egenkapital, men præsenteres separat.

Sektion 5
Skattemæssige forhold

Skat af årets resultat udgør i 2016 i henholdsvis modervirksomhed og koncern 562 mio. kr. og 489 mio. kr., hvilket primært kan henføres til ændring i udskudt skat som følge af den regnskabsmæssige nedskrivning på IC4- og IC2-togsæt.

Denne sektion indeholder følgende noter:

5.1	Skat af årets resultat
5.2	Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
13	70	Beregnet skat af årets resultat	26	-29
-111	492	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	461	-124
-	-	Skat vedrørende intern avance	1	8
13	-	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	-	13
-85	**562**	**Skat af årets resultat**	**488**	**-132**
10	0	Regulering af skat vedrørende tidligere år	1	-2
-75	**562**	**Skat i alt**	**489**	**-134**
		Afstemning af skatteprocent:		
23,5%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	23,5%
-5,0%	29,2%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede udgifter	4,3%	1,2%
0,2%	0,0%	Særlige skatteregler	0,0%	0,2%
-2,4%	0,0%	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	0,0%	-2,2%
-1,9%	0,2%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,9%	0,4%
14,4%	**51,4%**	**Effektiv skatteprocent for året**	**27,2%**	**23,1%**
37	**98**	**Betalt skat i året**	**98**	**37**

Regnskabspraksis

Virksomheden 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 og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

Modervirksomheden er administrationsenhed for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med 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 virksomheder, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud.

Skat i alt, der består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat - herunder som følge af ændring i skattesats, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer, der er ført direkte på egenkapitalen.

Aktuelle skatteforpligtelser og -tilgodehavender indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte aconto-skatter.

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

Note 5.2: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
1.446	**1.505**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar**	**1.390**	**1.287**
1	-3	Regulering primo	-9	-2
-10	0	Regulering vedrørende tidligere år	-1	2
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende intern avance	-1	-8
-30	0	Ændring i udskudt skat vedrørende sambeskatning	-	-
111	-492	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-461	124
-13	-	Regulering af udskudt skat fra 23,5% til 22,0%	-	-13
1.505	**1.010**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december**	**918**	**1.390**
		Udskudt skat vedrører:		
41	3	Immaterielle anlægsaktiver	-6	30
1.550	1.070	Materielle anlægsaktiver	1.028	1.503
19	24	Omsætningsaktiver	-4	-10
-99	-87	Andre hensatte forpligtelser	-99	-108
0	0	Kortfristede gældsforpligtelser	0	0
-	-	Skat vedrørende intern avance	-1	-7
-6	0	Skattemæssigt underskud	0	-18
0	0	Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	0	0
1.505	**1.010**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december**	**918**	**1.390**

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 63 mio. kr. pr. 31. december 2016 (2015: 92 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 virksomhedens 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 lønsumsafgiftstilsvar.

Regnskabspraksis

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- 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 opgørelse 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.

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne elimineringer af urealiserede koncerninterne avancer/-tab.

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

Sektion 6
Arbejdskapital

Væsentligste poster vedrørende arbejdskapital er varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter og anden gæld.

DSB har i 2016 fortsat arbejdet med at forbedre virksomhedens arbejdskapital. Den samlede ændring i arbejdskapital er positiv og udgør for 2016 i alt 95 mio. kr. i koncernen, hvilket primært kan henføres til en reduktion i koncernens tilgodehavender.

Denne sektion indeholder følgende noter:

6.1 Varebeholdninger
6.2 Tilgodehavender
6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
12	10	Olie til fremføring	10	12
0	0	Reservedele mv.	436	375
2	1	Kioskvarer mv.	39	38
14	**11**	**I alt**	**485**	**425**

Regnskabspraksis

Olie til fremføring og Reservedele mv. 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.

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 salget. Varebeholdninger måles i øvrigt under hensyntagen til omsættelighed, ukurans og udvikling i forventet salgspris.

Note 6.2: Tilgodehavender

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel 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 (for eksempel kontrolafgifter), 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 primært historiske tabserfaringer. Nedskrivninger opgøres som forskellen mellem den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender og de forventede pengestrømme - herunder realisationsværdi af eventuelle modtagne sikkerhedsstillelser.

Note 6.3: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
79	80	Forudbetalte omkostninger mv.	87	97
7	8	Finansielle instrumenter	8	11
94	50	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	60	94
180	**138**	**I alt**	**155**	**202**

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (aktiver) omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår.

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
306	318	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	318	306
86	24	Finansielle instrumenter	24	86
543	418	Øvrige	445	609
935	**760**	**I alt**	**787**	**1.001**

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:

674	535	Indenfor 1 år	562	740
261	225	Efter 1 år	225	261
935	**760**	**Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december**	**787**	**1.001**

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende regnskabsår.

Sektion 7
Finansielle forhold

Virksomheden definerer risici som en usikkerhed knyttet til fremtidige målsætninger, der kan ramme bredt på sikkerhed, punktlighed, omdømme og økonomi. Finansielle risici vedrører valuta, råvarer og modparter.

De primære valutakursrisici vedrører olieforbrug og samhandel med internationale modparter i henholdsvis EUR og SEK.

Råvareprisrisici relaterer sig den risiko, der er forbundet med indkøbet af el og olie.

Modpartsrisici opstår ved, at modparterne misligholder deres forpligtelser.

Denne sektion indeholder følgende noter:

7.1	Renterisiko
7.2	Valutakursrisiko
7.3	Råvareprisrisiko
7.4	Likviditetsrisiko
7.5	Modpartsrisiko

Virksomheden er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, råvarepris- 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.

Virksomheden skal i overensstemmelse med politikken overvåge, opgøre, disponere og styre risici, ligesom risikoeksponering og likviditetsberedskab løbende overvåges.

Formålet med den finansielle afdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i risikoeksponeringen eller risikostyring sammenholdt med 2015.

Regnskabspraksis
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 i Andre tilgodehavende henholdsvis Anden gæld.

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 aktiver eller forpligtelser indregnes i Andre tilgodehavender eller Anden gæld og i Egenkapitalen. Resulterer den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resulterer den fremtidige transaktion i indtægter eller omkostninger, overføres beløb, som tidligere er indregnet i egenkapitalen, til resultatopgørelsen i den periode, hvor det sikrede påvirker resultatopgørelsen.

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

Note 7.1: Renterisiko

	Hovedstol, lokal valuta (mio.)	Valutaswap, DKK (mio.)	Floating	Fixed	Restløbetid	Gennemsnitlig effektiv rente	Varighed
Pr. 31. december 2016							
DKK	1.399	1.399	100%	-	0,2	0,2%	0,1
NOK	800	781	-	100%	1,5	1,1%	1,5
SEK	2.800	2.335	42%	58%	2,6	0,4%	1,6
JPY	20.000	1.314	-	100%	23,5	3,2%	16,1
EUR	82	612	-	100%	4,8	3,0%	4,5
Portefølje		**6.441**	**33%**	**67%**	**6,9**	**1,3%**	**6,0**
Pr. 31. december 2015							
DKK	720	720	100%	-	0,8	3,9%	0,1
USD	105	634	-	100%	2,3	4,2%	2,2
NOK	1.776	1.668	-	100%	1,4	3,7%	1,4
SEK	2.800	2.336	18%	82%	3,6	1,6%	2,4
JPY	23.000	1.517	-	100%	21,4	4,5%	14,9
EUR	86	641	-	100%	5,6	3,9%	5,0
Portefølje		**7.515**	**30%**	**70%**	**6,6**	**3,3%**	**5,5**

Virksomheden 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, NIBOR og EURIBOR. Politikken er at optage 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.

Renteføl somhed må inden for en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved en 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 bruttogælden 6,0 år (2015: 5,5 år). Af de finansielle forpligtelser var 67 procent omlagt til fast rente med forfald længere end et år (2015: 70 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Note 7.2: Valutakursrisiko

Valutakursusikkerhed tilknyttet finansiel aktivitet
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 låneoptagelser i EUR, 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 valutaeksponeringen, og det fremtidige cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 30-70 procent opgjort for en løbende 12 måneders periode.

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

Virksomheden har valutakursrisici overfor SEK som følge af sin svenske tilknyttede virksomhed, der opererer under trafikkontrakt i Sverige, den indgåede kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt samt over for EUR fra køb af togmateriel.

Virksomheden har egenkapitalinvesteringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko afdækkes ikke.

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 2016							
NOK	-1	-800	800	-1	10,0%	0	0
USD	-2	-29	32	2	10,0%	1	119
SEK	19	-2.823	2.927	123	10,0%	10	21
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
EUR	2	-91	82	-7	0,5%	0	0
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:
- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2016 (2015).

Note 7.3: Råvareprisrisiko

Beløb mio. kr.	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 2016					
Råvare – olie	59.566 tons	55.200 tons	10,0%	0	20
Råvare – el	343.445 mWh	236.460 mWh	10,0%	0	5
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

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:
- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2016 (2015).

Virksomheden anvender olie og el i driften og er derfor eksponeret for prisrisici. Ved indgangen til et budgetår skal eksponeringen være risikoafdækket. Afdækningen foretages løbende i året op til budgetår og foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

Afdækningen af elforbruget anvendes til afdækning af 75 procent af det forventede forbrug i 2017 og resten i de efterfølgende år. Tilsvarende anvendes olieafdækningen til 93 procent af det forventede forbrug i 2017. Afdækninger afspejler den reelle risikoeksponering.

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabsmæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - hovedstol	4.840	5.242	229	3.483	1.530
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital – renter	573	1.540	96	283	1.161
Andre finansielle instrumenter	-31	-35	-27	-6	-2
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	1.199	1.199	1.199	-	-
Leverandørgæld	1.639	1.639	1.639	-	-
Finansielle instrumenter i alt pr. 31. december 2016	**8.220**	**9.585**	**3.136**	**3.760**	**2.689**

Den positive likviditet har betydet, at alle forfaldne lån i løbet af 2016 er indfriet uden optagelse af nye langfristede lån.

Det er virksomhedens 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 opgøres som beholdning af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

Pr. 31. december 2016 var indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 1.500 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2017-2021 (2015: opsigelige på 1.750 mio. kr. og ikke opsigelige på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2015-2018). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 2.447 mio. kr. (2015: 3.188 mio. kr.).

Note 7.5: Modpartsrisiko

Modpartsrisiko
Risiko 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.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2016 i alt 228 mio. kr. (2015: 301 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes, udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2016 i stedet 171 mio. kr. (2015: 90 mio. kr.).

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

Sektion 8
Øvrige noter

Denne sektion inkluderer noter, der er væsentlige, men uden relation til de øvrige sektioner.

DSB har i 2016 modtaget indskud i form af Carlsberg station fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Herudover har koncernen foretaget en række ejendomssalg.

Denne sektion indeholder følgende noter:

8.1 Andre hensatte forpligtelser
8.2 Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser
8.3 Nærtstående parter
8.4 Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver
8.5 Begivenheder efter balancedagen

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr. Modervirksomhed	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2016	**37**	**16**	**-**	**56**	**109**
Hensat	-	6	-	4	10
Anvendt	-19	-22	-	-30	-71
Tilbageført	-18	-	-	-1	-19
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2016	**0**	**0**	**-**	**29**	**29**

Beløb i mio. kr. Koncern	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2016	**16**	**23**	**62**	**101**
Hensat	6	-	10	16
Anvendt	-22	-	-30	-52
Tilbageført	-	-	-1	-1
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2016	**0**	**23**	**41**	**64**

Kapitaltab i tilknyttede virksomheder omfatter modervirksomhedens forpligtelse til at dække underbalance i tilknyttede virksomheder som følge af garantistillelse.

Omstrukturering - Personale vedrører primært forpligtelser vedrørende fratrådte tjenestemænd.

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

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser mv.

Regnskabspraksis

Hensatte forpligtelser indregnes, når 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. Hvis opfyldelsen af forpligtelsen tidsmæssigt forventes at ligge langt ude i fremtiden, måles forpligtelsen til dagsværdi.

Note 8.2: Eventualaktiver og –forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2015	2016	Beløb i mio. kr.	2016	2015
4	4	Eventualaktiver	4	4
510	179	Eventualforpligtelser	305	545
2.739	2.915	Øvrige økonomiske investeringsforpligtelser	2.998	2.790

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 161 mio. kr. (2015: 243 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.

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 2016 solgt ledige arealer med en avance på i alt 783 mio. kr. (2015: 599 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 304 mio. kr. (2015: 286 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 over for 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. Bidragssatsen udgør p.t. 26 procent.

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

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.

I øvrige økonomiske investeringsforpligtelser indgår leje af togmateriel på i alt 184 mio. kr. (2015: 369 mio. kr.), hvoraf 80 mio. kr. forfalder i 2017 og 104 mio. kr. i årene 2018-2020.

Som led i DSB's tilslutningsaftale med Rejsekort A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden 2016-2028 at betale et årligt abonnement på ca. 131 mio. kr. Den samlede forpligtelse for perioden 2017-2028 er opgjort til 1.590 mio. kr., hvoraf 524 mio. kr. forfalder i perioden 2018-2021.

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 247 mio. kr. (2015: 236 mio. kr.), hvoraf 112 mio. kr. forfalder i 2017 og 135 mio. kr. forfalder i 2018-2019.

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 240 mio. kr. (2015: 271 mio. kr.), hvoraf 32 mio. kr. forfalder i 2017 og 117 mio. kr. i perioden 2018-2021.

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

Øvrige økonomiske investeringsforpligtelser består herudover af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Den resterende købsforpligtelse på IC2- og IC4-togsæt er pr. 31. december 2016 opgjort til i alt 6 mio. kr. (2015: 153 mio. kr.) før rabatter. Købsforpligtelse på 67 dobbeltdækkervogne er pr. 31. december 2016 opgjort til i alt 585 mio. kr. (2015: 0 mio. kr.).

Regnskabspraksis
Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige 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.

Note 8.3: Nærtstående parter

Nærtstående parter	Grundlag
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark) består af:

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2016	2015
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.162	4.539
Bonus vedrørende trafikkontrakter	6	9
Trafikindtægter	0	6
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	16	186
Omkostninger mv.		
Infrastruktur- og kapacitetsafgifter	587	558
Garantiprovision til den danske stat	16	19
Forudbetaling		
Forudbetalt kontraktbetaling	261	315

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

DSB har i 2016 modtaget indskud af materielle anlægsaktiver i form af Carlsberg station fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på 53 mio. kr.

Note 8.4: Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2016	2015
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	212	120
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-23	-10
I alt	**189**	**110**

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2016, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2016.

Øvrige forhold

Direktionen er pr. 1. februar 2017 udvidet med Jürgen Müller, Direktør for Strategi & Togmateriel. Jürgen Müller blev ansat i DSB i 2015. Susanne Mørch Koch er pr. 1. januar 2017 udtrådt af direktionen i forbindelse med sin fratrædelse.

Driftsaktiviteter

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 en 10-årig kontrakt betinget af DSB's overholdelse af operatørpunktlighed og effektiviseringskrav.

Operatørpunktligheden opgøres som den samlede punktlighed med fradrag for forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Kravet til operatørpunktlighed 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 passageromsætning pr. omkostningskrone.

DSB får et point for hvert år operatørpunktligheden 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.

DSB opnåede point for både operatørpunktlighed og effektivitetskrav i 2015, mens DSB alene forventer at opnå point for effektivitetskrav i 2016. Herved forventer DSB samlet set at opnå 3 point ved udgangen af 2016.

Produktivitet

Ved udgangen af 2016 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.239, hvilket er et fald på 63 medarbejdere i forhold til ultimo 2015.

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede

			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter [1]	7.056	7.004	52	1
Svenske aktiviteter	96	94	2	2
Tyske aktiviteter[2]	87	204	-117	-57
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	7.239	7.302	-63	-1
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt [3]	7.285	7.438	-153	-2

1) Inklusive Øresund.
2) Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personaleomkostninger pro rata med 50 procent.
3) Afvigelsen i Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt skyldes primært overdragelse af medarbejdere som følge af den indgåede kontrakt om Facility Management ydelser, samt at Odenwald-banen er overdraget til ny operatør.

De danske aktiviteter er ved udgangen af 2016 steget med 52 fuldtidsbeskæftigede. Dette skyldes blandt andet overtagelse af 8 butikker på Kystbanen i 2016. Derudover er der ansat flere medarbejdere til at udføre vedligeholdelse af DSB's togmateriel. Endeligt er der færre medarbejdere i kundevendte funktioner - blandt andet som følge af den stigende selvbetjeningsgrad.

Nedgangen på 117 medarbejdere i de tyske aktiviteter skyldes, at Odenwald-banen overgik til ny operatør i slutningen af 2015.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter

			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Omkostninger pr. pladskilometer[1] (øre/km)	56	58	-2	-3
Antal togkilometer pr. medarbejder	12.006	11.865	141	1
Antal togrejser pr. medarbejder	40.952	39.954	998	2

1) Pladskilometer beregnes som antallet af sæder, som en litraenhed rummer, ganget med antallet af kørte litrakilometer. Beregningen indeholder afskrivninger, men er korrigeret for poster af engangskarakter.

Omkostninger pr. pladskilometer er 3 procent lavere i 2016 end i 2015, når der korrigeres for poster af engangskarakter. Derudover har Antal togkilometer pr. medarbejder og Antal togrejser pr. medarbejder haft en positiv udvikling på henholdsvis 1 og 2 procent sammenlignet med 2015.

Punktlighed

Tabel 3: Kundepunktlighed [1)]

Procent			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	74,0	78,5	-4,5	-6
S-tog	92,6	95,0	-2,4	-3

1) Kundepunktligheden for fjern- og regionaltogstrafikken defineres som antallet af passagerer, der benytter punktlige tog i forhold til det samlede antal passagerer. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Kundepunktligheden for S-banen defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kundepunktligheden i Fjern- & Regionaltog faldt fra 78,5 procent til 74,0 procent i 2016. I S-tog faldt kundepunktligheden med 2,4 procentpoint til 92,6 procent.

Faldet i kundepunktlighed for Fjern- & Regionaltog har flere årsager - blandt andet forsinkelse i sporarbejder i foråret og over sommeren 2016. Det har betydet situationer med sene aflysninger, som har været utilfredsstillende for kunderne. Kundepunktligheden er også negativt påvirket af den faldende pålidelighed i DSB's materiel med forsinkelser og aflysninger til følge. Andre årsager til den faldende kundepunktlighed er indførelsen af ID-kontrol i Københavns Lufthavn i januar 2016 samt grænsekontrollen ved Padborg. Desuden har implementeringen af K16 (Køreplan 2016) haft en negativ indflydelse på kundepunktligheden.

For S-tog skyldes den faldende kundepunktlighed altovervejende idriftsættelsen af det nye signalsystem mellem Hillerød og Jægersborg, som har betydet forsinkelser og aflysninger fra implementeringsstart i februar og hele 2016. Herudover har eksterne hændelser som personpåkørsler, hærværk, infrastrukturprojekter med tilhørende busdrift/togbusser også påvirket kundepunktligheden negativt.

