

ÅRS- RAPPORT 2017

Indhold

Ledelsesberetning.....	3	Driftsaktiviteter	67
Finansiell ledelsesberetning.....	10	→ Trafikkontrakten 2015-2024.....	67
→ Finansielle aktiviteter	11	→ Produktivitet.....	67
→ Forventninger til 2018	13	→ Punktlighed.....	68
→ Begivenheder indtruffet efter balancedagen.....	13	→ Kunder	69
→ Øvrige forhold	13	→ Materielsituation	72
→ Sikkerhed	14	→ Omdømme.....	76
→ Risikostyring	15	→ Supplerende hovedtal	77
→ God selskabsledelse	17	→ Resultatopgørelse pr. kvartal.....	83
→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen.....	20	→ Nøgletalsdefinitioner	84
Påtegninger.....	21	Strækingsregnskab	85
→ Ledespåtegning	21	→ Ledelseserklæring.....	104
→ De uafhængige revisorers revisionspåtegning.....	22	Samfundsansvar	105
Koncernregnskab og årsregnskab	27	Om DSB	115
→ Resultatopgørelse.....	27	→ Bestyrelse	115
→ Balance - Aktiver	28	→ Direktion.....	118
→ Balance - Passiver	29	→ Ledelse.....	119
→ Egenkapitalopgørelse	30	→ Organisation	120
→ Pengestrømsopgørelse.....	32	→ Finanskalender 2018	121
→ Noter og anvendt regnskabspraksis	33	→ Publikationer	121
		→ Virksomhedsoplysninger	121

Ledelsesberetning

DSB opnåede i 2017 et resultat før skat på 274 mio. kr. og udbetaler udbytte på 106 mio. kr.

- Korrigeret for poster af engangskaraktter er resultatet på 548 mio. kr. - en stigning på 167 mio. kr. i forhold til 2016
- DSB's punktlighed for Fjern- & Regionaltog er forbedret i forhold til 2016. Operatørpunktligheden - den del af punktligheden DSB er ansvarlig for - opfylder DSB's kontraktkrav. Kundepunktligheden - som yderligere omfatter forsinkelser fra blandt andet infrastrukturforhold - opfylder ikke kontraktkravet
- Også for S-tog opfylder DSB kravet til operatørpunktligheden, mens kundepunktligheden ikke lever op til kontraktkravet
- Antal solgte rejser er 2 procent lavere end 2016. Dette skyldes hovedsageligt en nedgang i antal rejser i S-tog foranlediget af store infrastrukturarbejder. Hertil kommer, at DSB ikke længere kører regionaltogetrafikken i Nordjylland og på Grenaa-banen
- Salg af de billige Orange-billetter viser fortsat markant vækst
- Tillægskontrakt reducerer kontraktbetalingen til DSB med i alt 2,3 mia. kr. for årene 2018-2024.

"DSB er takket være en stor og dedikeret indsats fra medarbejderne kommet godt igennem et år med mange udfordringer. Vi kan også glæde os over, at operatørpunktligheden - trods en aldrende togflåde - igen lever op til målsætningerne i trafikkontrakten."

Flemming Jensen, administrerende direktør

Robust økonomi

DSB opnåede i 2017 et resultat før skat på 274 mio. kr. Resultatet er blandt andet påvirket af aftalen med staten vedrørende risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling for DSB's tjenestemænd. Endvidere er resultatet påvirket af fratrædelsesomkostninger i forbindelse med reduktionen af cirka 100 administrative stillinger. I forhold til 2016 er Resultat før skat forbedret med 2.467 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at 2016 var belastet af nedskrivninger på 2.731 mio. kr. vedrørende IC4- og IC2-togsættene.

Resultatet før skat korrigeret for poster af engangskaraktter er forbedret med 167 mio. kr. Det korrigerede resultat er præget af en stagnation i passageromsætningen, lavere driftsomkostninger og især faldende finansielle omkostninger og afskrivninger.

Nedenstående tabel viser de poster af engangskaraktér, som udgør forskellen mellem "Resultat før skat" og "Korrigeret resultat før skat".

Resultat før skat korrigeret for poster af engangskaraktér¹⁾	
Mio. kr.	2017
Resultat før skat	274
Avance ejendomme	-254
Nedskrivning ejendomme	81
Avance udenlandske aktiviteter, netto	-16
Risikoafkøb af tjenestemændspension til fast 15 procent	388
Fratrædelsesomkostninger	77
Tilbageførte nedskrivninger, netto	-2
Korrigeret resultat før skat	548

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

Rentebærende gæld, netto er nedbragt med 1.232 mio. kr. i forhold til 2016 og udgjorde 4.802 mio. kr. pr. 31. december 2017. Gælden er dermed reduceret med mere end 7 mia. kr. siden 2012, hvor Rentebærende gæld, netto udgjorde 12.029 mio. kr.

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog over mål

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog - den del af punktigheden som DSB alene står til ansvar for - ligger på 94,4 procent og opfylder dermed Trafikkontraktens mål på 93,9 procent.