Tabel 4: Operatørpunktlighed [1)]

Procent			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	92,0	94,4	-2,4	-3
S-tog	98,4	99,0	-0,6	-1

1) Operatørpunktligheden er den samlede punktlighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Operatørpunktligheden i Fjern- & Regionaltog faldt fra 94,4 procent i 2015 til 92,0 procent i 2016. I S-tog faldt operatørpunktligheden fra 99,0 til 98,4 procent.

Udviklingen i operatørpunktlighed er for Fjern- & Regionaltog især påvirket af pålideligheden af DSB's materiel, men er også udover DSB's egne forhold påvirket af afledte konsekvenser af sporarbejder.

For S-tog skyldes faldet i operatørpunktlighed især implementeringen af det nye signalsystem, hvor signalfejl på togsættene har medført forsinkelser og aflysninger.

Kunder

I 2016 blev der foretaget 192,6 mio. rejser med DSB i Danmark sammenlignet med 192,7 mio. rejser i 2015. En gennemsnitlig togtur med DSB var i 2016 på 31 kilometer, hvilket er på niveau med 2015.

I 2016 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 1,1 mio. rejser sammenlignet med 2015. Væksten ses i bil-, bus- og flytrafikken, mens togtrafikken faldt. DSB's markedsandel over Storebælt var på 22,0 procent i 2016, hvilket er et fald på 1,6 procentpoint i forhold til 2015.

Tabel 5: Antal rejser

1.000 rejser			Vækst	
	2016	2015[2]	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	76.365	78.578	-2.213	-3
Øst (Sjælland)[1]	52.500	53.586	-1.086	-2
Vest (Jylland og Fyn)	15.154	15.604	-450	-3
Øst/Vest (over Storebælt)	7.982	8.297	-315	-4
Øvrige	729	1.091	-362	-33
S-tog	116.271	114.121	2.150	2
Danmark i alt	**192.636**	**192.699**	**-63**	**0**
Sverige i alt	**3.900**	**4.896**	**-996**	**-20**
Tyskland i alt	**2.165**	**4.289**	**-2.124**	**-50**
Antal kunder i alt	**198.701**	**201.884**	**-3.183**	**-2**

[1] Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 13. december 2015. Rejserne er indeholdt i Øst (Sjælland).
[2] I forhold til tidligere offentliggjorte tal er 2015 øget med 0,8 mio. rejser i Fjern- & Regionaltog.

Fjern- & Regionaltog havde 76,4 mio. rejser i 2016, hvilket er 2,2 mio. rejser færre end i 2015. Bortset fra påvirkninger fra ekstraordinære forhold - herunder ID- og grænsekontrol og sporarbejder - har der været en rejsevækst i fjern- og regionaltogstrafikken. Dette kan blandt andet tilskrives det forbedrede Ungdomskort, pendlerkort og den forbedrede tilgængelighed for billetkøb gennem elektroniske medier - herunder App's.

Trafikken på Sjælland har været påvirket af den fortsatte ID-kontrol, og Antal rejser faldt med 2 procent.

Antal rejser for Jylland og Fyn faldt med 3 procent. Trafikken på Grenaabanen overgik i august fra DSB til Midttrafik.

Over Storebælt faldt Antal rejser med 4 procent sammenlignet med 2015. Udviklingen af Antal rejser over Storebælt er markant negativt påvirket af sporarbejderne på Fyn i 2015 og 2016. Faldet har været større end forventet som følge af de væsentlige ikke planlagte sporspærringer omkring Kristi himmelfartsdag og Pinse. Hertil kommer, at det ikke fuldt ud er lykkedes at indhente nedgangen i antal rejser i landsdelstrafikken som følge af sporarbejderne i 2015.

S-tog havde 116,3 mio. rejser i 2016, hvilket var 2,2 mio. flere end 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 kundepunktlighed og en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. Udviklingen er understøttet af ombygning af flere vogne, hvor kunderne må medtage cykler. DSB har opgjort, at 10,4 mio. rejser er foretaget sammen med en cykel i S-tog, hvilket er en stigning på 1 procent i forhold til 2015. Sporarbejder og etablering af nye signaler har påvirket rejsetallet negativt med ca. 1,5 mio. rejser.

Udviklingen i Øvrige skyldes primært en reduktion i internationale rejser og rejser med IC Bornholm som følge af den fortsatte ID- og grænsekontrol.

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. Det betyder, at der på strækninger med mange rejser uddeles flere skemaer end på strækninger med få rejser. Svarene er desuden repræsentative for den faktiske fordeling af rejsetidspunkt på dagen samt hverdag henholdsvis weekend. DSB har på grundlag af undersøgelsen identificeret fem områder, som er væsentligst for at opnå en høj kundetilfredshed:

- Punktlighed
- 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	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,8	7,9	-0,1	-1
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,0	7,3	-0,3	-4
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,0	8,2	-0,2	-2
Tilfredshed med S-tog generelt	7,7	7,9	-0,2	-3
Tilfredshed med rejsen (Øresundtog)	7,6	7,8	-0,2	-3
Tilfredshed med Øresundstog generelt	6,8	7,2	-0,4	-6
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	7,9	8,0	-0,1	-1
Tilfredshed med DSB generelt	7,4	7,6	-0,2	-3

For Fjern- & Regionaltog faldt tilfredsheden i 2016 sammenlignet med 2015. Det var særligt følgende forhold, der gav anledning til den faldende tilfredshed:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt og på den aktuelle rejse (punktlighed)
- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser – information om alternativer og forklaringen på ændringen
- Trafikinformation på dsb.dk og på mobiltelefonen (sms og App's)
- Udvendig rengøring af togsættene.

Den faldende tilfredshed med fjern- og regionaltogenes overholdelse af køreplanen generelt og på den aktuelle rejse havde en afsmittende effekt på kundetilfredsheden med trafikinformation. Med hensyn til den udvendige rengøring har DSB haft store udfordringer med udvendig graffiti.

For S-tog faldt både tilfredsheden med den aktuelle rejse samt med S-tog generelt i 2016. Det er særligt disse underliggende parametre, der har påvirket faldet i tilfredsheden:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt og på den aktuelle rejse (punktlighed)
- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser – information om alternativer og forklaringen på ændringen
- Trafikinformation om ændringer i trafikken på S-tv-skærme i S-tog.

Den faldende tilfredshed med S-togs overholdelse af køreplanen generelt og på den aktuelle rejse havde en afsmittende effekt på kundetilfredsheden med trafikinformation. Der har desuden været udfordringer med S-tv-skærmene, som i perioder i 2016 ikke virkede.

For Øresundstog faldt tilfredsheden i 2016 sammenlignet med 2015. Det var særligt følgende forhold, der gav anledning til den faldende tilfredshed:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt og på den aktuelle rejse (punktlighed)
- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser – information om alternativer og forklaringen på ændringen
- Antallet af togafgange.

Service på DSBsk

Service på DSBsk fortsatte i 2016 og har med flere målrettede aktiviteter samt et e-læringsforløb på tværs af hele virksomheden sat fokus på levering af god ensartet service fra alle medarbejdere - både de med direkte kundekontakt og dem i mere administrative roller. Et afkast af indsatsen har været en stabil tilfredshed med DSB's personale til trods for de driftsmæssige udfordringer i 2016.

Parkér & Rejs

I samarbejde med Dansk Industri udarbejdede DSB en analyse, der belyste potentialet for de rejsende ved at kombinere bil og tog samt benytte sig af "Parkér & Rejs"-anlæg i Danmark. Analysen sammenlignede rejsetider for henholdsvis bil og kollektiv transport fra dør til dør og vil være med til at påvirke, hvor DSB i fremtiden vil foretage investeringer.

Forplejning

DSB igangsatte i 2016 to initiativer med henblik på at tilbyde DSB's kunder mulighed for at købe forplejning ombord på togene mellem landsdelene. I september lancerede DSB som et forsøg en "snack bag". Derudover har DSB indbygget to nye drikkevareautomater i IC3-togsæt for at teste dem inden udrulning.

DSB papklippekort udfases

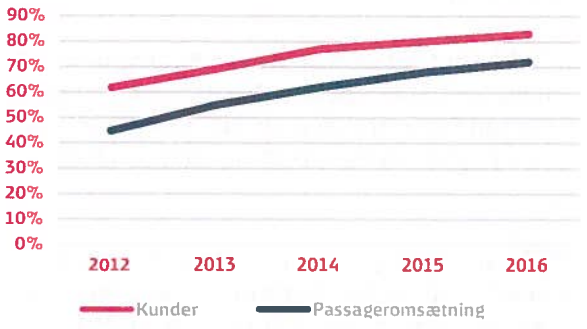
Salget af alle typer af DSB papklippekort ophørte i august i hele landet. Klippekortene kunne anvendes til medio januar 2017, hvorefter de kan refunderes frem til august 2019. DSB 10-turs klippekort til standard og DSB 1' blev lanceret i digital version i DSB App i februar 2016.

Digitalisering og selvbetjeningsgrad

I 2016 har fokus været på at fortsætte udviklingen af de digitale salgskanaler for blandt andet at sikre understøttelse af målet om at øge kundernes selvbetjeningsgrad. Selvbetjeningsgraden målt på Kunder lå i december på 85 procent, mens den i januar 2016 var 82 procent.

Figur 1: Selvbetjening

Andel i procent



Flere tiltag har i de seneste år øget kundernes selvbetjening – herunder den fortsatte udbredelse af Rejsekortet. Ved udgangen af december var der således 2,0 mio. aktive Rejsekort - heraf 530.000 udstedt i 2016.

Udover den allerede nævnte lancering af 10-turs klippekort i DSB's App, blev en ny netbutik for salg af internationale billetter lanceret i juni, hvilket har givet kunderne mulighed for at købe billetter til flere destinationer online og dermed øge graden af selvbetjening på billetter, som traditionelt har været præget af lang ekspeditionstid i DSB Kundecenter. Der indgås løbende aftaler med flere europæiske operatører om salg af "print-selv" billetter, som kan sælges online.

I september blev en ny Erhvervsportal implementeret, som øger muligheden for selvbetjent køb og opfølgning for virksomheder med en Erhvervsaftale.

Revenue Management

Revenue Management har til formål at optimere indtægterne på kommercielle produkter samt at sikre en øget kapacitetsudnyttelse. I løbet af 2016 har det resulteret i en ny prisstruktur for Orange-produktet, implementering af Orange-konceptet i regionaltogstrafikken, prisdifferentiering i landsdelstrafikken for bedre at udnytte betalingsvilligheden, opstramning af styring og prissætning tæt på afgang for at reducere uhensigtsmæssig migrering samt optimering af metoden for fastlæggelse af antallet af udbudte Orange-billetter på den enkelte afgang.

Øget markedsføring

I 2016 var der fokus på markedsføring af DSB's produkter og services. Med et nyt reklamebureau blev et nyt koncept for salgsmarkedsføringen valgt. Første kampagne i det nye koncept var lanceringen af DSB Døgnet.

De gode erfaringer med Orange-januarudsalg og sensommerudsalg fra 2015 blev videreført i 2016 med store kampagner. Desuden blev DSB Døgnet og juletrafikken markedsført markant. Markedsføringen af DSB Orange medførte igen et øget salg af Orange-billetter i 2016 i forhold til året før. DSB Døgnet betød 96 procent flere rejser på selve dagen i forhold til en tilsvarende lørdag og en stigning i salget af pladsbilletter på 124 procent. Der-

med har DSB Døgnet påvirket både prisopfattelsen og oplevelsen af at køre med tog. Langt hovedparten af togturene var øst-vest på dagen.

Sociale medier

I løbet af 2016 er der arbejdet mere målrettet og struktureret med DSB's tilstedeværelse på sociale medier end tidligere. Det har resulteret i, at relevansen af indholdet er øget, og DSB's to Facebook-sider følges nu af 91.000 brugere.

Kundecenter

DSB Kundecenter tager sig af at besvare opkald og skriftlige henvendelser fra kunder - også på Facebook. Endvidere sælges billetter, og der udstedes blandt andet Erhvervskort, Ungdomskort og Rejsekort. I 2016 besvarede Kundecenter 1,2 mio. telefoniske henvendelser og 0,5 mio. skriftlige henvendelser, hvilket samlet er ca. 2 procent færre end i 2015. Der var samtidig et fald på de telefoniske henvendelser på ca. 5 procent - især rejsekortopkald og de meget forskelligartede opkald vedrørende indlandsrejser. De skriftlige henvendelser voksede ca. 6,5 procent, hvilket særligt gælder Facebook og Rejsetidsgaranti.

DSB Salg & Service

Igennem hele 2016 arbejdede DSB på at skabe moderne og effektive kundetouch points på de største stationer. I den forbindelse er DSB's betjente salg i Odense, Aarhus, København H og Kastrup Lufthavn blevet ombygget og omdøbt til DSB Salg & Service. Ombygningerne og den nye indretning understøtter det stigende brug af digitale kanaler til billetkøb. Som følge af ombygningerne er selvbetjeningsgraden på de fire stationer (målt som andel af omsætning i automaterne i forhold til salgskasserne) steget ca. 8 procentpoint fra 2015 til 2016.

ID-kontrol

DSB etablerede ID-kontrol for togrejsende mod Sverige i Københavns Lufthavn i januar 2016 i overensstemmelse med den svenske regerings krav om transportøransvar.

ID-kontrollen har været gennemført ved alle 5 adgange til spor 1 i lufthavnen.

Medio april ophørte proceduren med at tage billeder af kundernes billed-ID, når de passerede kontrollen. Grundlaget var, at der på det tidspunkt havde været ca. 1 mio. mennesker gennem sluserne i lufthavnen og kun få henvendelser fra de svenske myndigheder om påstået brud på transportøransvaret. Stort set alle disse sager er siden blevet frafaldet. På dette grundlag ønskede DSB at minimere generne for kunderne, så ID-kontrollen kunne ske hurtigere.

Fra opstarten af ID-kontrollen i lufthavnen har der været afviklet en ændret køreplan til Københavns Lufthavn og over Øresund. ID-kontrollen er generelt blevet afviklet uden væsentlige udfordringer, men den ændrede køreplan har givet både trafikale og kapacitetsmæssige udfordringer. Sammen med blandt andet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Banedanmark og Skånetrafiken har DSB derfor gennemført et arbejde med at afdække muligheder for en forbedret trafikal løsning og – som afledt effekt – et ændret setup for ID-kontrollen. I november blev forskellige scenarier testet med henblik på at kunne udarbejde en anbefaling til et fremtidigt setup for ID-kontrollen.

DSB har det første år haft væsentlige omkostninger forbundet med ID-kontrollen. Det er aftalt med Skånetrafiken, at disse omkostninger deles ligeligt mellem DSB og Skånetrafiken.

Takstreformer

DSB har i 2016 prioriteret arbejdet med at gennemføre en takstreform på Sjælland (Takst Sjælland), som trådte i kraft i januar 2017. Med reformen er etableret et samlet takstområde på Sjælland. Der er tale om den største omlægning af takstsystemerne i Danmark i 40 år, og arbejdet har indebåret ganske betydelige ombygninger af DSB's IT-systemer.

Parallelt hermed arbejdes på en reform af takstsystemerne i Vestdanmark (Takst Vest).

Hovedelementerne i reformen er fastlagt i løbet af 2016, og IT-udvikling mv. er planlagt i 2017 med henblik på ikrafttrædelse i 2018. Der arbejdes hen imod, at DSB samtidig kan omlægge og forenkle taksterne i øst/vest-trafikken.

Materielsituation

Udfordret materielsituation
DSB's materielsituation har i det forløbne år været udfordret. Materiellets faldende pålidelighed er medvirkende til den negative udvikling i kundepunktligheden og har været den væsentligste årsag til den negative udvikling i operatørpunktligheden.

DSB iværksatte på dette grundlag sammen med et eksternt konsulentfirma et projekt, som skulle belyse årsagerne til den negative udvikling i Antal kørte kilometer mellem hændelser (MDBF - Mean Distance Between Failures).

Analysen blev afsluttet i oktober og viste, at årsagerne til den faldende pålidelighed især vedrører materiellets fysiske tilstand og processerne for koordinering mellem drift og værksted. Analysen pegede på, at fokus de senere år har været på hurtigt at få materiellet ud at køre igen – også selvom det har betydet, at togene i nogen grad er indsat i drift med tekniske og ikke-kritiske fejl. Det har været medvirkende til, at materiellet har været årsag til flere forsinkende hændelser end tidligere.

For at sikre et større ledelsesmæssigt fokus besluttede DSB allerede i 2015 at sammenlægge driftaktiviteter i DSB med vedligeholdelsesaktiviteterne i DSB Vedligehold under en fælles ledelse.

DSB har iværksat en række initiativer, der skal medvirke til at bringe punktligheden tilbage på det niveau, som trafikkontrakten tilsiger. Initiativerne omfatter blandt andet ansættelse af op mod 200 medarbejdere på værkstederne, således at der bliver flere ressourcer til at reducere antallet af forsinkende fejl på togsættene.

Endvidere udvides den nuværende værkstedskapacitet, så vedligeholdelse og reparationer i større omfang kan udføres hele døgnet. Andre tiltag fokuserer på processerne mellem drift og vedligeholdelse, på optimering af fejlindmeldelser på materiellet samt på tiltag til at forbedre den tværgående ledelse.

IC4- og IC2-togsæt

I juni besluttede DSB at udfase alle 23 IC2-togsæt. Årsagen til denne beslutning var, at IC2-togsættene ikke levede op til de krav til stabilitet, som er en forudsætning for anvendelse i togdriften. Udover de 23 IC2-togsæt blev det også besluttet at udfase 5 IC4-togsæt. Den samlede pulje udgør herefter 77 IC4-togsæt.

IC4-rapporten

DSB offentliggjorde i december den endelige rapport i forhold til IC4-togsættenes fremtidige anvendelse. IC4-togsættene kører fortsat markant kortere mellem forsinkende hændelser end øvrigt materiel. Gennemførte tiltag har ikke haft den forventede effekt, og det er ikke muligt at redegøre systematisk for, hvordan planlagte tiltag vil påvirke driftsstabiliteten.

DSB's anbefaling i forhold til den fremtidige anvendelse af IC4 er følgende:

IC4-togsættene er en del af løsningen frem til indfasningen af el-tog. Dette vil medføre, at der sker en minimalistisk idriftsættelse af IC4-togsæt, hvor der frem til udfasningen anvendes i alt 77 IC4-togsæt - fordelt med ca. 40 IC4-togsæt i drift med passagerer og ca. 37 IC4-togsæt i drifts- og værkstedspulje. Der fokuseres fremover alene på at forbedre IC4-togsættenes driftsstabilitet og tilgængelighed. Derfor indstilles arbejdet med indførelsen af fire koblede togsæt, driftskobling og forbedringen af komforten i passagerafsnittet.

Indtil DSB begynder indfasningen af nye el-tog i 2024, bliver IC4-togsættenes fremtid primært i regionaltogstrafikken. Herefter vil IC4-togsættenes blive udfaset i takt med indsættelse af nye el-tog.

Eksisterende materiel

Tabel 7: Litrakilometer [1]

Kilometer (1.000)			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6.538	5.507	1.031	19
IC3-togsæt	30.736	30.865	-129	0
IR4-togsæt	9.301	7.368	1.933	26
Øresunds-togsæt [2]	8.892	7.557	1.335	18
Dobbeltdækkervogne	16.174	16.231	-57	0
MR-togsæt	1.904	2.449	-545	-22
Desiro-togsæt	2.287	3.027	-740	-24
Diesellokomotiver - ME	3.636	3.782	-146	-4
S-togsæt	17.310	17.306	4	0

[1] Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer, som DSB's lokomotiver, togsæt og vogne kører.
[2] Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015. Litrakilometer for 2015 er medtaget for sammenligning.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser [1]

Kilometer (1.000)			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	3,6	5,4	-1,8	-33
IC3-togsæt	33,3	41,3	-8,0	-19
IR4-togsæt	10,9	16,1	-5,2	-32
Øresunds-togsæt	21,3	22,7	-1,4	-6
MR-togsæt	9,7	10,8	-1,1	-10
Desiro-togsæt	17,6	32,9	-15,3	-47
Diesellokomotiver - ME	16,4	22,8	-6,4	-28
S-togsæt	13,9	21,1	-7,2	-34

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

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem nedbrud [1]

Kilometer (1.000)			Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	27,9	67,2	-39,3	-58
IC3-togsæt	409,7	643,0	-233,3	-36
IR4-togsæt	290,4	273,6	16,8	6
Øresunds-togsæt	160,6	292,8	-132,2	-45
MR-togsæt	35,2	58,3	-23,1	-40
Desiro-togsæt	44,0	137,6	-93,6	-68
Diesellokomotiver - ME	72,7	78,8	-6,1	-8
S-togsæt	42,5	64,1	-21,6	-34

[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 tabeller.

IC4-togsæt

I 2016 kørte IC4-togsættene 6,5 mio. kilometer, hvilket er en stigning på 19 procent i forhold til 2015. IC4-togsættene blev primært anvendt i regionaltogstrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgange i fjerntogstrafikken.

Det daglige driftsforbrug var i slutningen af året øget til 49 ud af de 77 togsæt, som er i materielpuljen. De resterende togsæt blev anvendt til ombygninger, værkstedspulje og test.

IC4-togsættenes driftsstabilitet udviklede sig i årets første 9 måneder negativt, mens der var tale om en stigning i årets sidste tre måneder. Samlet set endte Antal kørte kilometer mellem hændelser på 3.606 kilometer, hvilket er et fald på 33 procent i forhold til 2015. Der har særligt været en stigning i antallet af fejl på IC4-togsættenes PowerPack, og DSB har derfor igangsat en opgradering af IC4-togsættenes PowerPack, som forventes tilendebragt ultimo 2018.

IC3-togsæt

Sidste år fyldte IC3-togsættene 25 år og udgør fortsat en meget central position i DSB's togflåde. IC3-togsættene har kørt 30,7 mio. kilometer i 2016, hvilket er lidt mindre end i 2015. IC3-togsættene har dermed stået for 69 procent af den samlede kørsel med dieseltog.

IC3-togsættene har ligesom DSB's andet materiel haft en negativ udvikling i Antal kørte kilometer mellem hændelser, som er faldet fra 41.319 kilometer i 2015 til 33.252 kilometer i 2016, men IC3-togsættene er stadig DSB's mest driftsstabile materiel.

IR4-togsæt

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

DSB har således 44 IR4-togsæt, som har været anvendt både på Kystbanen og til fjern- og regionaltogstrafikken sammen med IC3-togsæt. Sammenlægningen af IR4-togsættene har medført en markant bedre materieludnyttelse med en stigning i kørsel på ca. 26 procent fra 7,4 mio. kilometer til 9,3 mio. kilometer.

For at højne kundekomforten i IR4-togsættene har DSB iværksat udskiftning af samtlige toiletkummer med tilhørende teknik på alle 44 togsæt. Dette vil medføre færre defekte og dermed lukkede toiletter samt reducere omkostningerne til reparation. Udskiftningen forventes afsluttet i 2018.

Øresundstogsæt

I forbindelse med DSB's overtagelse af DSB Øresunds drift på Kystbanen og Kastrupbanen i december 2015 blev driften af 34 Øresundstogsæt overdraget fra DSB Øresund til DSB. Driften har i 2016 været udfordret på grund af ID-kontrollen, der har nødvendiggjort kørsel med op mod 4,5 procent mere end oprindeligt planlagt for at kunne gennemføre den planlagte trafik. Øresundstogsættene har kørt 8,9 mio. kilometer i 2016 mod 7,6 mio. kilometer i 2015.

DSB har sammen med de svenske materielejere i 2016 planlagt et renoveringsprojekt af Øresundstogsættene. Projektet forventes startet op i andet kvartal 2017 og forløber de næste 5 år. Renoveringsprojektet etablerer helt nye toiletter, fjerner gamle automater, etablerer ny forbedret handicapplads og giver Øresundstogsættene et friskt og moderne design både udvendigt og indvendigt.

MR-togsæt

I 2016 blev MR-flåden reduceret med et enkelt togsæt, som blev overdraget til Banedanmark. MR-flåden forventes fortsat udfaset over de kommende år, men på grund af den tidlige udfasning af IC2-togsættene i 2016 er der behov for 21 MR-togsæt til drift i 2017 og lidt færre i 2018. Den samlede MR-flåde forventes reduceret med 8 togsæt i første kvartal 2017.

I foråret fik yderligere 10 MR-togsæt monteret røggas-katalysatorer, så der nu er i alt 14 MR-togsæt med disse. DSB vil montere røggaskatalysa-torer på endnu 2 MR-togsæt i første halvår 2017.

Desiro-togsæt

DSB ophørte med kørsel på Grenaabanen i august, hvor 12 af Desiro-togsættene har været anvendt. I den forbindelse ophørte også tilrådighedsstillelsen af 4 Desiro-togsæt, og DSB har i stedet indgået lejeaftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet frem til december 2020. Efter køreplansskiftet til K17 (Køreplan 2017) i december kører Desiro-togsættene nu på henholdsvis Svendborgbanen og på Lille Syd mellem Roskilde og Næstved.

Desiro-togsættene har i løbet af året haft en markant nedgang i pålidelighed i Antal kørte kilometer mellem hændelser, hvor der er sket et fald fra 32.903 kilometer i 2015 til 17.589 kilometer i 2016.

ME-diesellokomotiver

I 2016 blev der gennemført test af røggaskatalysatorer på ME-diesellokomotiverne. Tekniske udfordringer har dog forhindret yderligere implementering. Trods udfordringerne med nye røggaskatalysatorer på ME-diesellokomotiver er der testet andre løsninger, der forventes at have positiv effekt på partikeludledningen fra ME-diesellokomotiverne. Disse løsninger forventes igangsat i 2017.

S-togsæt

S-togsættene har i løbet af året haft en markant nedgang i pålideligheden i Antal kørte kilometer mellem hændelser. Dette skyldes ikke mindst hændelser relateret til implementering af det nye signalsystem, hvor signalfejl medfører fejl på togene. Antal kørte kilometer mellem hændelser i 2016 renset for hændelser relateret til signalsystemet er 19.672 kilometer, men 13.915 kilometer hvis hændelser relateret til signalsystemet er medtaget. Til sammenligning var Antal kørte kilometer mellem hændelser 21.068 kilometer i 2015.

Banedanmarks Signalprogram

Banedanmark udsendte i 2016 en ny projektplan for implementeringen af det nye signalsystem. Denne medfører, at udrulningen af nyt signalsystem for Fjern- & Regionaltog er forsinket med ca. 2 år og for S-tog med ca. 1 år i forhold til den politiske aftale fra 2009.

Fjern- & Regionaltog

Den justerede tidsplan for Signalprogrammet er presset. De første serieindbygninger påbegyndes i 2017 med Desiro- og IC3-togsæt. Uddannelse af lokomotivinstruktørerne er startet som planlagt i november, og uddannelsen af lokomotivførerne er startet i januar 2017.

Ved udgangen af 2016 har alle tog fået den nye digitale GSM-R radio indbygget, dog mangler Øresundstogsættene og enkelte IC3-togsæt at blive ombygget. Forsinkelsen af disse skyldes, at myndighedsgodkendelserne ikke er afsluttet.

S-tog

I februar 2016 blev det nye signalsystem (CBTC) ibrugtaget på strækningen Jægersborg-Hillerød. Systemet blev ibrugtaget med en række kendte fejl, og over året er endvidere rettet et antal nye fejl. Nogle fejl vil først blive udbedret i løbet af 2017. Næste udrulning er planlagt til 2018.

Omdømme

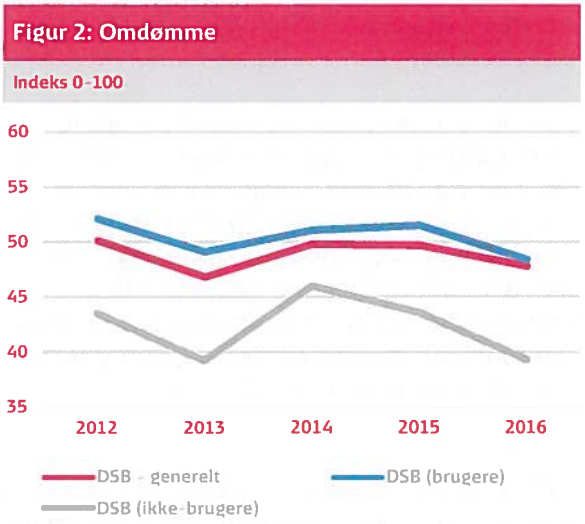
DSB's omdømme var under pres i 2016 og faldt fra 50,4 i første kvartal til 46,2 i 3. kvartal. Nedgangen skyldes i al væsentlighed udfordringerne med punktligheden i løbet af året. I fjerde kvartal er den negative udvikling i omdømmet bremset, og pulsscoren for året blev 47,8, hvilket er 0,9 point lavere end sidste år.

Tendensen har været den samme for både brugere og "ikke-brugere" af Fjern- & Regionaltog. Det er fortsat sådan, at brugere (48,4) bedømmer DSB markant bedre end "ikke-brugere" (39,3).

DSB S-togs omdømme er faldet fra 58,8 til 55,0 i 2015. For DSB S-tog er det fortsat sådan, at højfrekvente brugere bedømmer DSB S-tog bedre end lavfrekvente brugere.

Helt generelt ligger DSB's omdømme ved udgangen af 2016 højst i hovedstadsområdet og lavest i region Sjælland.

Figur 2: Omdømme



Supplerende hovedtal					
Antal rejser (tus.)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Øst [1]	24.220	23.773	23.870	24.752	52.500
Vest	15.774	16.612	16.172	15.604	15.154
Øst - Vest	8.788	8.763	8.629	8.297	7.982
Øvrige [2]	1.003	988	982	1.091	728
Fjern- & Regionaltog	**49.785**	**50.136**	**49.653**	**49.744**	**76.365**
S-tog	106.133	109.242	111.967	114.121	116.721
DSB Øresund	25.799	26.606	27.497	28.834	-
Danske aktiviteter i alt	**181.717**	**185.984**	**189.117**	**192.699**	**192.636**
Roslagsbanan [3]	11.000	-	-	-	-
Krösatåg [4]	1.094	1.194	207	-	-
Västtrafik [5]	4.199	-	-	-	-
Upptåget	4.800	4.800	4.848	4.896	3.900
VIAS	4.120	4.204	4.246	4.289	2.165
Udenlandske aktiviteter i alt	**25.213**	**10.198**	**9.301**	**9.185**	**6.065**
Togrejser i alt	**206.930**	**196.182**	**198.418**	**201.884**	**198.701**
Personkilometer (mio.)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Øst [1]	1.143	1.120	1.122	1.153	1.729
Vest	963	985	968	943	932
Øst - Vest	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745
Øvrige [2]	137	141	136	158	116
Fjern- & Regionaltog	**4.246**	**4.211**	**4.154**	**4.075**	**4.522**
S-tog	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362
DSB Øresund	516	533	534	577	-
Danske aktiviteter i alt	**6.027**	**6.029**	**6.007**	**5.995**	**5.884**
Roslagsbanan [3]	129	-	-	-	-
Krösatåg [4]	94	94	16	-	-
Västtrafik [5]	794	-	-	-	-
Upptåget	312	201	203	205	163
VIAS	124	124	125	127	64
Udenlandske aktiviteter i alt	**1.453**	**419**	**344**	**332**	**227**
Personkilometer i alt	**7.480**	**6.448**	**6.351**	**6.327**	**6.111**

[1] Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 13. december 2015.
[2] Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.
[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 Västtrafik pr. 1. maj 2012.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal togkilometer i alt (1.000 km)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Øst[1]	7.889	7.752	8.128	8.816	13.365
Vest	9.222	8.947	8.318	8.396	8.001
Fjerntrafik[2]	19.102	19.910	20.338	18.585	18.867
Internationale tog[3]	1.369	1.373	1.240	1.048	826
Fjern- & Regionaltog	**37.582**	**37.982**	**38.024**	**36.845**	**40.879**
S-tog	15.521	15.833	15.936	15.840	15.595
DSB Øresund	4.334	4.772	4.658	4.540	-
Danske aktiviteter i alt	**57.437**	**58.587**	**58.617**	**57.225**	**56.474**
Roslagsbanan[4]	3.100	-	-	-	-
Krösatåg[5]	2.460	2.364	394	-	-
Västtrafik[6]	3.667	-	-	-	-
Upptåget	2.866	2.990	2.990	2.991	2.992
VIAS	4.400	4.400	4.400	4.292	2.100
Udenlandske aktiviteter i alt	**16.493**	**9.754**	**7.784**	**7.283**	**5.092**
Togkilometer i alt	**73.930**	**68.341**	**66.401**	**64.508**	**61.566**

1) Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 13. december 2015.
2) Fjerntrafik i Danmark er inklusive IC Bornholm i Danmark.
3) Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige og chartertog i udlandet.
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 Västtrafik pr. 1. maj 2012.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Materiel i drift [1]	2012	2013	2014	2015	2016
IC4-togsæt [2]	70	82	82	82	77
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC2-togsæt [2]	9	23	23	23	-
IR4-togsæt	24	24	24	44	44
MR-togsæt	65	53	53	35	30
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	8	4	4	4	4
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet [3]	-	4	4	4	4
Leasede ICE-TD	13	13	13	13	4
Øresundstogsæt [4]	111	111	111	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	20	20	-	-
Diesellokomotiver – ME	36	33	33	33	33
El-lokomotiver (EA)	6	6	6	6	5
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Roslagståg – El-togsæt	30	-	-	-	-
Krösatåg - Dieseltogsæt	13	13	-	-	-
Krösatåg – El-togsæt	4	4	-	-	-
Upptåget – El-togsæt	11	11	12	12	12
VIAS – El-togsæt [5]	45	45	45	19	19
Rangerlokomotiver/traktorer	16	14	14	15	14
Lejede dobbeltdækkervogne	112	67	67	67	67
Dobbeltdækkervogne	-	46	46	46	46

1) Materielbeholdning, som indgår i DSB-koncernens løbende drift ultimo året.
2) Antal togsæt i 2012 leveret fra AnsaldoBreda.
3) DSB har i 2016 indgået lejeaftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet frem til december 2020.
4) De 111 togsæt består af 34 togsæt anvendt i Danmark og 77 togsæt i en fælles pulje, som deles af Transdev og DSB. Driften er delt ved landegrænsen.
5) Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser [1] (1.000 km)	2012	2013	2014	2015[2]	2016[2]
IC4-togsæt	3,6	4,5	6,5	5,4	3,6
IC3-togsæt	57,4	52,9	54,3	41,3	33,3
IR4-togsæt (ER DSB)	21,8	22,8	25,4	16,1	10,9
Øresunds-togsæt	34,0	32,0	36,6	22,7	21,3
MR-togsæt	20,1	20,3	21,2	10,8	9,7
Desiro-togsæt	12,4	15,3	26,6	32,9	17,6
Diesellokomotiver - ME	26,2	32,7	32,2	22,8	16,4
El-lokomotiver (EA)	15,3	21,6	-	-	-
S-togsæt	16,0	20,5	19,9	21,1	13,9

[1] En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.
[2] Fra 2015 er Antal kørte kilometer mellem hændelser (MDBF) opgjort med et forsinkelseskriterie på 2:59 min.

Antal kørte kilometer mellem nedbrud [1] (1.000 km)	2012	2013	2014	2015	2016
IC4-togsæt	53,2	57,1	60,8	67,2	27,9
IC3-togsæt	804,6	663,9	489,1	643,0	409,7
IR4-togsæt (ER DSB)	129,0	140,8	172,0	273,6	290,4
Øresunds-togsæt	162,1	169,3	208,8	292,8	160,6
MR-togsæt	232,8	185,2	139,5	58,3	35,2
Desiro-togsæt	96,3	92,0	174,3	137,6	44,0
Diesellokomotiver - ME	95,5	116,9	121,6	78,8	72,7
El-lokomotiver (EA)	114,5	79,3	-	-	-
S-togsæt [2]	-	-	-	64,1	42,5

[1] Et tog/togsæt, som på grund af en teknisk fejl aflyses, mens det er i drift, og ikke kan gennemføre sit planlagte løb.
[2] Ingen data for 2012-2014.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2012	2013	2014	2015	2016
DSB inklusive Ejendomsudvikling	4.314	4.085	3.943	3.840	4.060
-heraf sociale kapitel [1]	151	173	161	144	128
S-tog	872	731	711	722	697
-heraf sociale kapitel [1]	13	10	17	15	12
Kort & Godt A/S	736	698	649	614	636
-heraf sociale kapitel [1]	10	12	14	15	12
DSB Vedligehold A/S	1.709	1.683	1.647	1.665	1.706
-heraf sociale kapitel [1]	34	38	44	52	55
DSB Øresund A/S [2]	355	368	319	307	-
Danske aktiviteter i alt	**7.985**	**7.565**	**7.269**	**7.148**	**7.099**
DSB Sverige AB	15	7	-	-	-
Roslagståg AB [3]	288	5	-	-	-
-heraf sociale kapitel [1]	1	1	-	-	-
Krösatåg [4]	101	100	17	-	-
Västtrafik [5]	174	26	-	-	-
Upptåget	76	85	92	95	96
VIAS	179	189	186	195	90
Øvrige	-	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	**833**	**412**	**295**	**290**	**186**
DSB-koncernen i alt	**8.818**	**7.977**	**7.564**	**7.438**	**7.285**

[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] Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 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 Västtrafik pr. 1. maj 2012. Indtil 1. september 2013 varetog DSB driften af DSB försäljningsservice Väst.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2012	2013	2014	2015	2016
AC	421	442	427	462	509
Individuel	206	196	210	213	212
DJ	4.032	3.904	3.776	3.659	3.545
FO DSB	1.130	1.095	1.055	1.069	1.118
HK	2.294	2.252	2.087	2.041	2.124
Øvrige	97	55	58	45	49
I alt	**8.180**	**7.944**	**7.613**	**7.489**	**7.557**

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2012	2013	2014	2015	2016
Kontraktansatte	206	196	210	213	212
Overenskomstansatte	4.912	4.775	5.004	5.079	5.295
Timelønnede	431	498	35	33	44
Tjenestemænd	2.631	2.475	2.364	2.164	2.006
I alt	**8.180**	**7.944**	**7.613**	**7.489**	**7.557**