Der har igennem 2017 været en god udvikling i operatørpunktigheden, hvilket blandt andet er resultatet af de initiativer, som løbende er sat i værk for at reducere antal forsinkende fejl på togene. DSB's aldrende togflåde øger risikoen for tekniske fejl, som kan påvirke punktigheden. Det er aktuelt baggrunden for problemerne med de over 30 år gamle ME-lokomotiver og beslutningen om at tage disse ud af drift.

Det fælles mål for DSB og Banedanmark for kundepunktighed - som tillige omfatter forsinkelser fra blandt andet infrastrukturforhold - er ligeledes forbedret i forhold til sidste år. Det er positivt, men kundepunktigheden er stadig udfordret og ligger med 79,4 procent under Trafikkontraktens mål på 82,4 procent. En slidt jernbaneinfrastruktur og de omfattende arbejder med at forny spor og signaler er nogle af de væsentligste årsager til, at målet ikke er nået.

DSB har stort fokus på at levere vores kunder den højst mulige punktighed. Det står dog samtidigt klart, at jernbaneinfrastrukturen og de helt nødvendige arbejder i og omkring sporene, som Banedanmark gennemfører i hele landet, udfordrer togdriften. Dette er et vilkår for jernbanedriften, som desværre i de næste mange år vil påvirke kunderne negativt. Kundepunktigheden forventes først at få et stort løft, når nye signaler og elektrificering er gennemført. DSB og Banedanmark samarbejder om at håndtere passagertrafikken såvel som trafikinformationen i forbindelse med sporarbejder samt andre arbejder på infrastrukturen.

Operatørpunktighed for S-tog over mål

For S-tog ligger operatørpunktigheden med 98,6 procent over Trafikkontraktens mål på 97,5 procent.

Kundepunktigheden for S-tog udgør 91,8 procent, hvilket er under det fastsatte mål på 92,3 procent. De mange sporarbejder, især på City-strækningen mellem Valby og Svanemøllen henover sommeren, har påvirket punktigheden for S-tog. Hertil kommer, at det nye signalsystem på strækningen mellem Hillerød og Jægersborg fortsat giver udfordringer. Generelt har de 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog kunnet nå frem til tiden i ni ud af ti tilfælde - men nogle af S-togskunderne har i perioder oplevet en punktighed, som ikke er tilfredsstillende.

Kunderne - skærpet konkurrence og fortsat markant vækst i salget af Orange-billetter

For året har der været et fald på 2 procent i antal rejser i forhold til sidste år. Faldet er primært drevet af et fald i antal rejser i S-tog.

Fjern- & Regionaltog har haft 75,9 mio. rejser i 2017, hvilket er 0,5 mio. flere rejser end i 2016, og er drevet af flere rejser i Øst. Hertil er antal rejser i Fjern- & Regionaltogstrafikken negativt påvirket af trafikoverdragelser af regionaltogstrafikken i Nordjylland og på Grenaabane, sporarbejder og påvirkningen af øget egenbetaling for Ungdomskort. Den negative påvirkning fra disse faktorer kan kun delvis opvejes af den bedre trafikafvikling i forbindelse med afskaffelsen af ID-kontrollen mod Sverige.

Skærpet konkurrencesituation på rejser over Storebælt har også bevirket, at antal passagerer i Fjern- & Regionaltog ikke er vokset i det forventede omfang. Det er især biltrafikken, der vokser, og den besluttede nedsættelse af broafgiften over Storebælt vil skærpe konkurrencen yderligere.

Kunderne er glade for Orange-konceptet med salg af billige billetter på afgang med ledig sædekapacitet uden for myldretiderne. Med en Orange-billet fra 99 kr. er der mulighed for at komme over bæltet til en konkurrencedygtig pris. I 2017 blev solgt 1,3 mio. Orange-billetter til Øst/Vest-rejser, hvilket svarer til en stigning på 44 procent i forhold til året før.

S-tog havde 112,3 mio. rejser i 2017, hvilket var 4,0 mio. færre end 2016 - svarende til en nedgang på 3 procent. Den negative udvikling skal blandt andet henføres til de tidligere omtalte omfattende sporarbejder på City-strækningen.

Kundetilfredsheden for 2017 ligger samlet set på 7,9, hvilket er uændret i forhold til 2016. Der er stor forskel på tilfredsheden på de enkelte strækninger, og det er tydeligt, at kunderne er meget tilfredse med "denne rejse", når der ikke er sporarbejde og modsat reagerer negativt, når de bliver ramt af sporarbejder.

I januar 2017 blev der implementeret en ny struktur for takster på Sjælland, som blandt andet sikrer, at den laveste rejsepris altid opnås med rejsekort. I marts 2018 forventes det, at en ny struktur for takster i Jylland og på Fyn tilsvarende vil forenkle takstsystemet i Vestdanmark.

I forbindelse med indgåelsen af den politiske aftale om Erhvervs- og Vækstinitiativer i november 2017 blev det aftalt, at DSB får mulighed for at udnytte rammerne i den nuværende kontrakt til at udvikle og lancere mere enkle og kommercielt attraktive billetprodukter. Som følge heraf forberedes en større forenkling af produktudbudet.