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2012	2013	2014	2015	2016
Fjerntogsstationer, inklusive fællesstationer	155	158	158	159	159
S-tog inklusive fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-9
S-tog eksklusive fællesstationer	76	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan [1]	38	-	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Krösatåg [2]	50	50	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget	19	19	17	17	17
Stationer i Tyskland betjent af VIAS [3]	63	63	63	28	28
Antal betjente jernbanestationer i alt	**401**	**366**	**314**	**280**	**280**
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	**1.668**	**1.668**	**1.668**	**1.668**	**1.573**
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	**750**	**685**	**180**	**180**	**180**
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland [3]	**964**	**964**	**964**	**504**	**504**

[1] Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.
[2] Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.
[3] Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Resultatopgørelse pr. kvartal

	2016				2015			
Beløb i mio. kr.	**1. kvt.**	**2. kvt.**	**3. kvt.**	**4. kvt.**	**1. kvt.**	**2. kvt.**	**3. kvt.**	**4. kvt.**
Passageromsætning	1.327	1.406	1.337	1.424	1.200	1.245	1.152	1.372
Indtægter fra trafikkontrakter	1.093	1.113	1.089	1.099	1.235	1.235	1.265	1.148
Salg af kioskvarer mv.	197	229	219	211	185	218	208	211
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	73	54	70	85	57	70	75	55
Udlejning af togmateriel	3	2	8	0	60	58	59	45
Nettoomsætning	**2.693**	**2.804**	**2.723**	**2.819**	**2.737**	**2.826**	**2.759**	**2.831**
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	179	155	141	199	143	129	123	142
Andre driftsindtægter	144	90	140	161	94	161	129	184
Indtægter i alt	**3.016**	**3.049**	**3.004**	**3.179**	**2.974**	**3.116**	**3.011**	**3.157**
Omkostning til råvarer og hjælpemate-rialer	455	450	478	520	426	454	466	505
Andre eksterne omkostninger	988	942	907	1.027	908	906	912	1.047
Personaleomkostninger	927	987	917	905	917	968	922	901
Omkostninger i alt	**2.370**	**2.379**	**2.302**	**2.452**	**2.251**	**2.328**	**2.300**	**2.453**
Resultat før af- og nedskrivninger	**646**	**670**	**702**	**727**	**723**	**788**	**711**	**704**
Af- og nedskrivninger	459	1.173	442	2.560	465	462	638	458
Resultat af primær drift	**187**	**-503**	**260**	**-1.833**	**258**	**326**	**73**	**246**
Finansielle poster, netto	-71	-60	-56	-117	-127	-71	-62	-63
Resultat før skat	**116**	**-563**	**204**	**-1.950**	**131**	**255**	**11**	**183**
Periodens resultat	**88**	**-438**	**160**	**-1.514**	**91**	**184**	**14**	**157**
Egenkapital i alt	**6.806**	**6.459**	**6.559**	**5.338**	**6.241**	**6.744**	**6.724**	**6.931**
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	24,0	23,9	25,8	25,8	26,4	27,9	25,8	24,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	5,1	-26,4	9,8	-101,8	5,8	11,3	0,8	9,2
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	4,2	-11,8	6,3	-46,8	4,9	6,4	1,7	5,8

Nøgletalsdefinitioner

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

Strækningsregnskab 2016

DSB arbejder målrettet på at optimere og effektivisere togdriften gennem løbende forbedringer og derigennem sikre, at DSB fortsat er konkurrencedygtig, transparent, ansvarlig og solid.

For at sikre transparens har DSB gennem de seneste år udviklet en rapportering af DSB's togdriftsøkonomi opdelt på aktivitetsområder. Kombineret med en yderligere opsplitning af operatøropgaven på strækningerne bidrager dette med transparens til den offentlige debat om fremtidens togdrift i Danmark.

Strækningsregnskabet er en ombrydning af DSB's regnskab, der baserer sig på en række forudsætninger og fordelingsantagelser, som naturligvis kan diskuteres. DSB indgår gerne i dialog herom og henstiller under alle omstændigheder til, at resultaterne anvendes med en vis forsigtighed.

Aktivitetsområderegnskab
Offentlige serviceydelser[1], som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1. Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføringen af tog. Togsystem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog, lige fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift 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 Regionaltogstrafik, S-togstrafik samt Øresundstrafik. Togsystem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og Fællesfunktioner, jævnfør Figur 9.

DSB's indtægter før udleje af materiel er for 2016 opgjort til 10.198 mio. kr. til finansiering af den leverede offentlige servicetrafik. 73 procent af indtægterne finansierer Togkørsel, 25 procent finansierer Togsystemopgaver, mens resten finansierer Generelle forpligtelser.

Indtægter fra trafikkontrakten (herefter kontraktbetaling) er fordelt til aktivitetsområderne på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med DSB's trafikkontrakt med staten, jævnfør Figur 12.

Passageromsætning fordeles til Togkørsel. Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

[1] Offentlige serviceydelser opgøres og offentliggøres i Hovedregnskabsopstillingen for DSB på www.dsb.dk.

Tabel 1: Resultat i DSB's Togdrift opdelt på aktivitetsområder 2016

		Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
Beløb i mio. kr.	Offentlige serviceydelser	Fjern- og Regionaltogstrafik	S-togstrafik	Øresundstrafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler [1]	Historiske [2]	Engangsposter [3]
Passageromsætning	5.516	3.260	1.506	648	0	0	102	0	0
Indtægter fra trafikkontrakter	4.163	1.687	0	130	575	102	1.573	96	0
Andre driftsindtægter [4]	519	118	35	20	72	23	123	109	19
Indtægter før udlejning af togmateriel	**10.198**	**5.065**	**1.541**	**798**	**647**	**125**	**1.798**	**205**	**19**
Udlejning af togmateriel	1.833	0	0	0	0	1.833	0	0	0
Indtægter i alt	**12.031**	**5.065**	**1.541**	**798**	**647**	**1.958**	**1.798**	**205**	**19**
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	619	484	108	58	1	0	11	-43	0
Andre eksterne omkostninger	4.736	2.195	476	363	300	328	1.002	66	6
Personaleomkostninger	2.611	1.218	363	211	91	22	542	164	0
Omkostninger før leje af materiel	**7.966**	**3.897**	**947**	**632**	**392**	**350**	**1.555**	**187**	**6**
Leje af togmateriel	1.833	1.156	514	163	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	**9.799**	**5.053**	**1.461**	**795**	**392**	**350**	**1.555**	**187**	**6**
Resultat før af- og nedskrivninger	**2.232**	**12**	**80**	**3**	**255**	**1.608**	**243**	**18**	**13**
Af- og nedskrivninger	4.589	55	18	9	161	1.413	153	11	2.769
Resultat af primær drift	**-2.357**	**-43**	**62**	**-6**	**94**	**195**	**90**	**7**	**-2.756**
Finansielle poster, netto	288	5	8	1	46	195	26	7	0
Resultat før skat	**-2.645**	**-48**	**54**	**-7**	**48**	**0**	**64**	**0**	**-2.756**
Skat	-581								
Årets resultat	**-2.064**								
Procent fordeling									
Indtægter fra trafikkontrakt		41%	0%	3%	14%	2%	38%	2%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		50%	15%	8%	6%	1%	18%	2%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		49%	12%	8%	5%	4%	20%	2%	0%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster, netto	14.676	5.113	1.487	805	599	1.958	1.734	205	2.775

[1] Passageromsætningen under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.
[2] Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer, resultat fra Rejsekort A/S samt elimineringsposter.
[3] Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden og nedskrivninger af IC4- og IC2-togsæt samt nedskrivningen af udstyr til énmandsbetjening på Kystbanen.
[4] Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje samt indtægter fra Trafikuafhængige aktiviteter mv.

Omkostninger til Offentlige serviceydelser udgør før leje af materiel 7.966 mio. kr. i 2016. Heraf er 69 procent anvendt til Togkørsel, 29 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser.

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 teknisk lagt til grund, at materiellet udlejes til Togkørsel uden et afkast.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser[2], som er en revideret opgørelse af de aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten. Opgørelsen af de Offentlige serviceydelser er udarbejdet i henhold til Regnskabsreglementet for DSB, som det fremgår af Hovedregnskabsopstilling 2016.

Udgangspunktet for aktivitetsopdelingen er DSB's Strækningsøkonomimodel, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien indenfor hvert område på grundlag af aktivitetstrækket.

Indtægter fra trafikkontrakt
Kontraktbetalingen på 4.163 mio. kr. skal sammen med passageromsætningen finansiere Offentlige Serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten.

I forbindelse med passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet er der en såkaldt Metrofaktor på 1,49, som medfører, at en passager, der rejser med Metroselskabet, vægter mere end en passager, der rejser med DSB, når indtægterne i hovedstadsområdet skal fordeles. Det er estimeret, at DSB i 2016 har mistet passageromsætning for 171 mio. kr., hvilket betyder, at DSB må disponere kontraktbetaling til dækning heraf.

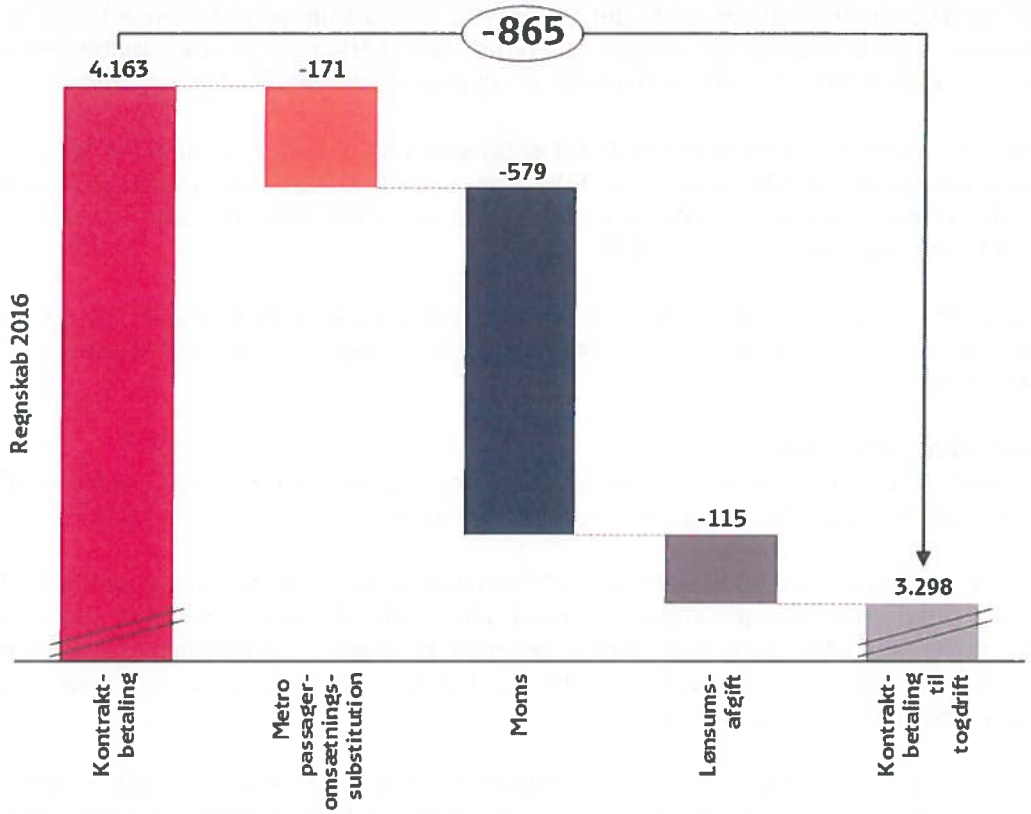
I Danmark er den kollektive persontransport fritaget for moms. Det betyder, at DSB ikke har mulighed for at fratrække den indgående moms i forbindelse med køb af varer og tjenesteydelser på lige fod med andre sektorer. Hertil kommer, at virksomheder, der producerer ydelser, som ikke er momsbelagte, skal betale en lønsumsafgift til staten. I 2016 udgjorde Ikke afløftningsberettiget moms 579 mio. kr. og lønsumsafgiften 115 mio. kr., det vil sige i alt 694 mio. kr. En tilsvarende del af kontraktbetalingen går således tilbage til staten som følge af DSB's særlige momsforhold.

Ud af kontraktbetalingen på 4.163 mio. kr. i 2016 betyder disse forhold samlet set, at der er 3.298 mio. kr. svarende til 79 procent tilbage til medfinansiering af DSB's togdrift, jævnfør Figur 1.

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

Figur 1: Kontraktbetaling til Togdrift

Beløb i mio. kr.



Hertil kommer, at DSB i 2016 betalte 551 mio. kr. (eksklusive moms på 89 mio. kr.) i infrastrukturafgifter for passage af Storebælt- og Øresundsforbindelserne samt i kilometerafgifter for anvendelse af togskinnerne, der ligeledes går tilbage til staten. Reduceret herfor udgør den tilbageværende kontraktbetaling til finansiering af DSB's interne togdriftsaktiviteter 2.747 mio. kr. svarende til 66 procent i 2016.

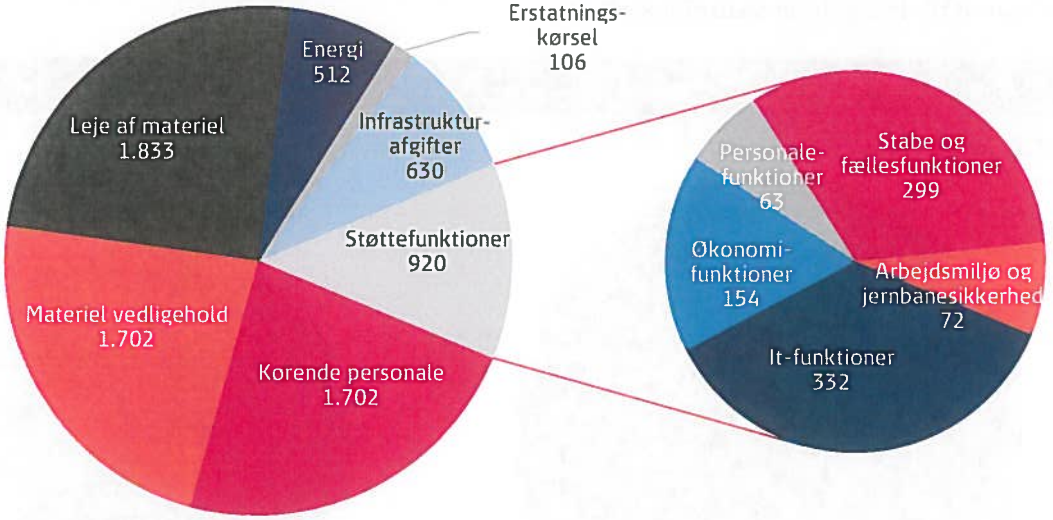
I de år, hvor der udbetales udbytte, vil kontraktbetalingen til togdrift være mindre. For eksempel udbetalte DSB 173 mio. kr. i udbytte for regnskabsåret 2015.

Togkørselsomkostninger
Størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster går til Togkørsel (7.405 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltog (5.113 mio. kr.), S-tog (1.487 mio. kr.) og Øresundstog (805 mio. kr.) i 2016, jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligehold og Leje af materiel udgør i alt 3.535 mio. kr. eller 48 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør 1.702 mio. kr. eller 23 procent, jævnfør Figur 2. De resterende omkostninger vedrører Energi, Infrastrukturafgifter, Erstatningskørsel og Støttefunktioner.

Figur 2: Togkørselsomkostninger 2016

Beløb i mio. kr.



DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteterne og dermed også en andel af støttefunktionerne, som udgør 920 mio. kr. eller 12 procent af togkørselsomkostningerne. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Stabe og fællesfunktioner, Økonomi- og Personalefunktioner samt Arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed. Halvdelen af støttefunktionsomkostningerne er løn- og konsulentomkostninger, resten indeholder udgifter til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger, branding af DSB og afskrivninger mv.

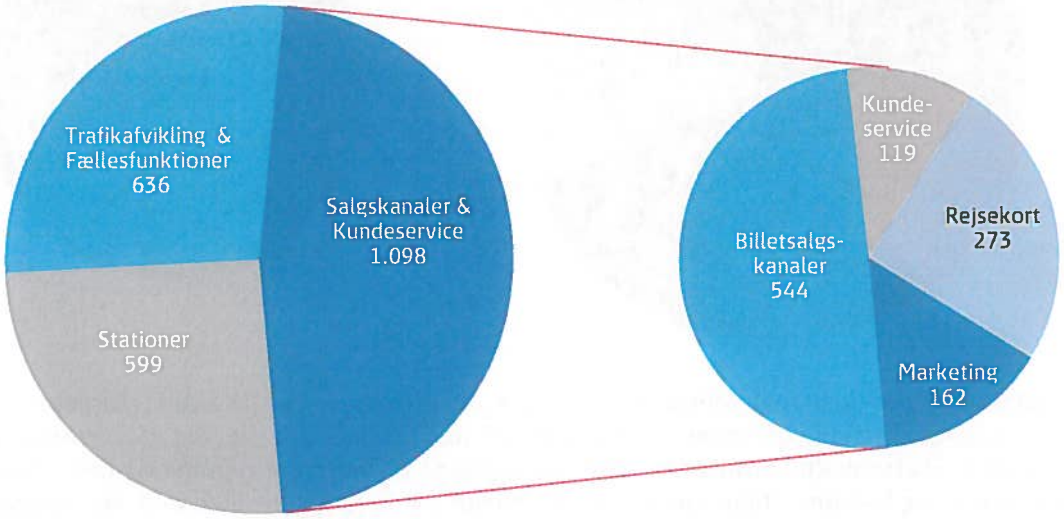
Omkostningerne vedrørende Støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområderne ud fra hvor mange medarbejdere, omregnet til fuldtidsansatte, der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af omkostningerne. Det har den konsekvens,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

Togsystemsomkostninger
Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgør inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.333 mio. kr. jævnfør Tabel 1. Heraf går 1.734 mio. kr. eller 74 procent til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 599 mio. kr. eller 26 procent går til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevendte aktiviteter, såsom Billetsalgskanaler (betjent, digitalt salg og billetautomater), Kundeservice, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og Marketing. Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvendte aktiviteter som personale- og trafikplanlægning, trafikinformation, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre, som DSB driver sammen med Banedanmark mv., jævnfør Figur 3. Togsystem skal på linje med Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og derfor bære en andel af omkostningerne til de samlede støttefunktioner.

Figur 3: Togsystemsomkostninger 2016

Beløb i mio. kr.



Integreret trafik med stordriftsfordele
Strækningsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i virksomhedens drift og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 2 og Tabel 3. Oplysningerne om økonomien i Togkørsel på enkeltstrækninger giver et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift, for eksempel at DSB kan drive togkørsel på fjerntog og S-tog uden subsidier fra staten, hvorimod regionaltogstrafikken med en mindre kapacitetsudnyttelse kræver væsentlige subsidier.

I et bredere perspektiv er Strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne, lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice, distributionssystemer og til stationsdrift, opgaver som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med den øvrige kollektive trafik.