Nye moderne tog vil effektivisere og stabilisere togdriften

Det er DSB's mål at udskifte sine aldrende tog til fordel for en moderne og ensartet togflåde med de fordele, det giver kunderne.

Det er besluttet at indkøbe 26 nye el-lokomotiver, hvis hovedopgave bliver at trække dobbeltdækkervognene og køre regionaltogstrafik på Sjælland. El-lokomotiverne skal afløse de aldrende ME-diesellokomotiver, hvilket både vil gavne miljøet og driftspålideligheden. De nye lokomotiver skal være standardmateriel og dermed velafprøvede i drift.

I sommeren 2017 blev DSB's beslutningsoplæg for den såkaldte fase 1,5 af indkøb af nye el-togsæt politisk godkendt. Beslutningsoplægget besvarer tre nøglespørgsmål for det videre arbejde: Valget af togtype, anskaffelsesstrategi og organiseringen af det videre forløb. På den baggrund har DSB arbejdet videre med at gennemføre fase 2 - herunder udarbejdelse af udbudsmateriale, kravspecifikation og kontraktudkast. DSB har 1. februar 2018 fået politisk godkendelse til at starte gennemførelsen af fase 3, hvorefter udbudsprocessen kan påbegyndes. Det forventes, at indfasningen af de nye tog kan ske fra 2023.

Indkøb af nye eltog vil betyde en gennemgribende fornyelse af togflåden, der er nødvendig for at realisere de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen frem mod 2030. DSB er afhængig af Banedanmarks udrulning af det nye signalsystem og elektrificeringen af hovedstrækningerne. Disse store infrastrukturprojekter er afgørende for, at det materiel, DSB investerer i, kan indsættes i drift til gavn for kunderne.

Effektivisering af administrationen

DSB har behov for løbende at effektivisere - herunder for at understøtte visionen om, at DSB fra 2030 skal kunne klare sig uden kontraktbetaling fra staten. Behovet for at effektivisere skærpes af faldende indtægter, som følge af dels reduceret statslig kontraktbetaling, dels overdragelse af strækninger til andre aktører, senest med overdragelse af regionaltogstrafikken i Nordjylland og på Grenaabanen og med det udvidede genudbud af trafikken i Midt- og Vestjylland. DSB har derfor besluttet at effektivisere administrationen. Der er afholdt samtaler om de påtænkte afskedigelser med cirka 100 medarbejdere. Dette svarer til en reduktion på 7 procent. I forbindelse med reduktionen afholdes i regnskabet for 2017 fratrædelsesomkostninger på 77 mio. kr.

Opfyldelse af kravene til midtvejsevalueringen i trafikkontrakten

Trafikkontrakten indeholder to pointgivende målkrav til operatørpunktlighed og effektivitet. For hvert mål kan opnås 1 point pr. år, og staten kan opsigte kontrakten, hvis ikke DSB inden midtvejsevalueringen ved udgangen af 2019 har opnået mindst 5 point.

Det er glædeligt, at DSB ved udgangen af 2017 har opnået de nødvendige 5 point og dermed allerede efter kun tre år opfylder kravene til midtvejsevalueringen i trafikkontrakten.

Politisk aftale om Fremtidens Togtrafik i Hovedstadsområdet

Regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti har i december 2017 indgået aftale om fremtidens togtrafik i hovedstadsområdet.

For DSB er det positivt, at der ikke ændres på DSB's drift af S-tog frem til udskiftningen af den nuværende S-togsflåde, og at DSB skal have rollen som den offentlige part i et OPP-samarbejde om at etablere fremtidens førerløse S-togsdrift.

DSB noterer sig også aftaleparternes ønske om at overdrage Øresundstrafikken til et svensk trafikudbud. DSB er bekymret for konsekvenserne for den danske togdrift, hvis forstyrrelser fra den skånske regionaltogstrafik importeres ind på Københavns Hovedbanegård og finder, at et lukket togsystem mellem Malmø og København vil være den mest hensigtsmæssige fremtidige løsning på togtrafikken over Øresund.

Tillægskontrakt om reduktion af DSB's kontraktbetaling

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB indgik i december 2017 en tillægskontrakt til DSB's 10-årige trafikkontrakt. Tillægskontrakten reducerer kontraktbetalingen med i alt 2,3 mia. kr. i trafikkontraktens restløbetid (2018-2024). Sammenlagt med den tillægskontrakt, som blev indgået i 2015, udgør den samlede reduktion i kontraktbetalingen fra staten cirka 5,0 mia. kr. over kontraktperioden.

Indgåelse af tillægskontrakten er et naturligt led i realiseringen af strategien om et subsidiefrit DSB i 2030. Det er vores vision, at DSB på baggrund af et el-baseret togsystem, nyt togmateriel og på optimeret infrastruktur vil kunne agere markedsorienteret og skabe et fremtidens DSB uden statstilskud. Tillægskontrakten stiller betydelige krav til DSB om effektiviseringer i et hurtigere tempo end oprindeligt planlagt.

Forudsætningerne for, at DSB kan effektivisere i den aftalte hastighed, er, at en række forbedringer af infrastrukturen - herunder København-Ringstedbanen, signalprogrammet og elektrificeringen - gennemføres inden for bestemte tidsfrister.