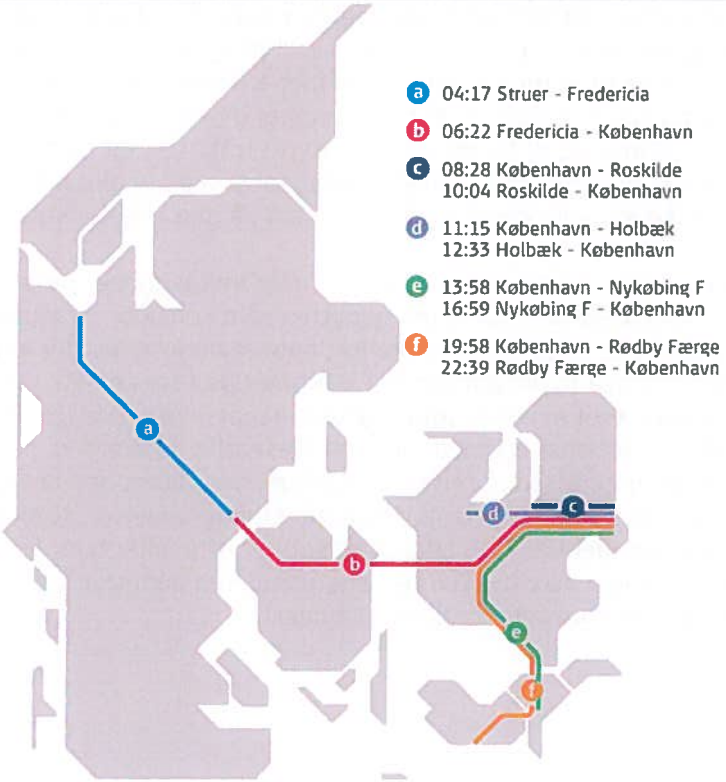
Strækningsregnskabet er derimod ikke velegnet til direkte at sammenligne økonomi mellem operatører, heller ikke selvom sammenligning alene fokuseres på togkørselsaktiviteterne, ligesom Strækningsregnskabet ikke kan anvendes som et opslagsværk til justering af DSB's omkostninger ved afgivelse af strækninger.

Det skyldes dels, at Strækningsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger, som alle andre virksomheders omkostninger, i forskelligt omfang er variable med produktionens omfang. Det betyder, at dele af DSB's omkostninger kun har en svag eller slet ingen sammenhæng med hvor mange tog- eller pladskilometer, der køres.

DSB kører i dag togtrafikken som en integreret trafik. Det giver mulighed for at udnytte netværksfordele og sikre en sammenhængende optimering af anvendelsen af togmateriel og personale. Til illustration af dette kan IC3-togsættet "Henrik Gerner"s rejse følges på en given dag.

Togsættet påbegyndte den 28. oktober 2016 kl. 04:17 i Struer en 1.253 kilometer rejse gennem Danmark, som sluttede i København dagen efter kl. 01:01. Undervejs betjente togsættet, helt eller delvist, 10 afgange fordelt på 6 forskellige strækninger, herunder både InterCity- og regionaltogstrafik, jævnfør Figur 4. Undervejs blev togsættet koblet til og fra andre togsæt for at skabe en sammenhængende rejse uden togskifte for passagerer på tværs af Danmark, ligesom det blev betjent af forskelligt personale undervejs.

Figur 4: IC3-togsættet "Henrik Gerner"s rejse gennem Danmark den 28. oktober 2016



På denne dag kørte "Henrik Gerner" uden afbrydelser af trafikken, men havde der været sådanne afbrydelser, for eksempel på grund af signal- eller sporfejl, ville DSB have haft mulighed for at omdisponere andet materiel eller personale, samt foretage tilpasninger af den øvrige trafik, så konsekvenserne for kunderne kunne begrænses mest muligt. Sådanne omdisponeringer foretages i samarbejde med Banedanmark og er en væsentlig del af DSB's overvågning og styring af trafikken.

En opdeling af netværket vil begrænse mulighederne for en optimal anvendelse af både togmateriel og personale og øger alt andet lige omkostningerne ved togkørslen samtidig med, at mulighederne for sammenhængende rejser uden togskifte og med smidig håndtering af afbrydelser udfordres. I økonomisk forstand vil en opdeling alene være en fordel, hvis en ny togoperatør kan varetage togkørslen med så meget lavere omkostninger, at det opvejer dels tabet af netværks- og stordriftsfordele, dels øgede omkostninger ved flere snitflader og større kompleksitet.

Strækningsregnskab
Strækningsregnskabet er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler omkostninger ved at køre tog. Omkostningerne fordeles ud på strækningerne i forhold til deres aktivitetstræk, og Støttefunktioner fordeles ud på strækningerne efter det antal fuldtidsansatte, der medgår til de enkelte aktiviteter, jævnfør Tabel 2 og Tabel 3.

Et positivt resultat udtrykker, at strækningen er kørt med overskud og derfor kan drives uden tilskud fra staten. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen er kørt med underskud og skal tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB yderligere opgøre de enkelte strækninger inklusive alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er togsystemsomkostningerne til Stationer samt Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i Tabel 4 og Tabel 5. 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 togkørslen på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 4 og Tabel 5. Pladskilometer tager både højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte togtyper, og hvor mange togsæt/vogne der er koblet på toget på en given strækning. Togkilometer, som ofte har været anvendt som nøgletal, tager ikke højde for disse forskelle. Opgørelsen af personkilometer 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 (jævnfør Figur 11 Principper for allokering af passageromsætning til strækninger).

Tabel 2: Strækningsregnskab for Togkørsel 2016 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Passageromsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligehold	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København – Aalborg	954	969	-150	-168	-58	-6	-103	-485	-183	-84	217
København – Esbjerg	457	469	-111	-98	-33	-7	-100	-349	-102	-60	-42
København – Aarhus	688	706	-168	-180	-57	-10	-161	-576	-165	-92	-127
Fjerntog	**2.099**	**2.144**	**-429**	**-446**	**-148**	**-23**	**-364**	**-1.410**	**-450**	**-236**	**48**
Odense - Svendborg	37	39	-22	-30	-5	-3	-5	-65	-16	-12	-54
Odense - Nyborg	4	4	-3	-5	-1	0	-1	-10	-3	-2	-11
Odense - Ringe	2	2	-3	-4	-1	0	-1	-9	-2	-2	-11
Nyborg - Ringe	5	5	-8	-9	-2	0	-1	-20	-4	-4	-23
Aarhus - Grenaa	11	12	-12	-15	-2	-8	-2	-39	-9	-8	-44
Aarhus - Hornslet	3	3	-4	-4	-1	0	-1	-10	-3	-1	-11
Aarhus - Langå - Aalborg	83	89	-63	-44	-13	0	-11	-131	-36	-35	-113
Skørping - Lindholm	3	4	-7	-10	-1	0	-1	-19	-4	-5	-24
Aalborg - Frederikshavn	60	63	-29	-34	-8	-1	-7	-79	-22	-16	-54
Aalborg - Hamborg	17	18	-6	-4	-2	0	-2	-14	-4	-4	-4
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	89	94	-51	-111	-24	0	-14	-200	-42	-28	-176
Aarhus - Fredericia	22	23	-8	-19	-4	0	-3	-34	-8	-4	-23
Odense - Fredericia	17	19	-17	-31	-7	0	-5	-60	-14	-9	-64
Fredericia - Flensborg	21	23	-18	-11	-3	0	-5	-37	-11	-10	-35
Fredericia - Sønderborg	38	41	-26	-13	-5	0	-5	-49	-16	-15	-39
Aarhus - Langå - Struer	0	1	-7	-4	-1	0	-1	-13	-4	-4	-20
Fredericia - Vejle - Struer	70	75	-56	-41	-12	-2	-12	-123	-36	-29	-113
Herning - Struer	1	2	-3	-5	-1	0	-1	-10	-2	-2	-12
Struer - Thisted	0	0	-5	-4	-1	0	-1	-11	-2	-1	-14
Regional Vest	**483**	**517**	**-348**	**-398**	**-94**	**-14**	**-79**	**-933**	**-238**	**-191**	**-845**

Tabel 3: Strækningsregnskab for Togkørsel 2016 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Passageromsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligehold	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Kalundborg	102	109	-64	-94	-28	-1	-9	-196	-78	-36	-201
København - Holbæk	122	128	-54	-70	-29	-1	-7	-161	-98	-31	-162
København - Roskilde	9	10	-13	-7	-2	0	-2	-24	-8	-6	-28
København - Ringsted	46	49	-29	-23	-6	-1	-4	-63	-25	-16	-55
København - Slagelse	56	59	-27	-27	-9	-1	-5	-69	-31	-14	-55
København - Nykøbing F - Rødby Færge	231	242	-104	-121	-50	-2	-17	-294	-186	-60	-298
København - Hamborg	72	75	-30	-8	-2	-3	-4	-47	-17	-15	-4
Roskilde - Køge - Næstved	33	38	-51	-46	-5	-1	-6	-109	-20	-29	-120
København - Ystad	7	7	-4	-3	-1	-2	-6	-16	-5	-1	-15
Regional Øst	**678**	**717**	**-376**	**-399**	**-132**	**-12**	**-60**	**-979**	**-468**	**-208**	**-938**
København - Helsingør	434	451	-170	-108	-34	-7	-21	-340	-119	-88	-96
København - Malmø	214	217	-35	-39	-14	-3	-106	-197	-44	-17	-41
Øresund	**648**	**668**	**-205**	**-147**	**-48**	**-10**	**-127**	**-537**	**-163**	**-105**	**-137**
Central (Hellerup-Valby)	580	587	-72	-52	-15	-3	0	-142	-86	-36	323
Køge (Sydhavn - Køge)	181	186	-56	-67	-19	-38	0	-180	-111	-30	-135
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	138	141	-26	-22	-6	-1	0	-55	-35	-14	37
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	172	178	-60	-60	-17	-1	0	-138	-98	-32	-90
Farum (Ryparken - Farum)	99	103	-35	-33	-10	0	0	-78	-55	-18	-48
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	179	185	-51	-52	-15	-3	0	-121	-86	-28	-50
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	32	33	-10	-7	-3	0	0	-20	-12	-5	-4
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	125	128	-34	-19	-5	-1	0	-59	-31	-17	21
S-tog	**1.506**	**1.541**	**-344**	**-312**	**-90**	**-47**	**0**	**-793**	**-514**	**-180**	**54**
Togkørsel eksklusive indtægter fra trafikkontrakt	**5.414**	**5.587**	**-1.702**	**-1.702**	**-512**	**-106**	**-630**	**-4.652**	**-1.833**	**-920**	**-1.818**
Beregnede indtægter fra trafikkontrakt		**1.817**						**0**			**1.817**
Togkørsel inklusive indtægter fra trafikkontrakt	**5.414**	**7.404**	**-1.702**	**-1.702**	**-512**	**-106**	**-630**	**-4.652**	**-1.833**	**-920**	**-1**

Tabel 4: Strækningsregnskab for Togdrift 2016 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passageromsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passageroms. pr. pladskm [1]	Togkørsel Omk. pr. pladskm [1]	Togdrift resultat pr. personkm [1]	Personkm mio.	Togkm mio.
København – Aalborg	954	15	-752	217	21	-151	87	0,55	-0,43	0,08	1.083	4,69
København – Esbjerg	457	12	-511	-42	17	-116	-141	0,44	-0,49	-0,28	511	3,32
København – Aarhus	688	18	-833	-127	26	-172	-273	0,42	-0,51	-0,35	773	5,20
Fjerntog	**2.099**	**45**	**-2.096**	**48**	**64**	**-439**	**-327**	**0,47**	**-0,47**	**-0,14**	**2.367**	**13,21**
Odense – Svendborg	37	2	-93	-54	3	-26	-77	0,33	-0,82	-2,01	38	0,91
Odense – Nyborg	4	0	-15	-11	1	-4	-14	0,15	-0,64	-3,23	5	0,12
Odense – Ringe	2	0	-13	-11	1	-4	-14	0,12	-0,85	-9,73	1	0,12
Nyborg – Ringe	5	0	-28	-23	0	-4	-27	0,11	-0,64	-5,20	5	0,27
Aarhus - Grenaa	11	1	-56	-44	2	-12	-54	0,20	-1,06	-3,99	14	0,42
Aarhus - Hornslet	3	0	-14	-11	1	-6	-16	0,22	-1,06	-4,04	4	0,11
Aarhus - Langå - Aalborg	83	6	-202	-113	6	-46	-153	0,25	-0,60	-1,31	116	1,91
Skørping - Lindholm	3	1	-28	-24	1	-8	-31	0,09	-0,78	-7,06	4	0,26
Aalborg - Frederikshavn	60	3	-117	-54	5	-41	-90	0,29	-0,56	-1,19	76	1,27
Aalborg - Hamborg	17	1	-22	-4	1	-6	-9	0,46	-0,59	-0,45	20	0,23
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	89	5	-270	-176	7	-57	-226	0,18	-0,56	-2,00	113	2,48
Aarhus - Fredericia	22	1	-46	-23	2	-14	-35	0,25	-0,52	-1,20	29	0,46
Odense - Fredericia	17	2	-83	-64	2	-19	-81	0,11	-0,55	-4,50	18	0,79
Fredericia - Flensborg	21	2	-58	-35	1	-12	-46	0,22	-0,60	-1,86	24	0,63
Fredericia - Sønderborg	38	3	-80	-39	2	-22	-59	0,18	-0,38	-1,24	47	0,97
Aarhus - Langå - Struer	0	1	-21	-20	1	-3	-22	-	-0,62	-6,84	3	0,21
Fredericia - Vejle - Struer	70	5	-188	-113	5	-39	-147	0,22	-0,58	-1,75	85	2,07
Herning - Struer	1	1	-14	-12	0	-2	-14	0,08	-0,74	-6,48	2	0,13
Struer – Thisted	0	0	-14	-14	0	-1	-15	-	-0,73	-5,59	3	0,14
Regional Vest	**483**	**34**	**-1.362**	**-845**	**41**	**-326**	**-1.130**	**0,21**	**-0,59**	**-1,86**	**607**	**13,49**

[1] Beregnede nøgletal er ikke afrundede.

Tabel 5: Strækningsregnskab for Togdrift 2016 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passageromsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passageroms. pr. pladskm [1]	Togkørsel Omk. pr. pladskm [1]	Togdrift resultat pr. personkm [1]	Personkm mio.	Togkm mio.
København – Kalundborg	102	7	-310	-201	8	-60	-253	0,19	-0,57	-1,93	131	1,67
København – Holbæk	122	6	-290	-162	15	-97	-244	0,23	-0,54	-1,50	163	1,32
København - Roskilde	9	1	-38	-28	2	-12	-38	0,12	-0,50	-4,14	9	0,27
København - Ringsted	46	3	-104	-55	6	-41	-90	0,18	-0,40	-1,45	62	0,76
København - Slagelse	56	3	-114	-55	6	-40	-89	0,16	-0,33	-1,12	80	0,75
København - Nykøbing F - Rødby Færge	231	11	-540	-298	16	-114	-396	0,21	-0,49	-1,19	333	3,04
København - Hamborg	72	3	-79	-4	3	-18	-19	0,40	-0,44	-0,22	92	0,68
Roskilde - Køge - Næstved	33	5	-158	-120	5	-40	-155	0,21	-1,04	-3,52	44	1,10
København - Ystad	7	0	-22	-15	1	-5	-19	0,14	-0,48	-3,24	6	0,20
Regional Øst	**678**	**39**	**-1.655**	**-938**	**62**	**-427**	**-1.303**	**0,21**	**-0,51**	**-1,42**	**920**	**9,79**
København - Helsingør	434	17	-547	-96	62	-346	-380	0,27	-0,34	-0,87	439	3,63
København - Malmø	214	3	-258	-41	10	-160	-191	0,33	-0,40	-1,28	149	1,55
Øresund	**648**	**20**	**-805**	**-137**	**72**	**-506**	**-571**	**0,29**	**-0,36**	**-0,97**	**588**	**5,18**
Central (Hellerup-Valby)	580	7	-264	323	11	-168	166	0,61	-0,28	-	-	2,56
Køge (Sydhavn - Køge)	181	5	-321	-135	10	-89	-214	0,15	-0,26	-	-	3,08
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	138	3	-104	37	3	-52	-12	0,35	-0,26	-	-	1,11
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	172	6	-268	-90	4	-87	-173	0,16	-0,25	-	-	3,00
Farum (Ryparken - Farum)	99	4	-151	-48	2	-49	-95	0,16	-0,25	-	-	1,68
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	179	6	-235	-50	3	-72	-119	0,19	-0,25	-	-	2,33
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	32	1	-37	-4	1	-15	-18	0,24	-0,28	-	-	0,39
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	125	3	-107	21	2	-48	-25	0,37	-0,31	-	-	1,41
S-tog	**1.506**	**35**	**-1.487**	**54**	**36**	**-580**	**-490**	**0,26**	**-0,26**	**-**	**-**	**15,57**
Strækninger i alt	**5.414**	**173**	**-7.405**	**-1.818**	**275**	**-2.278**	**-3.821**	**0,30**	**-0,41**	**-**	**-**	**57,24**
Offentlige serviceydelser	**5.414**	**173**	**-7.405**	**-1.818**	**425**	**-5.415**	**-6.808**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

[1] Beregnede nøgletal er ikke afrundede.

Væsentlige modeltilpasninger af Strækningsøkonomimodellen i 2016
I 2016 er følgende væsentlige tilpasninger blevet indarbejdet i Strækningsøkonomimodellen:

- Nye strækningsdefinitioner
- Interne handler mellem DSB og S-tog

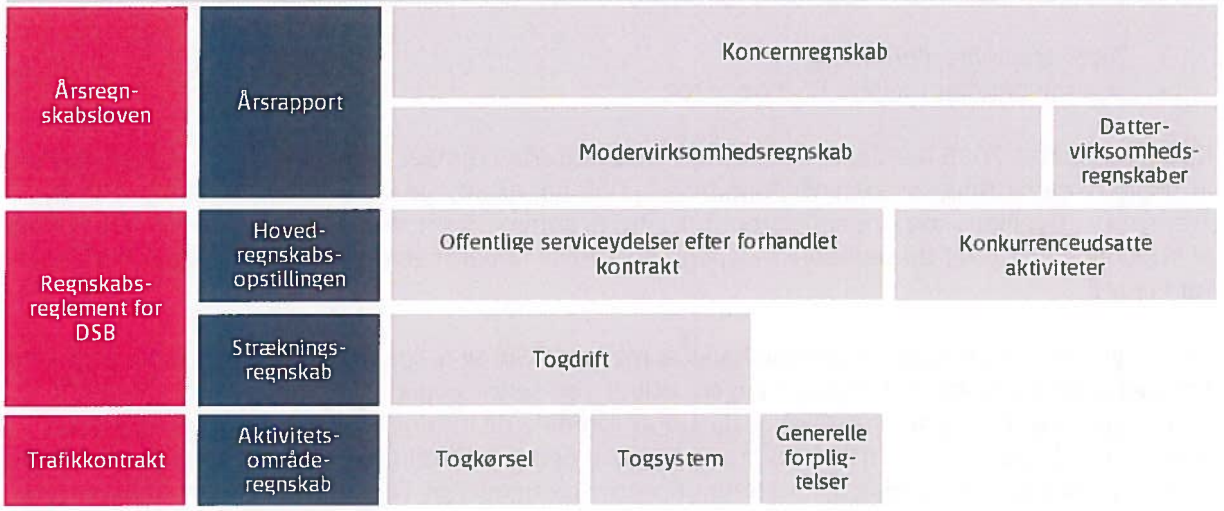
Køreplansskiftet 2016 medførte væsentlige produktionsændringer, som har gjort det nødvendigt at revidere de hidtidige strækningsdefinitioner. DSB har aftalt nye strækningsdefinitioner med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fra 2016, som primært skal sikre en ensartet håndtering af strækningerne over tid og derved afspejle den reelle underliggende planlagte produktion, jævnfør Figur 8.