Aftalen giver mulighed for, at DSB over tid kan optimere anvendelsen af medarbejderressourcerne i hele virksomheden, når S-togsdriften gradvist får behov for færre medarbejdere. Optimal udnyttelse af tjenestemændene i en sådan overgangsperiode har meget stor økonomisk betydning.

En del af den aftalte kontraktreduktion er afhængig af en ændret indtægtsdelingsmodel for den kollektive trafik i hovedstadsområdet inden Metrocityringens åbning i 2019. En ændret model indebærer, at DSB ikke længere skal yde tilskud til Metroselskabet gennem den såkaldte metrodobbeltfaktor, hvor den passagerbestemte indtægtsdeling er ændret til fordel for Metroselskabet.

Som led i tillægskontrakten er der indgået aftale med Finansministeriet om, at DSB mod betaling af 388 mio. kr. til staten, risikoafkøber en del af den fremtidige pensionsbetaling for DSB's tjenestemænd. Aftalen indebærer, at pensionsbidraget til staten med virkning fra 1. januar 2018 fastsættes til 15 procent mod den nuværende indbetaling på 26 procent af den pensionsgivende løn. Ved aftalens indgåelse opnår DSB en resultatforbedring på cirka 65 mio. kr. i 2018, som gradvis reduceres i de efterfølgende år. Aftalen med Finansministeriet ændrer ikke ved rettighederne for de medarbejdere, der er omfattet af aftalen.

"Med den indgåede tillægskontrakt om en reduceret kontraktbetaling er der skabt grundlag for, at vi kan arbejde videre med at realisere virksomhedens strategi om et markedsorienteret DSB uden statstilskud. Der er nu brug for at samle alle kræfterne på at effektivisere DSB, levere tog til tiden og skabe passagervækst på baggrund af kundetilfredshed."

Peter Schütze, bestyrelsesformand

Taastrup, 6. februar 2018

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Finansiell ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal						
DSB-koncernen (mio. kr.)	2013	2014	2015	2016	2017	Ændring pct.
Nettoomsætning ¹⁾	10.506	10.574	10.331	10.183	10.087	-1
Indtægter i alt ²⁾	12.340	12.772	12.258	12.248	12.092	-1
Heraf poster af engangskarakter	34	282	85	193	284	47
Omkostninger i alt	9.558	9.323	9.332	9.503	9.831	3
Heraf poster af engangskarakter	90	-	-	-	479	-
Resultat før af- og nedskrivninger	2.782	3.449	2.926	2.745	2.261	-18
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.892	2.247	2.023	4.634	1.854	-60
Heraf poster af engangskarakter	24	323	127	2.767	79	-97
Resultat af primær drift	890	1.202	903	-1.889	407	-
Resultat før skat	386	670	580	-2.193	274	-
Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter	466	624	622	381	548	44
Årets resultat ³⁾	483	482	446	-1.704	211	-
Balancesum	23.465	21.947	20.369	16.534	16.305	-1
Egenkapital i alt	5.917	6.301	6.931	5.338	5.497	3
Rentebærende gæld, netto	11.075	9.314	7.162	6.034	4.802	-20
Overskudsgrad (EBIT margin)*	8,5	11,4	8,7	-18,6	4,0	-
Egenkapitalforrentning (ROE)*	8,8	7,9	6,7	-27,8	3,9	-
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	5,0	5,4	4,7	-11,5	2,9	-
Gearing*	4,0	2,7	2,4	2,2	2,1	-5
Soliditetsgrad*	25,2	28,7	34,0	32,3	33,7	4
Rentedækning*	2,0	3,1	2,7	-5,9	2,7	-
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.807	7.351	7.302	7.239	7.132	-1
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.977	7.564	7.438	7.285	7.292	0
Produktivitet (danske aktiviteter)⁴⁾						
Passageromsætning og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/km)	-	-	56	55	56	2
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	-	-	29	31	32	3
Omkostninger pr. pladskilometer korrigeret for poster af engangskarakter (øre/km)	-	-	58	56	57	2
Operatørpunktlighed⁵⁾						
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,6	95,5	94,4	92,0	94,4	3
S-tog (procent)	98,5	98,9	99,0	98,4	98,6	0
Kundepunktighed⁶⁾						
Fjern- & Regionaltog (procent)	78,6	82,6	78,5	74,0	79,4	7
S-tog (procent)	92,9	93,6	95,0	92,6	91,8	-1
Kunder						
Kunder i Danmark (mio. kunder) ⁷⁾	186,0	189,1	192,7	191,7	188,2	-2
"Kundetilfredsheden for denne rejse" (danske aktiviteter)	7,9	8,0	8,0	7,9	7,9	0
Omdømme						
Brugere af Fjern- & Regionaltog	49,1	51,1	51,5	49,7	49,3	-1
Brugere af S-tog	55,3	56,1	59,1	55,6	52,6	-5
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	39,2	46,0	43,6	41,5	40,9	-1

¹⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

²⁾ Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbanevirksomheden.

³⁾ Skat af årets resultat er i 2013 påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvis nedsettelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016.

⁴⁾ Pladskilometer beregnes som det antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

⁵⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktighed 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. Fra 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2017 korrigeret for tre driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

⁶⁾ Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktigheden for S-tog defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønstre og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

⁷⁾ Kunder i Danmark i 2013, 2014, 2015 og 2016 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser. Endvidere er Kunder i Danmark i 2016 korrigeret med overdragelsen af Grenaa-banen og regionaltogstrafikken i Nordjylland.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Finansielle aktiviteter

Resultat før skat for 2017 udgjorde 274 mio. kr., hvilket er en forbedring på 2.467 mio. kr. i forhold til i 2016. Resultat før skat var i 2016 påvirket af nedskrivninger af IC4- og IC2-togsættene, mens Resultat før skat i 2017 er påvirket af aftalen med staten vedrørende risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling for tjenestemænd samt fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen.

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

Mio. kr.	2017	2016
Resultat før skat	274	-2.193
Avance ejendomme	-254	-193
Nedskrivning ejendomme	81	-
Avance udenlandske aktiviteter, netto	-16	-
Risikoafkøb af tjenestemændspension til fast 15 procent	388	-
Fratrædelsesomkostninger	77	-
Nedskrivning IC4- og IC2-togsættene	-	2.731
Nedskrivning enmandsbetjening Kystbanen	-	36
Tilbageførte nedskrivninger, netto	-2	-
Korrigeret resultat før skat	548	381

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

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 167 mio. kr. større end det tilsvarende resultat i 2016. Forbedringen skyldes primært reducerede finansielle omkostninger.

Balancesummen udgjorde 16.305 mio. kr. ved udgangen af 2017 i forhold til 16.534 mio. kr. pr. 31. december 2016. Nedgangen i Aktiver er påvirket af lavere anlægsaktiver primært som følge af afskrivninger på Transportmateriel, som delvist modsvares af køb af 67 tidligere leasede dobbeltdækkervogne i 2017. Derudover kan udviklingen i Aktiver i alt henføres til gennemførte salg af Handelsejendomme, som modsvares af stigende Likvide beholdninger. Faldet i Passiver i alt skyldes indfrielse af gæld delvist modsvaret af stigende Egenkapital.

DSB har i 2017 investeret 1.473 mio. kr. (1.147 mio. kr.). Investeringerne omfatter primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og S-tog samt af købet af 67 dobbeltdækkervogne i september 2017. I 2016 var investeringerne påvirket af køb af Hovedbanegårdens Forretningscenter.

Den nettorentebærende gæld er reduceret med 1.232 mio. kr. i forhold til 31. december 2016 og udgjorde 4.802 mio. kr. pr. 31. december 2017. Det er fortsat hovedsageligt pengestrømme fra driftsaktivitet, der har gjort det muligt at indfri lån. Gældsreduktionen kan især henføres til, at af- og nedskrivninger af det eksisterende materiel overstiger investeringer i nyt materiel.

I 2017 udgjorde Gearing 2,1 (2,2), Afkast af investeret kapital efter skat 2,9 (-11,5) og Soliditetsgrad 33,7 (32,3).

Nettoomsætning

DSB-koncernens nettoomsætning udgjorde 10.087 mio. kr. i 2017 (10.183 mio. kr.). Korrigeret for overdragelser af aktiviteterne på Grenaa-banen og regionaltogstrafikken i Nordjylland er nettoomsætningen på niveau med 2016.

Passageromsætningen udgjorde 5.473 mio. kr., hvilket er 21 mio. kr. lavere end i 2016.

Udviklingen i Fjern- & Regionaltog er i 2017 påvirket af tab af passageromsætning som følge af overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016 - i konsekvens af etableringen af Aarhus Letbane - samt overdragelsen af regionaltogstrafikken i Nordjylland til Nordjyske Jernbaner i august 2017. I 2017 er antal rejser i Fjern- & Regionaltog udfordret af de nye befordringsregler for Ungdomskort. Derudover er 2017 negativt påvirket af refusion vedrørende de udfasede klippekort.

S-tog har i perioden haft 4,0 mio. færre rejser i forhold til i 2016, hvilket primært kan henføres til flere store sporarbejder i 2017 - især på

City-strækningen mellem Valby og Svanemøllen. Hertil kommer udfordringerne med implementeringen af nyt signalsystem på strækningen mellem Jægersborg og Hillerød. Dette modsvares af en højere gennemsnitspris pr. rejse, hvilket har bidraget positivt til passageromsætningen. Endelig er omsætningen i S-tog påvirket af refusion vedrørende klippekort.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 4.286 mio. kr. og er faldet med 108 mio. kr. sammenlignet med i 2016. Udviklingen kan henføres til overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016 og regionaltogtrafikken i Nordjylland i august 2017 samt salget af DSB Uppland i september 2017.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 288 mio. kr. og er steget med 6 mio. kr. i forhold til i 2016.

Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 40 mio. kr. og er steget med 27 mio. kr. i forhold til i 2016. Denne udvikling skyldes udlejning af togmateriel til kørsel København - Hamborg, der tidligere primært blev gennemført med materiel fra Deutsche Bahn.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver er faldet med 65 mio. kr. og udgjorde 609 mio. kr. i 2017. Faldet skyldes primært færre aktiverbare IT-projekter og færre kilometerbaserede store eftersyn på Fjern- & Regionaltog.

Andre driftsindtægter er på niveau med 2016 og udgjorde 1.396 mio. kr. 2017 er påvirket af større avancer ved salg af fast ejendom samt salget af DSB Uppland. Omvendt er Andre driftsindtægter negativt påvirket af mindre salg af kioskvare som følge af den midlertidige lukning af butikken på Østerport og lukning af mindre rentable butikker.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.831 mio. kr. i 2017. Omkostningerne er højere end i 2016 (9.503 mio. kr.) primært drevet af højere Personaleomkostninger som følge af den indgåede aftale om risikoafkøb af det fremtidige

tjenestemandspensionsbidrag samt fratrædelsesomkostninger i forbindelse med de gennemførte effektiviseringer i administrationen.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.755 mio. kr. og er faldet med 148 mio. kr. Udviklingen er påvirket af, at der i perioden er færre omkostninger til energi til fremføring og mindre forbrug af kioskvare som følge af den midlertidige lukning af butikken på Østerport og lukningen af butikker. Derudover er omkostninger til reservedele lavere som følge af færre store eftersyn af Fjern- & Regionaltog i 2017 i forhold til i 2016, hvilket dog delvist er modsvaret af øgede omkostninger til reservedele til løbende reparationer af togsæt med henblik på højere punktlighed.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 3.842 mio. kr. og er faldet med 22 mio. kr. i forhold til i 2016. Faldet kan blandt andet henføres til reducerede omkostninger til materielleje til kørsel København - Hamborg, der i modsætning til tidligere primært bliver gennemført med IC3-togsæt, samt kompensation fra den svenske stat for omkostninger til den ophørte ID-kontrol. Andre eksterne omkostninger er positivt påvirket af ophør af aktiviteter i forbindelse med salget af DSB Uppland i september 2017. Dette modsvares delvist af øgede omkostninger til infrastrukturafgifter og omkostninger vedrørende aktiviteten i Tyskland.

Personaleomkostninger udgjorde 4.234 mio. kr., og er steget med 498 mio. kr. i forhold til i 2016. Personaleomkostninger er i 2017 påvirket med i alt 465 mio. kr. vedrørende 2 forhold af engangskaraktér - dels den indgåede aftale med staten om risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling for tjenestemænd dels fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen. Aftalen med staten indebærer, at pensionsbidraget fastlåses til 15 procent af den pensionsgivende løn mod tidligere 26 procent. Den resterende del af stigningen skyldes, at udviklingen i danske aktiviteter er påvirket af den almindelige lønudvikling, et stigende antal

fuldtidsbeskæftigede på værkstederne samt aktiviteter, som er solgt eller ophørt.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.854 mio. kr. mod 4.634 mio. kr. i 2016. Faldet skyldes, at 2016 var påvirket af nedskrivningerne af IC4- og IC2-togsættene samt udstyr til enmandsbetjening på Kystbanen. Af- og nedskrivninger er i 2017 påvirket af nedskrivninger på bygninger og faldende afskrivninger.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 133 mio. kr. (304 mio. kr.). Nedgangen i forhold til i 2016 skyldes primært låneomlægning til en lavere gennemsnitsrente på den nettorentebærende gæld samt indfrielse af gæld. Derudover var Finansielle poster i 2016 negativt påvirket af omkostninger i forbindelse med indfrielse af lån.

Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der udbetales udbytte på 106 mio. kr. for 2017.

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 2018

DSB forventer et resultat før skat og poster af engangskaraktér i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. for 2018.

Begivenheder indtruffet efter balancen

Som offentliggjort 13. oktober 2017 har DSB indgået betinget aftale om salg af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge 32 i København. Salget er endeligt gennemført i februar 2018.

Der er i øvrigt ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2017, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2017.

Øvrige forhold

Direktør for Drift Anders Egehus er udtrådt af direktionen pr. 31. december i forbindelse med sin fratrædelse.

Sikkerhed

DSB har siden starten af 2015 arbejdet intensivt og med særskilt fokus på udvikling og implementering af sikkerhedsledelsessystemet. Dette omfattende arbejde er blevet fulgt tæt og er ekstensivt auditeret af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der 14. december 2017 tildelte DSB sikkerhedscertifikat uden vilkår til drift af jernbaneverksamhed gældende til 31. december 2021.

Udstedelsen af det endelige flerårige sikkerhedscertifikat er en afgørende milepæl i arbejdet med fastholdelse og løbende forbedring af det høje jernbanesikkerhedsniveau. Særligt i 2017 har DSB haft fokus på fastholdelse og udvikling af den operationelle sikkerhed samtidig med styrkelse af den ledelsesmæssige styring af virksomhedens sikkerhedsaktiviteter og -kompetencer.

DSB har med det certificerede sikkerhedsledelsessystem forudsætningerne for en bred og sikker forankring af en god sikkerhedskultur med fokus på iagttagelsen af de jernbanesikkerhedsmæssige hensyn.