En fornyet gennemgang af de interne handler mellem DSB og S-tog har vist et behov for at justere kontrakterne. Eftersom S-tog ikke længere drives i en selvstændig virksomhed, men i samdrift med den øvrige togkørsel, har DSB besluttet at forenkle de interne processer ved fremadrettet ikke at handle ydelser internt, men i stedet fordele dem via Strækningsøkonomimodellen. Derved sikres en ensartet håndtering af støttefunktionsomkostninger til Togkørsel på tværs af aktivitetsområderne fjern- og regionaltogstrafik, S-togstrafik samt Øresundstogtrafik.

Helt konkret betyder det, at S-tog belastes med 37 mio. kr. yderligere i 2016 i forhold til at fortsætte med de hidtidige interne handelskontrakter. Årsagen er primært, at de interne handler ikke i tilstrækkeligt omfang medregner S-togs andel af moms og lønsumsafgift samt IT-omkostninger.

Anvendt metode ved udarbejdelse af Strækningsregnskabet
DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jævnfør Figur 5. 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 og har dermed hæmmet transparensen i DSB's økonomi.

Figur 5: Rapporteringskrav i DSB



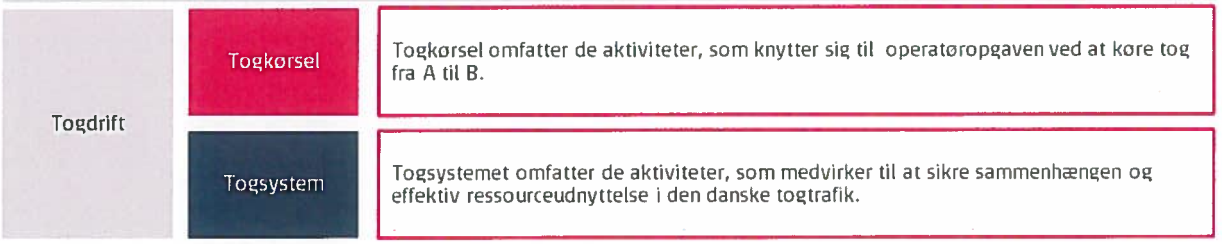
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

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 ekstern revision, er en opsplitning af modervirksomhedens 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 klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. Kort & Godt A/S er ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtigelse.

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

Figur 6: Elementer i Togdrift



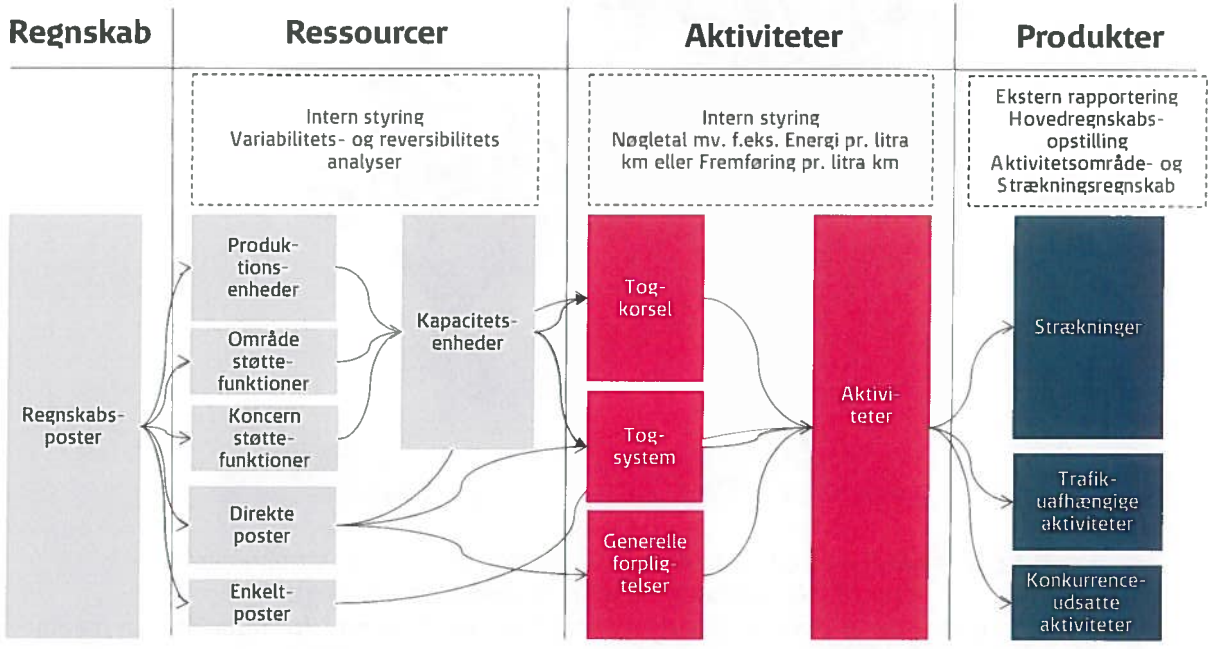
DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet, men skal i forbindelse med trafikkontrakten forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel) og i aktiviteter, der knytter sig til opretholdelse af produktionsapparatet (Togsystem), jævnfør Figur 6.

Strækningsøkonomimodellen
Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen 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, for eksempel videresælger DSB energi i form af dieselolie og kørestrøm til andre operatører.

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

Figur 7: Strækningsøkonomi modeldesign



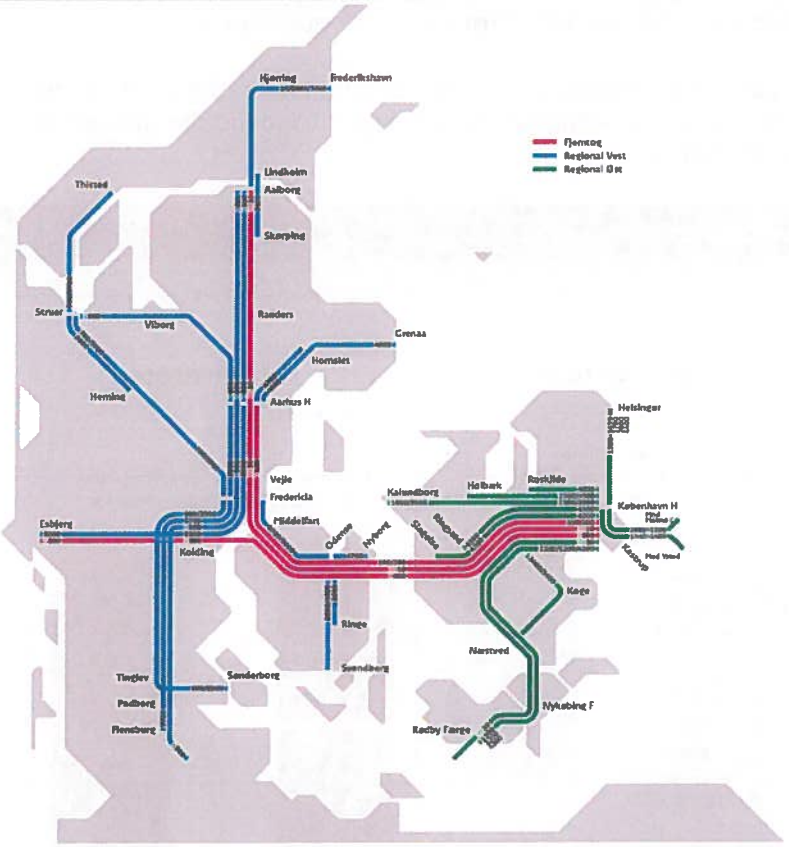
Figur 7 beskriver den principielle metode anvendt i Strækningsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressourceniveauet grupperes og klassificeres bogføringen i forhold til produktionsnærheden, således kan støttefunktionerne fordeles i forhold til kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen benytter sig primært af objektive og systematiske fordelingsnøgler baseret på produktionsoplysninger.

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.

Definition af strækninger
I 2016 er definitionerne af de enkelte strækninger blevet revurderet og tilpasset til den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2016. Figur 8 viser, hvordan alle strækninger er defineret efter den gældende køreplan for 2016.

Figur 8: Strækningsdefinitioner 2016

Fjern- & Regionaltog

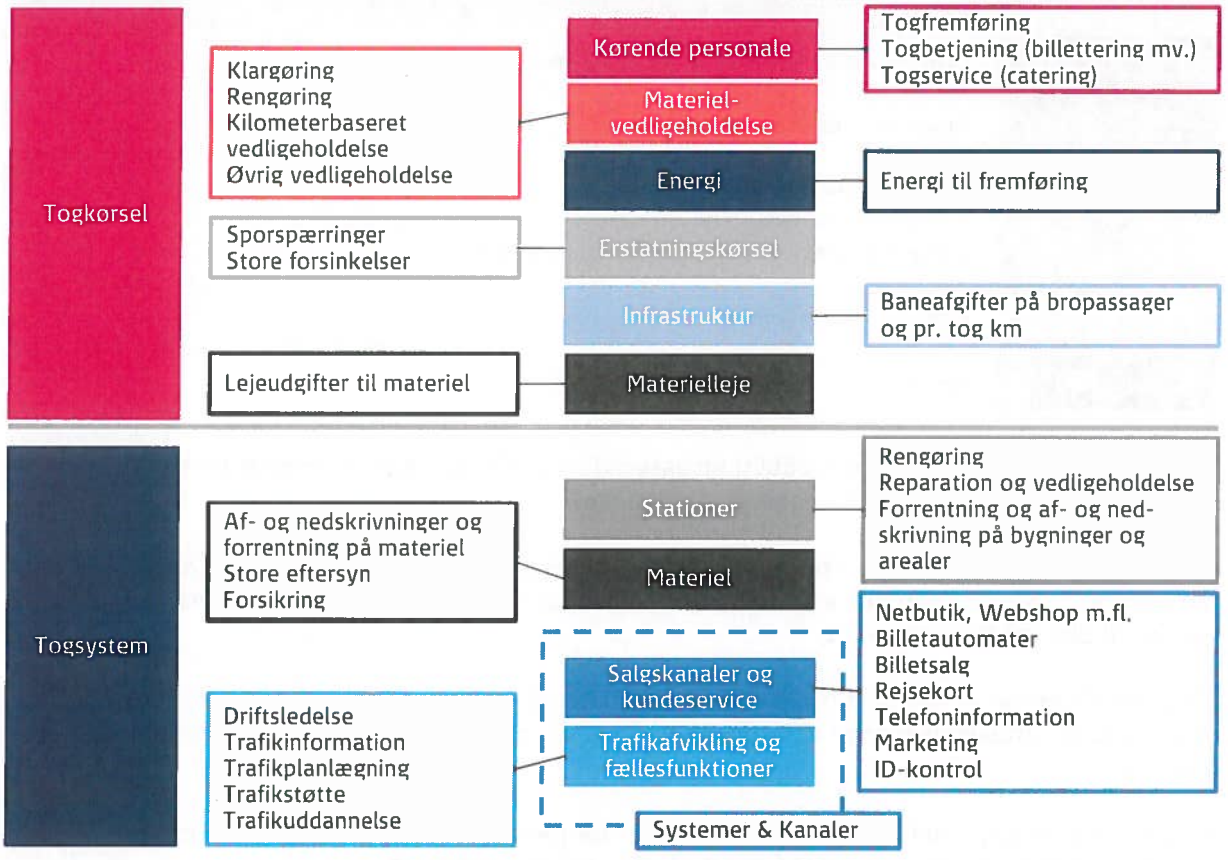


- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt (de røde strækninger). (København – Aalborg, København – Aarhus, København – Esbjerg)
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger, "halerne" for InterCityLyn fra Aalborg til Frederikshavn samt InterCity fra Aarhus til Aalborg defineres som regionaltog, fordi der reelt set er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer (Aarhus – Langå – Struer, Fredericia – Vejle – Struer, Struer – Thisted (hale af InterCityLyn), Fredericia – Sønderborg, København – Ystad, Aalborg – Frederikshavn (hale af InterCityLyn), Aarhus – Langå – Aalborg (hale af InterCity))

- Struer – Thisted betragtes som en særskilt strækning, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 6 gange i døgnet, men ikke får den tilhørende passageromsætning
- Togkategorierne Regional Øst og Regional Vest følger den underliggende togproduktion
- Internationale togsystemer, som i stor udstrækning benyttes af lokalrejsende på Sjælland og i Jylland defineres som regionaltogstrafik.

Definition af aktiviteter og opdeling i aktivitetsområderne Togkørsel og Togsystem
Det centrale i Strækningsøkonomimodellen er definitionen af de aktiviteter, som DSB udfører i togdriften. De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger understøtter sondringen mellem togkørsels- og togsystemsaktiviteter, som ligger til grund for Aktivitetsområderegnskabet.

Figur 9: Aktiviteter i Togkørsel og Togsystem



DSB's regnskabsmæssige grundregistreringer understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområdeopfattelsen 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 Strækningsøkonomimodellens 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 aktivitetsgrupperinger 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 udføres for at kunne køre flere eller alle strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figur 10: Væsentligste fordelingsnøgler for Togkørsel i Strækningsøkonomimodellen

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

Figur 10 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 Materiel vedligehold af IC3-togsæt, der fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt ud fra de litrakilometer, som IC3-togsættet har kørt.

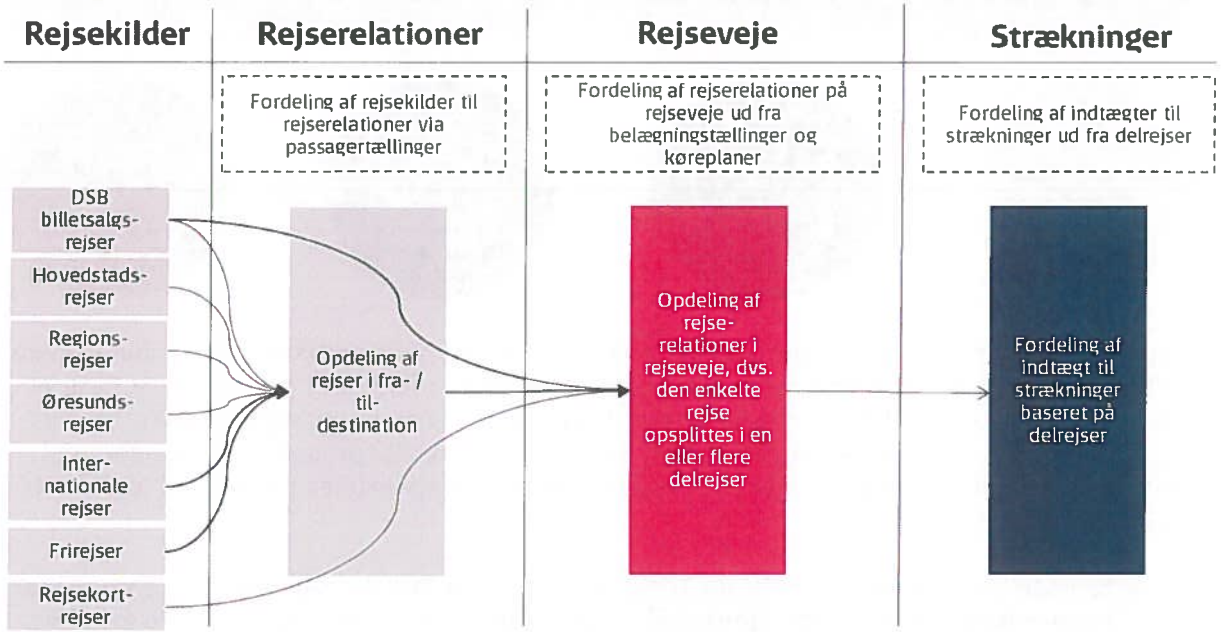
Et tredje eksempel er Infrastrukturomkostninger for passage af Storebælt, som fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget af den enkelte strækning.

Fordeling af passageromsætning 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 InterCityLyn. Hertil kommer, at en rejse kan gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Bornholm, der involverer lokalbanen fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København H samt regionaltog fra København 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 11: Principper for allokering af passageromsætning til strækninger



DSB har således en række rejsekilder, jævnfør Figur 11, hvoraf de største er DSB's eget billetsalg og Hovedstadsrejser samt Rejsekortet. Rejserne opgøres blandt andet 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, hvor rejsen er foretaget fra og til. Dette gøres blandt andet på baggrund af passagerundersøgelser[3] 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

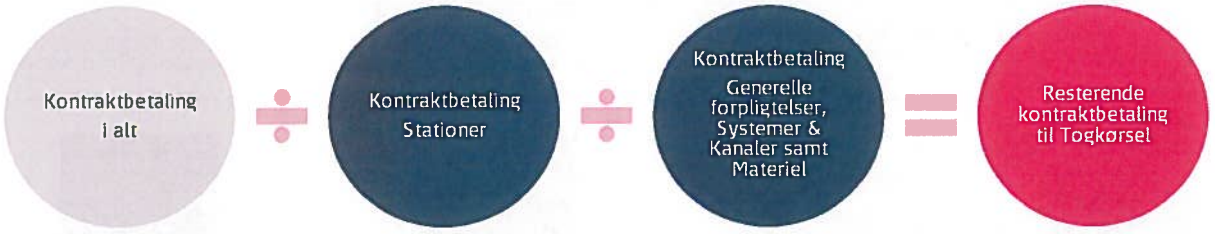
[3] BRIK tællingen i hovedstadsområdet og Landstællingen, som foretages af COWI i Fjern- & Regionaltog.

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

Fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder
Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke kontraktbetalingen ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele kontraktbetalingen på.

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

Figur 12: 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, Øresundstrafik og S-togstrafik. Hvis de enkeltvis giver overskud uden kontraktbetaling, fordeles kontraktbetalingen alene til de underskudsgivende trafikområder. Det betyder for S-tog, at der i 2016 ikke tilføres kontraktbetaling (jævnfør Tabel 1), da S-tog kan drives med overskud.

Derudover er det forudsat, at passageromsætning 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 to puljer - én pulje for Fjern- & Regionaltog (inklusive Øresund) og én for S-tog. Dog er begge puljer eksklusive Fremtidens Tog, som ikke er medregnet.