Dette arbejde understøttes af arbejdet med de konkrete sikkerhedsmål, sikkerhedsindikatorer og rapportering, der i afgørende grad støttes af risikoprofil, risikovurderinger og analyser.

I 2017 har DSB arbejdet på at nedbringe antal personskader og signalforbikørsler.

Tabel 2: Hændelser^{1) 2)}

Antal	Vækst			
	2017	2016 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	14	16	-2	-13
Personskade				
- Dræbte	5	5	0	0
- Alvorligt tilskadekomne	4	9	-5	-56
- Lettere tilskadekomne	98	75	23	31
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	144	167	-23	-14
- Ikke-sikret område (D-E)	85	105	-20	-19
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	19	23	-4	-17
Defekt hjul eller aksel	5	8	-3	-38

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2016 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser.

Udviklingen i antal signalforbikørsler er blevet fulgt tæt i 2017 ved hjælp af analyser dækkende data fra en længere årrække og løbende konkrete driftstiltag. Dette har for 2017 medført en positiv udvikling, som DSB i 2018 arbejder på at fastholde.

Den i 2016 konstaterede negative udvikling i personskader fortsatte i 2017. U hensigtsmæssig og uautoriseret færden i og ved jernbanearealer er fortsat hovedårsagen til skaderne.

I 2015 og 2016 blev iværksat de første trin i en opmærksomheds- og adfærdskampagne særligt rettet mod kunderne med henblik på forbedring af adfærden i og ved spor. Evalueringerne i 2017 viste, at der er skabt opmærksomhed om problematikken. Det blev dog også konkluderet, at der fortsat er et stort potentiale for at ændre kundernes adfærd.

DSB arbejder på den baggrund i 2018 med en yderligere fase af "Hovedet under armen"-kampagnen. Der er tale om et initiativ, der understøtter efterlevelse af sikkerhedspolitikken og sætter fokus på jernbanesikkerheden for både kunder, medarbejdere og samarbejdspartnere.

Risikostyring

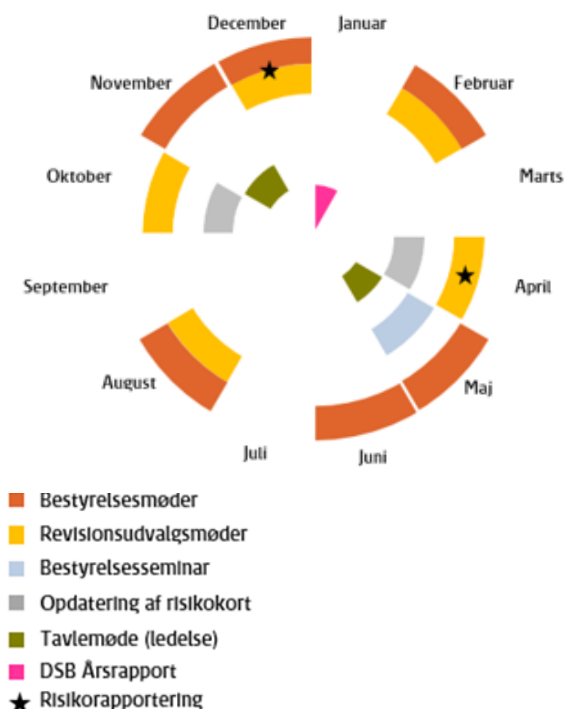
Som jernbaneoperatør er DSB eksponeret for en række forskellige risici, som kan påvirke togdriften. Risikostyring er derfor en integreret del af virksomhedens forretningsprocesser - herunder ved godkendelse af investeringer og ved implementering af større anlægs- og infrastrukturprogrammer.

Risikostyringen har til formål dels at forebygge og forberede virksomheden på hændelser dels at reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af virksomhedens strategiske mål.

Bestyrelsen er overordnet ansvarlig for risikostyringsprocessen, mens den løbende overvågning af og opfølgning på processen varetages af Revisionsudvalget. Ansvar for den løbende opdatering og udvikling af risikostyringsprocessen ligger hos ledelsen.

Rapportering af risici sker én gang årligt til bestyrelsen, mens Revisionsudvalg og ledelse modtager halvårlig rapportering.

Årshjul - risikostyring



Kommerciel

Konkurrencen skærpes over Storebælt

Konkurrencen over Storebælt skærpes i disse år, og DSB udfordres primært af stigningen i salget af personbiler, som er blevet billigere, og relativt lave benzinpriser. En politisk beslutning om at sænke taksten for at køre over Storebæltbroen med i alt 25 procent over de næste fem år, skærper konkurrencen yderligere. DSB følger markedsudviklingen tæt og arbejder løbende på at udvikle og tilbyde konkurrencedygtige billettyper, som skal gøre det attraktivt at vælge toget fremfor bilen.

Faldende antal kunder i S-tog

For første gang i mange år faldt antal kunder i S-tog. Omfattende sporarbejder på centrale strækninger samt forsinkelser i forbindelse med udskiftning af de eksisterende signaler har påvirket antal kunder i negativ retning. For at skærpe kundefokus yderligere arbejder DSB målrettet på en række initiativer, som blandt andet skal medvirke til at forbedre trafikinformationen i forbindelse med sporarbejdet på strækningen mellem Valby og Frederikssund.