På fjern- og regionaltogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense – Svendborg, Aarhus – Grenaa, København - Malmø samt København - Ystad), 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 litrakilometer på de enkelte strækninger. Materiellejen for S-tog er alene baseret på de faktiske materieludgifter til S-togsmateriellet.

Interne handelskontrakter mellem DSB og S-tog
S-tog er nedlagt som selvstændigt virksomhed. Derfor bliver der ikke udarbejdet nye interne handelskontrakter mellem DSB og S-tog. De eksisterende handelskontrakter bliver ikke opdateret og er derfor ikke retvisende længere. Fra og med 2016 bliver koncernoverhead fordelt til S-togsstrækninger efter samme principper, som anvendes for Fjern- & Regionaltog.

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 de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen.

DSB's virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret, og momsen i DSB bogføres samlet på centrale profitcentre. Momsen fordeles til aktivitetsområderne efter de medgåede aktiviteters 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 Strækningsregnskab for 2016.

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

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2016, herunder, at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør 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, 9. februar 2017

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Samfundsansvar

DSB's fokus på samfundsansvar bidrager til at skabe rammerne for at:

- virksomhedens kunder kan rejse nemt, sikkert og trygt med DSB – herunder også ældre og kunder, der er udfordret af handicap
- virksomheden tilbyder miljø- og klimavenlig kollektiv transport til gavn for samfundet, kunderne, medarbejderne og virksomheden
- medarbejderne har et godt arbejdsmiljø, hvor mangfoldighed bidrager til at udvikle virksomheden
- DSB's bidrag til samfundet er med til at skabe intern stolthed og arbejdsglæde.

Samfundsansvar er indarbejdet i virksomhedens politikker, processer og praksis.

Det fremgår af DSB's etiske politik, at virksomheden vil efterleve FN Global Compact's 10 universelle principper med fokus på menneske- 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. I den etiske politik fremgår det også, at DSB har en whistleblowerordning, der sikrer gode muligheder for at håndtere eventuelle uregelmæssigheder så tidligt som muligt.

DSB har en miljøpolitik, som blandt andet beskriver indsatsen for aktivt at mindske virksomhedens klimapåvirkning. DSB har en politik for arbejdsmiljø, kommunikation og personale, som sætter rammerne for ordentlige og sikre arbejdsforhold samt en åben og ærlig kommunikation. DSB er en virksomhed med plads til mangfoldighed, og som ikke accepterer vold, trusler, mobning og chikane på arbejdspladsen.

DSB har en indkøbspolitik, som skal sikre, at virksomheden håndterer indkøb professionelt og forebygger bestikkelse. Samfundsansvaret kommer også til udtryk i de krav, virksomheden stiller til leverandører. DSB sikrer i forbindelse med indgåelse af kontrakter med eksterne leverandører, at de bliver gjort bekendt med det etiske regelsæt.

Samarbejde og støtte
DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact og bidrager til arbejdet økonomisk og ved årligt at rapportere om fremskridt i arbejdet med samfundsansvar.

THE GLOBAL COMPACT
WE SUPPORT

Siden 2008 har DSB haft et samarbejde med Natteravnene, der består af ca. 4.000 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 samt at 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 med en række hjælpeorganisationer i Danmark ved at give dem 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, Mellemfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

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.

I 2016 støttede DSB Dansk Folkehjælps juleindsamling med en familiebillet til de julekurve, som blev udleveret til 11.000 udsatte familier i Danmark. DSB gav ligeledes Dansk Folkehjælp mulighed for at kommunikere budskabet om deres indsamling til Ud & Se's 500.000 læsere og på S-tv-skærmene i S-tog.

Sikkerhed og tryghed

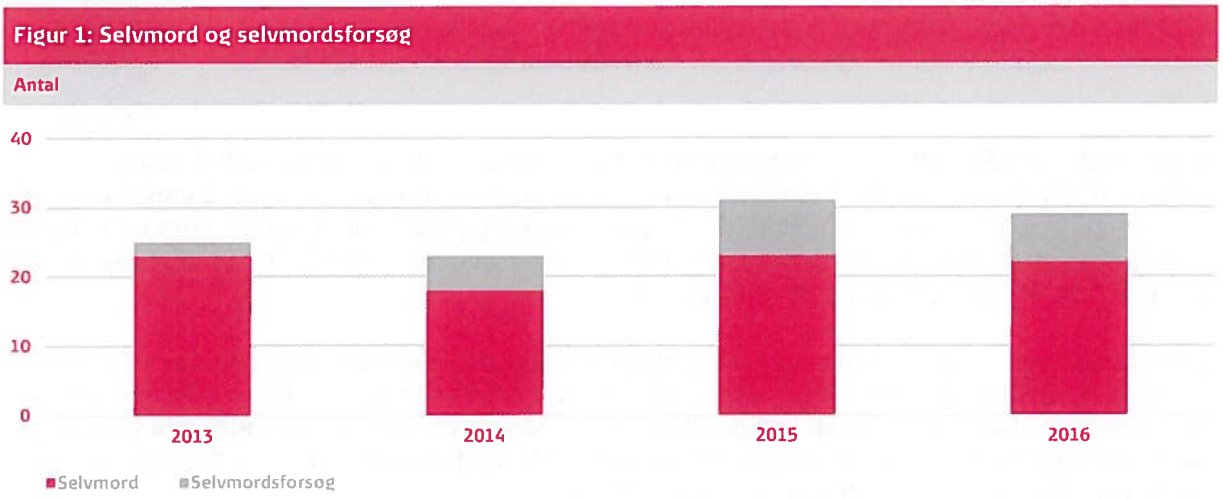
Det skal være trygt at være kunde og medarbejder i DSB. Ifølge ERAIL (European Railway Accident Information Links) er den danske jernbane blandt Europas absolut mest sikre – målt på væsentlige personulykker pr. togkilometer. Det skyldes ikke mindst, at sikkerhed er en grundforudsætning for DSB, og at sikkerhed er dybt integreret i den måde, virksomheden arbejder på. "Vores kunder skal kunne tage sikkerheden for givet – det må vi aldrig!" fremgår det af DSB's sikkerhedspolitik.

I 2016 er arbejdet med sikkerhed blevet styrket yderligere i forbindelse med et nyt sikkerhedsledelsessystem. Ligeledes har DSB over for passagererne lanceret kampagnen "Hovedet under armen", som sætter fokus på passageradfærd og -sikkerhed.

Overvågning i tog og på stationer bidrager til tryghed. Ultimo 2016 var der opsat 2.063 kameraer på 143 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. Kameraovervågningen bliver blandt andet brugt til at tilkalde politi og ekstra personale, når situationer kræver det samt til at hjælpe politiet med at opklare sager såsom hærværk, vold og lommetyverier mv. Der er ligeledes indgået en landsdækkende samarbejdsaftale med Rigspolitiet om anvendelse af video mv. i forbindelse med politiets efterforskning ved påkørsler. I 2016 bidrog DSB's overvågningscentral i 888 tilfælde til politiets opklaringsarbejde.

Selvmord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende hændelse for DSB. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også DSB's kunder og medarbejdere i form af blandt andet togaflysninger og forsinkelser. I 2016 har DSB registreret 22 selvmord og 7 selvmordsforsøg (henholdsvis 23 og 8 i 2015).

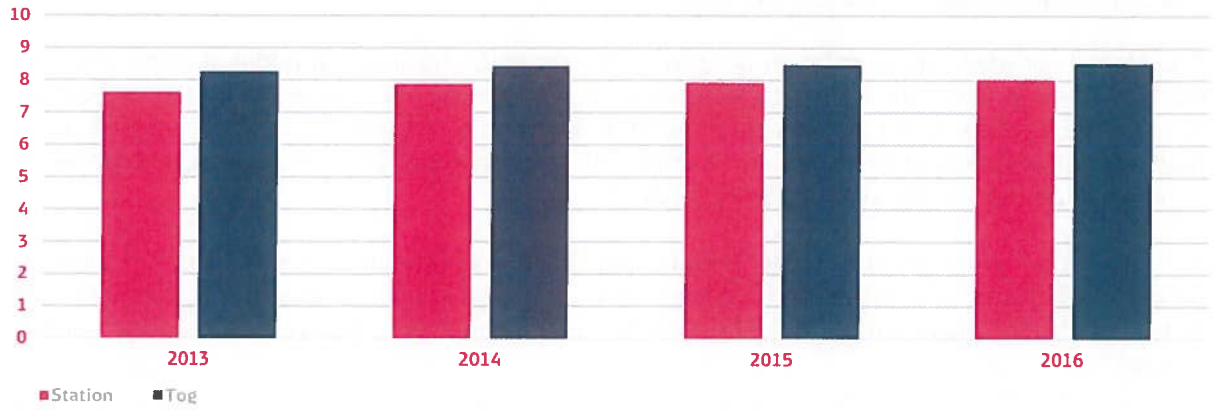
Figur 1: Selvmord og selvmordsforsøg



I kundemålinger følger DSB løbende kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Siden 2013 er der hvert år sket en lille stigning i kundernes tryghedsoplevelse. En række initiativer og arbejdsindsatser bidrager til at sikre den positive udvikling af kundernes oplevelse af tryghed.

Figur 2: Kundetilfredshed med tryghed

Skala 0-10



I 2016 afsluttede DSB opsætning af hjertestartere på 65 udvalgte togstationer i hele landet samt i alle DSB's knap 500 tog. 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 og skabe pæne og trygge miljøer for kunderne. Samlet set brugte DSB i 2016 mere end 15 mio. kr. på at fjerne graffiti på tog. I alt 2.996 togsæt – 1.982 S-tog og 1.014 fjern- og regionaltog – blev renset for graffiti. Indregner man en værdi for den tid, togene er ude af drift for at blive renset for graffiti, var omkostningerne for graffitibekæmpelse på DSB's tog samlet set 44 mio. kr. i 2016. S-tog har oplevet en markant stigning af graffiti. Omfanget af afrensede kvadratmeter på S-tog steg med 40 procent i forhold til 2015. Derfor har DSB haft vagter på S-togs-depoterne i udvalgte perioder i 2016 og arbejder videre med andre forebyggende tiltag.

DSB har i samarbejde med Banedanmark indført en såkaldt nultolerance for graffiti på alle stationer i hovedstadsområdet samt visse stationer på Sjælland. Det medfører, at de mest udsatte stationer bliver gennemgået for graffiti dagligt, mens øvrige stationer bliver det en gang om ugen. Det har været medvirkende til, at den organiserede graffiti stort set er udryddet på stationerne. I 2016 blev der fjernet graffiti på 40.000 kvadratmeter på stationerne. Det er en lille stigning i forhold til 2015, men ligger langt fra omfanget i 2014. Den største del af graffiti på stationerne stammer i dag fra tilhængere af hovedstadens to førende fodboldklubber.

I 2016 oplevede DSB en stigning i henvendelser fra kunder og medarbejdere om tiggere og hjemløse, som tager ophold på stationerne i hovedstadsområdet. Fra blandt andet kundemålinger ved DSB, at tiggere og hjemløse på stationer og i tog kan skabe utryghed. DSB har i en forsøgsperiode vagter til at håndtere udfordringerne med tiggere og hjemløse. DSB har en løbende dialog med vagterne for at sikre, at arbejdet bliver gjort på en værdig og ordentlig måde over for de i forvejen udsatte mennesker. DSB har ligeledes etableret et samarbejde med Københavns Kommunes Hjemløseenhed for at hjælpe de hjemløse på stationerne videre. Samarbejdet har blandt andet

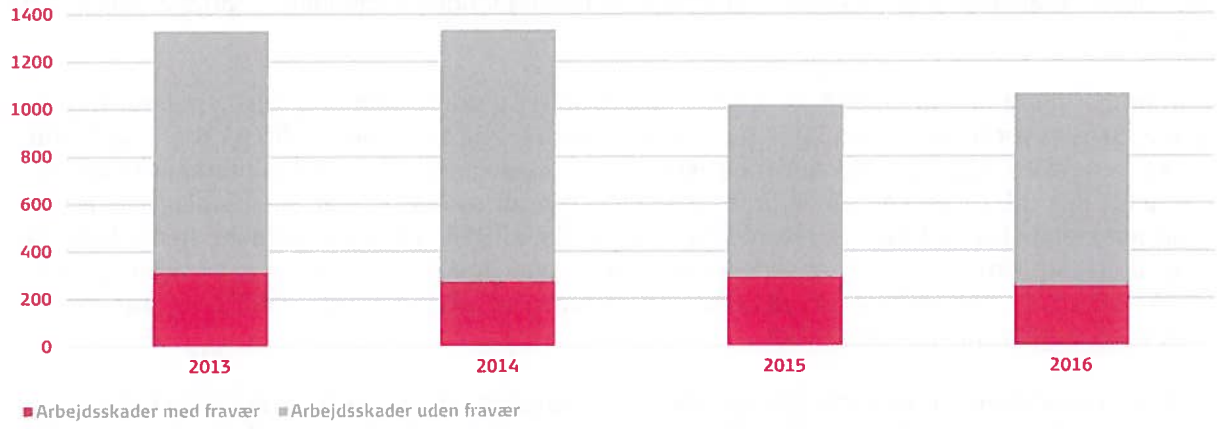
medført, at DSB kontakter Hjemløseenheden, når personalet møder hjemløse med behov for hjælp. Med bidrag fra Hjemløseenheden har DSB også udarbejdet et kort med overnatningssteder og herberger, som kan uddeles af vagter og personale.

Arbejdsmiljø
Som en del af virksomhedens strategi arbejder DSB for at være en attraktiv arbejdsplads. Det fordrer en systematisk tilgang til arbejdsmiljøet. Derfor var det igen i 2016 et mål at nedbringe antallet af arbejdsulykker og fraværet generelt.

Arbejdsulykker med fravær er faldet fra 290 til 251 sager. En tredjedel af faldet skyldes, at færre medarbejdere er faldet på deres arbejdsplads enten ved op- og nedstigning eller ved vridskader. På værkstederne har DSB kørt en længerevarende kampagne "Gå ikke forbi" for at styrke kulturen med at forebygge arbejdsulykker. Det har bidraget til, at arbejdsulykker med fravær på værkstederne er faldet fra 41 ulykker i 2015 til 22 i 2016.

Arbejdsulykker uden fravær er steget med 87 til 813. En af årsagerne til stigningen er en mere grundig registrering af volds- og trusselshændelser. En del af stigningen skyldes også, at der i togdrift er ændret praksis i forhold til 2015, hvor nogle af hændelserne blev registreret som "tilløb til ulykker".

Figur 3: Arbejdsskader



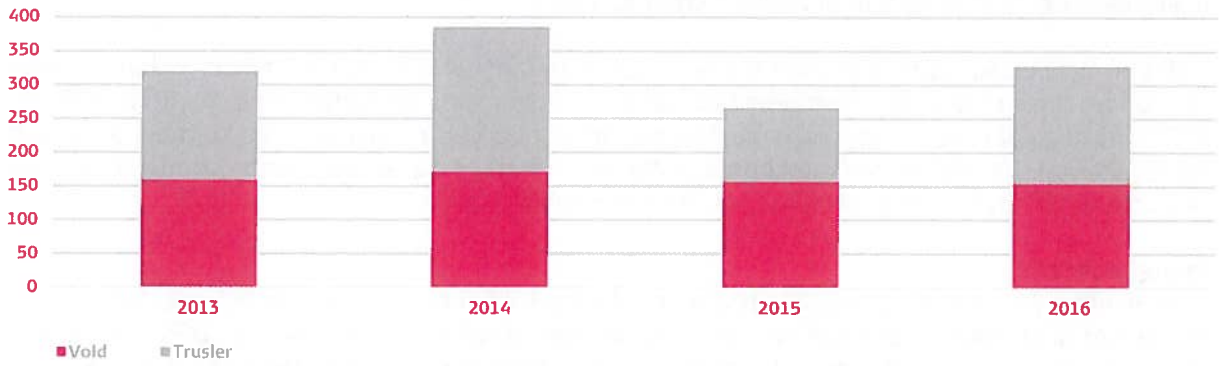
DSB har i 2016 haft øget fokus på at nedbringe det generelle sygefravær i virksomheden. Indsatsen har fokuseret på tidlig opfølgning over for medarbejdere med længerevarende eller tilbagevendende sygdom. Målet har været at fastholde de syge medarbejderes kontakt og tilbagevenden til arbejdspladsen. Indsatsen har bidraget til, at sygefraværet faldt i 2016 - fra 9,9 dage pr. medarbejder i 2015 til 9,3 dage i 2016.

Da DSB's arbejdsmiljøcertifikat stod til at udløbe i november 2016, blev det besluttet at fastholde certificeringen. FORCE Certification gennemførte en recertificeringsproces på tværs af hele DSB. Certificeringen medførte 20 afvigelser, som alle blev lukket inden årets udgang. Dermed er DSB's arbejdsmiljø blevet certificeret for yderligere tre år.

DSB satte i efteråret fokus på mobning og chikane. Baggrunden var den årlige arbejdspladsvurdering. I september svarede 7 procent, at de havde oplevet mobning internt på arbejdspladsen inden for det seneste år. Med DSB's administrerende direktør i spidsen satte kampagnen en klar ramme for virksomhedens holdning: DSB accepterer ikke mobning og chikane på arbejdspladsen.

Når mange mennesker er samlet på stationer, i togene og i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå uenigheder, som eskalerer til trusler og vold mod medpassagerer og DSB's medarbejdere. I 2016 registrerede DSB et lille fald i antallet af voldsepisoder, men en stigning i antal trusler mod DSB's personale.

Figur 4: 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, ved samarbejde med politiet og i 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 samt personale får den bedst mulige togtur med så få konflikter som muligt.

DSB har 40 togførere, som er særligt uddannet til at håndtere kunderne i såkaldte "fodboldtog". I 2016 indsatte DSB særlige vogne til 16.130 fodboldfans på 26 fodboldture. Når fodboldkampen er et 'københavnerderby' mellem FCK og Brøndby, hvor op mod 4.600 fans skal afsted på en gang, indsættes der særtog på S-togsnettet. I 2016 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.

Tilgængelighed

I 2016 forbedrede DSB sin service til ældre og kunder med et handicap. Kunder, der ønsker handicapassistance til toget, kunne fra september vente med at kontakte DSB til 12 timer før planlagt afrejse. Det er en halvering af bestillingstiden i forhold til 2015. Samtidig fastholdt DSB den udvidede åbningstid for telefoniske bestillinger, der gør det muligt for kunder at modtage assistance i alle de timer, hvor der kører tog. Fra årsskiftet 2016 har DSB ligeledes øget serviceniveauet ved

at tilbyde handicapassistance på samtlige DSB's fjern- og regionaltogsstationer samt på Kystbanen - dog ikke på strækningen Grenaa-Aarhus-Odder efter august, hvor denne strækning blev overdraget til Midttrafik.

I 2016 udførte DSB 17.164 bestilte handicapassistancer og solgte 44.496 ledsagerbilletter. Hertil kommer ca. 60.000 assistancer i forbindelse med rejser på S-banen, Kystbanen og fra stationer med mulighed for spontane rejser.

DSB ønsker at gøre det let tilgængeligt for kunderne at købe billetter. DSB udvikler derfor informations- og billettjenester samt App's. For at sikre fortrolighed med nye måder at købe billetter på tilbyder DSB kurser og Åbent hus-arrangementer, hvor DSB's medarbejdere kommer ud og instruerer i brugen af de nye tjenester. DSB's kundeserviceteam har gennemført 33 arrangementer i 2016 i samarbejde med Ældre Sagen, og 48 åbent hus-arrangementer sammen med datastuer, biblioteker og den lokale borgerservice i kommunerne.

DSB gør også en særlig indsats over for børn i adskilte familier. DSB har uddannet 70 børneguider, som under rejsen tager sig af børnene i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. DSB's børneguider tager imod børnene, hjælper dem undervejs og sikrer, at de kommer af på den rigtige station. De særlige tog med børneguider kører fredage og søndage samt i forbindelse med helligdage. I 2016 blev der i alt solgt 18.282 børneguide-rejser.

Mangfoldighed
DSB vil være en attraktiv arbejdsplads præget af mangfoldighed, hvor forskelligheder trives og medvirker til at skabe bedre kvalitet i såvel opgaveløsningen som i resultaterne. DSB tror på, at en målrettet og prioriteret indsats for mangfoldighed gør virksomheden stærkere og øger konkurrenceevnen. DSB har i 2016 udarbejdet en ny politik for mangfoldighed og vil gennemføre en række nye indsatser for at skabe endnu større mangfoldighed frem mod 2020.

Ved udgangen af 2016 var 28 procent af DSB's ansatte seniorer (55+ år). 170 medarbejdere (2,2 procent) var ansat på særlige vilkår (for eksempel fleksjob, jobprøvning, §56). DSB ønsker også at hjælpe unge i job. I 2016 havde DSB 46 praktikpladser. I løbet af efteråret 2016 har DSB modtaget flygtninge i praktik på udvalgte arbejdssteder.

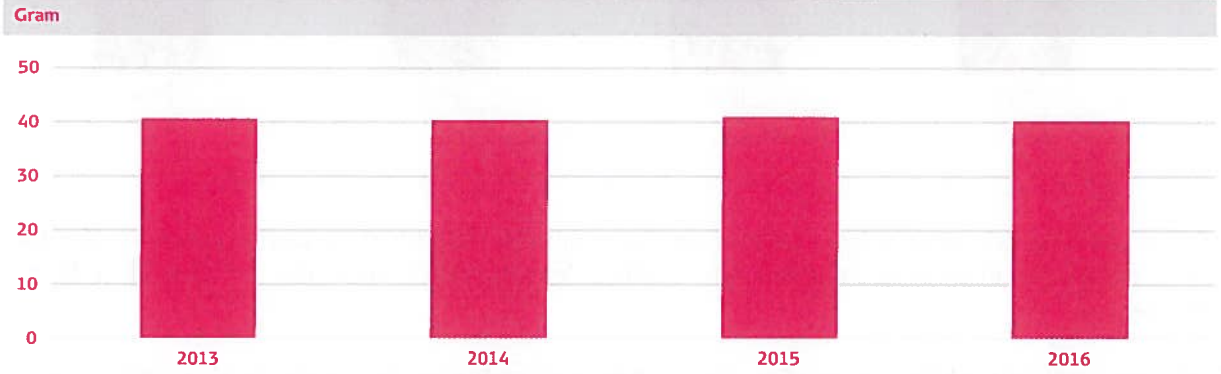
Ligestilling i ledelsen er en integreret del af personalepolitikken. I bestyrelsen er 33 procent kvinder (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet), og bestyrelsens kønsfordeling lever dermed op til målet om, at minimum en tredjedel af medlemmerne skal være af det underrepræsenterede køn. Kønsfordelingen var i 2016 for direktørkredsen 29 procent kvinder. Blandt alle ledere i DSB er 25 procent kvinder – næsten samme andel som blandt alle ansatte, hvor der er 26 procent kvinder. 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 planlægning af efterfølgere.

Bestikkelse
To tidligere DSB-ansatte blev i 2016 dømt for at have modtaget bestikkelse i form af gaver og IT-udstyr til særligt favorable priser fra en leverandør. DSB har en etisk politik med regler for modtagelse af gaver mv. For at minimere risici for bestikkelse er reglerne blevet indskærpet overfor ansatte i DSB. Ligeledes bliver leverandører gjort opmærksom på, at DSB ikke tolererer bestikkelse i den Code of Conduct, som alle leverandører skal følge.

Miljø og klima
DSB har i 2016 fastsat et strategisk målpunkt for bæredygtighed defineret som udledning af gram CO_2 fra togdriften pr. personkilometer. Nedenstående figur viser udviklingen gennem de seneste år.

Med en udledning på ca. 40 gram pr. personkilometer er toget klimamæssigt meget konkurrencedygtigt i forhold til andre transportmidler, idet biler og fly begge udleder ca. 100 gram CO_2 pr. personkilometer, mens busser udleder ca. 60 gram.

Figur 5: CO_2-udledning pr. personkilometer



DSB har gennem miljøpolitikken fokus på at reducere såvel virksomhedens belastning af det omkringliggende miljø som at bidrage til transportsektorens samlede omstilling og reduktion af klimabelastningen.

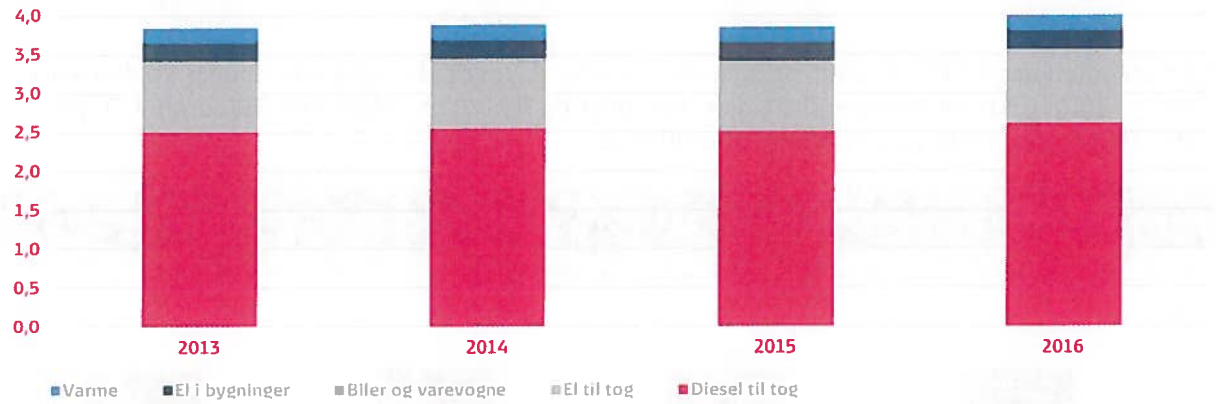
Den fortsatte elektrificering af hovednettet i Danmark vil betyde et faldende energiforbrug og CO_2-udledning på grund af ændringen fra diesel til el. Derudover kommer en forventet faldende CO_2-udledning på grund af den forventede højere andel af vedvarende energi i det danske energimix.

DSB's samlede energiforbrug til tog er steget med 4 procent i forhold til 2015. Stigningen har såvel været i diesel- som i elforbruget. Dette skyldes en merproduktion som følge af ID-kontrollen i Kastrup, et øget pladsudbud i fjerntrafikken og en ændret materielanvendelse.

Omkring 90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften.

Energiforbruget til andet end togdrift er uændret siden 2015.

Figur 6: Energiforbrug



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

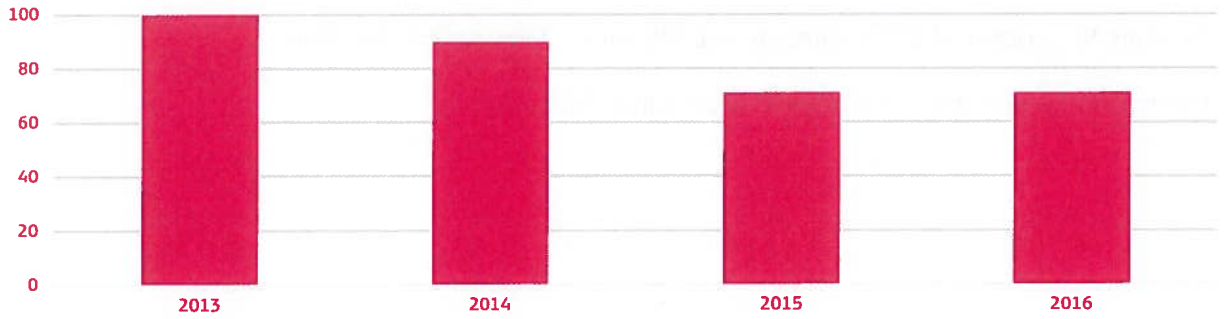
DSB's samlede CO_2-udledning er faldet med 5 procent i forhold til 2015. Dette skyldes et fald for både togproduktet og virksomheden, som skyldes det forbedrede energimix for både el og fjernvarme.

DSB gennemførte i 2016 et energisyn og er optaget på Energistyrelsens positivliste over virksomheder, der har gennemført et energisyn. Energisynet er et krav til alle store virksomheder i hele EU og skal omfatte mindst 90 procent af virksomhedens samlede energiforbrug. I DSB har energisynet omfattet energiforbruget til togdrift samt energiforbruget i Klargøringscenter Kastrup.

Energisynet gør status over energiforbruget i de udvalgte områder samt opstiller mulige tiltag til reduktioner. For Klargøringscenter Kastrup arbejdes der videre med en eventuel tilslutning til fjernvarme, nedlukning af lokalt kraft- og varmeværk og reinvestering i udsugning.

Dieseltog giver anledning til lokal påvirkning af luftkvaliteten i form af partikler, NO_x mv. DSB har størst fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler.

Figur 7: Partikeludledning



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er uændret i forhold til 2015, men er faldet med 30 procent siden 2013. Årsagen er en reduceret anvendelse af MR-togsæt og ME-lokomotiver samt montering af katalysatorer på MR-togsæt.

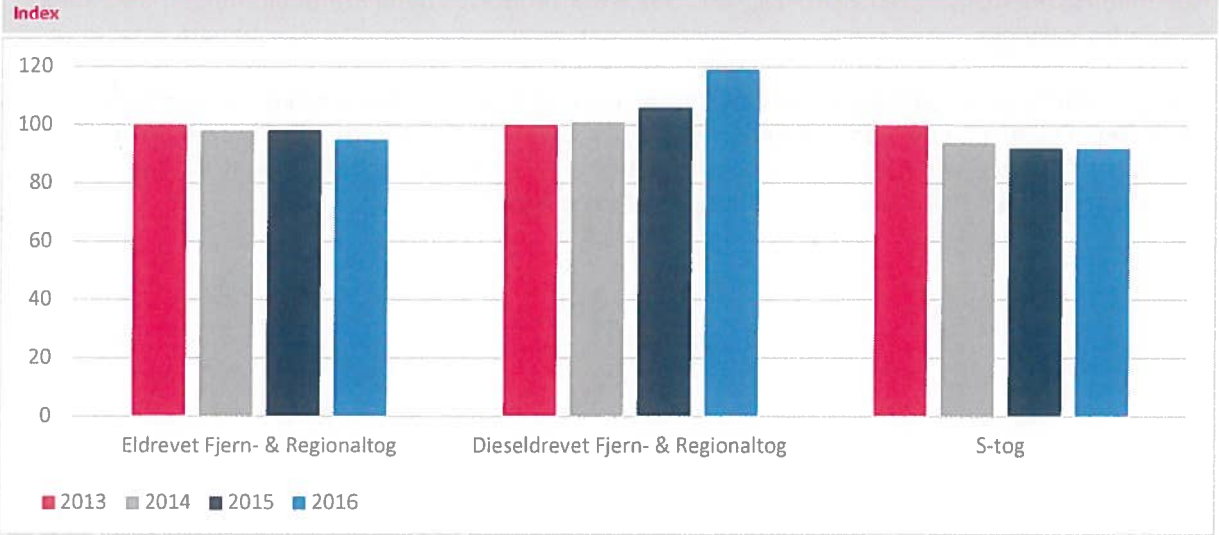
DSB arbejder fortsat med at implementere forskellige prototyper til reduktion af kundernes og medarbejdernes udsættelse for ultrafine partikler.

CO_2-udledningen pr. personkilometer for DSB's eltogsdrift er faldet markant, hvilket skyldes, at energimixet i Danmark indeholder en større andel af vedvarende energi. Stigningen for dieseltrafikken skyldes en faldende belægningsgrad samt en større anvendelse af materieltyper med højere energiforbrug pr. pladskilometer.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO_2-udledning

Ændring fra 2015 til 2016	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO_2-udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	6%	12%	12%
- El-tog	-6%	-3%	-31%
S-tog	6%	0%	-29%

Figur 8: Udvikling i el- og dieselforbruget pr. personkilometer



DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2016 blandt andet gennemført følgende tiltag:

- På hovedparten af S-togsperronerne er belysningen udskiftet til LED i efteråret 2015 med fuld effekt på ca. 1 GWh i 2016
- Optimering af ventilationssystem på Klargøringscenter København. Fuld effekt i 2017
- Ny gaskedel på Klargøringscenter Kastrup. Fuld effekt i 2017.

Der har i 2016 været tre spilduheld fra tog under kørsel. Der er for alle tre uheld etableret dialog med kommunen og gennemført afværge foranstaltninger. I de af sagerne, hvor der er gennemført jordbundsprøver, er det konstateret, at olien ikke udgør nogen risiko. I den sidste sag afventes en gravetilladelse.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 147 i 2015 til 93 i 2016.

Klager og henvendelser fordeler sig på:
Støj uden for tog: 34
Støj inde i tog: 17
Røg: 2
Støj og røg: 15
Luftkvalitet uden for tog: 11
Luftkvalitet inde i tog: 14

Støj uden for tog er typisk støj fra ME-diesellokomotiver i tomgang på vendespor/klargøringsområder. Støj inde i toget skyldes typisk S-tog med flader på et/flere hjul.

I to sager har en kommune været indblandet - dog uden håndhævelse (Aarhus og København). Begge sager omhandler støj.

DSB har på grund af etablering af Letbanen i Aarhus indstillet trafikken mellem Grenaa og Odder. Dette har i efteråret 2016 muliggjort en udskiftning af materiellet på strækningen Roskilde-Køge-Næstved fra MR-togsæt til Desiro-togsæt. Dette har reduceret både støjpåvirkningen og påvirkningen fra partikler.

Ultrafine partikler og luftforurening generelt giver også anledning til en række henvendelser - dels om luftkvaliteten på Nørreport station og dels om risikoen ved at køre med dieseltog (ME- og MR-togsæt). Banedanmarks målinger af luftkvaliteten på Nørreport station 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 (ekstraordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt – valgt som formand 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2017

Formand for:
- bestyrelsen for Falck 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 Lundbeckfonden
- bestyrelsen for Bestyrelsesforeningen, Gösta Enboms Fond
- det Systemiske Risikoråd

Annette Sadolin, Næstformand
Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. april 2009 (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
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 15. marts 2016 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2018

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 15. marts 2016 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2018

Christina Grumstrup Sørensen
Indtrådt i DSB's bestyrelse 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2017

Senior Partner i Copenhagen Infrastructure Partners

Medlem af bestyrelsen for Terma A/S

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 BAR-FOKA

Preben Steenholdt Pedersen
Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2011 (medarbejdervalg)
Genvalgt 2. marts 2015 (medarbejdervalg)

Lokomotivinstruktør

Næstformand for Dansk Jernbaneforbund

Formand for
- Vejlekassen c/o Tjenestemændenes Forsikring

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)

Birthe Østergaard Petersen
Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. oktober 2016 (medarbejdervalg)

Arbejdsmiljøspecialist

Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Flemming Jensen, administrerende direktør
Ansat i DSB siden 2015

Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør
Ansat i DSB siden 2013

Anders Egehus, direktør for Drift
Ansat i DSB siden 2012

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

Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel
Ansat i DSB siden 2014

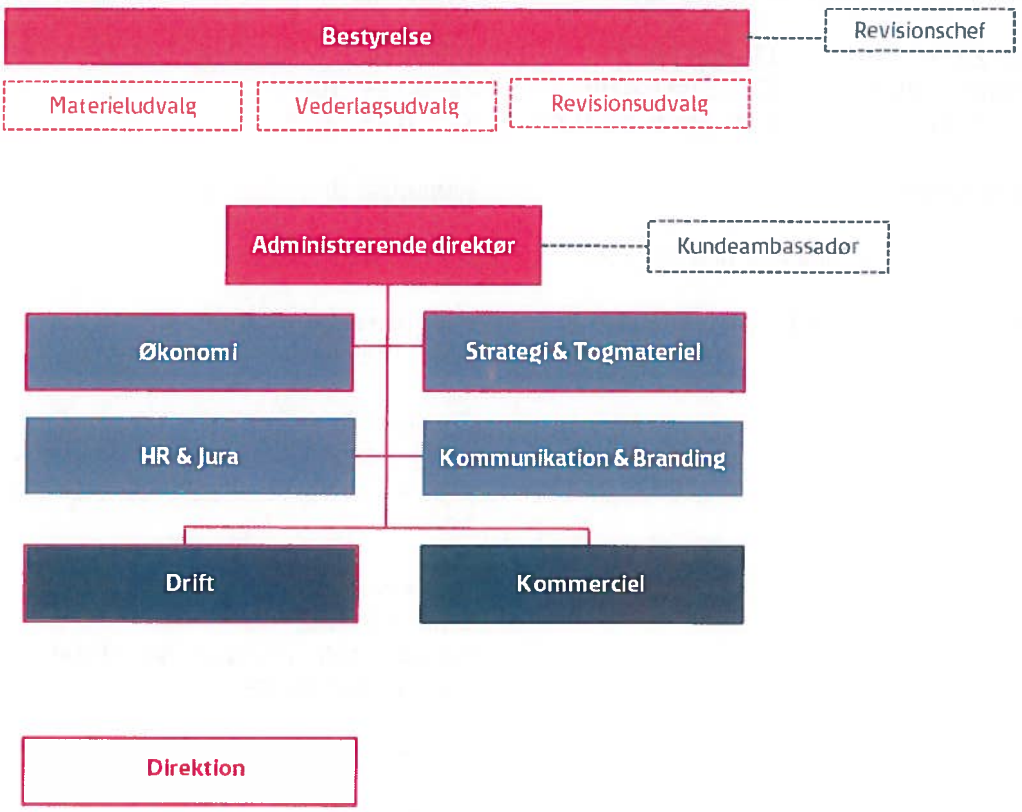
Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S

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

Mette Rosholm, direktør for HR & Jura
Ansat i DSB siden 2014

Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S

Organisation



Finanskalender 2017

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2017	11. maj 2017
Halvårsrapport 2017	17. august 2017
3. kvartal 2017	8. november 2017

Publikationer

Årsrapport for 2016 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2016 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-, Bygnings- og Boligministeriet

Revision
Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank
Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver
DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Redaktionsansvarlige
Marianne Holmbjerg
Martin Buchtrup Larsen
Anders Reinholt
Niels-Otto Fisker

Grafisk design
Kommunikation & Branding

Foto
DSB's Billedarkiv