Harmonisering af takstsystemer

Harmonisering af takstsystemer på tværs af Danmark skal give kunderne mere enkle og gennemsikkelige priser. DSB har ikke afsluttet analyserne af effekterne af Takst Sjælland, som trådte i kraft i januar 2017, og kender derfor ikke de samlede økonomiske konsekvenser heraf. Udover de umiddelbare usikkerheder knyttet til takstreformernes indtægtsdelingsmodel knytter sig også usikkerhed til harmonisering af takst- og zonesystemerne. DSB følger udviklingen i salget af de forskellige billettyper tæt, ligesom reaktioner fra kunderne overvåges og analyseres.

Materiel og infrastruktur

Ændringer i infrastrukturarbejder

Som operatør er DSB i betydeligt omfang afhængig af, at investeringer i infrastrukturarbejder på jernbanenettet udføres i takt med de fastlagte tidsplaner. Forsinkelser i infrastrukturprojekter såsom signal- og elektrificerings-

programmerne betyder, at den planlagte drift ikke kan afvikles, hvilket har store konsekvenser for kunderne. For at sikre kunderne tog til tiden arbejder DSB løbende på at forbedre sin planlægning i forhold til materiel, vedligeholdelse og disponering af personale, ligesom planlagte sporspærringer søges indarbejdet så tidligt som muligt i kommende køreplaner.

Materielle leverancer til aldrende flåde

Vedvarende vedligeholdelse af togflåden er afgørende for at kunne levere et godt og sikkert produkt til kunderne. Indkøb af reservedele samt komponentreparationer til den aldrende flåde er imidlertid følsom overfor fejltyper, der skaber behov for nye reservedele og komponenter, da mange er unikke og udgået af produktion hos leverandøren. Konsekvensen er, at materiel er ude af drift i længere perioder, hvilket påvirker muligheden for at kunne opretholde en stabil togdrift. For at reducere risikoen fokuseres konstant på udviklingen i driften - herunder værkstedsstyring, indkøb af reservedele og ændrede kørselsmønstre.

Sikkerhed

Sikkerhed går forud for alt i DSB, hvor uheld eller overtrædelse af sikkerhedsregler kan have vidtrækkende konsekvenser. Kundernes og medarbejdernes sikkerhed har derfor højeste prioritet i risikostyringsprocessen samt i udførelsen af det daglige arbejde. For at reducere risici er blandt andet etableret beredskabsplaner, som skal sikre, at man med meget kort varsel kan håndtere uforudsete hændelser. Endelig er DSB underlagt en række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

IT

DSB er afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, der understøtter evnen til at drive en effektiv forretning og samtidig sikrer kundernes og medarbejdernes sikkerhed.

EU's nye persondataforordning træder i kraft i maj 2018, og DSB arbejder på at sikre compli-

ance med de nye krav. Cyberkriminalitet udgør en konkret trussel, da virus- og internetkriminalitet kan skabe driftsmæssige forstyrrelser langt ud over selve hændelsen, ligesom kundernes persondatasikkerhed kan trues. DSB har derfor øget fokus på at beskytte kritiske IT-systemer og data, ligesom der arbejdes målrettet på at udvikle en kultur, hvor medarbejderne har IT-sikkerhed og persondataskyttelse i bevidstheden.

DSB ønsker, at virksomhedens IT skaber grundlaget for øget effektivitet og agilitet - herunder i forhold til løbende at tilpasse produktudbuddet til kundernes behov og konkurrencesituationen. DSB har derfor igangsat en digitaliseringsstrategi, der skal bidrage til et markedsorienteret DSB.

Omdømme

DSB udfører en vigtig samfundsmæssig opgave, og det er derfor af afgørende betydning, at DSB opfattes som en ansvarlig virksomhed, der driver forretning med fokus på etik og overholdelse af lovkrav, mens der skabes vækst og værdi for samfundet. DSB er bevidst om vigtigheden af et godt omdømme og håndterer risikoen ved at have klare retningslinjer og politikker, som skal sikre, at omdømmet ikke lider skade, men løbende forbedres.

Sociale- og medarbejderforhold

DSB har ledelsesfokus på at sikre et godt arbejdsmiljø og har iværksat lokale kampagner for at minimere fald- og snubleulykker, ligesom der arbejdes med langsigtede kampagner for at forebygge arbejdsbetingede lidelser. Derudover er der fokus på at sikre medarbejderes og kunders tryghed på stationer og i tog, og der arbejdes lokalt med forskellige initiativer, der uddanner medarbejderne i konflikthåndtering.

God selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsledelse, der fremgår af "Statens ejerskabspolitik". Bestyrelsens forretningsorden og DSB's vedtægter er 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 efterlever anbefalingerne i det omfang, de er relevante. Anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse findes på www.corporategovernance.dk.

Komitéen for god selskabsledelse har foretaget en revision af komitéens anbefalinger i november 2017. De reviderede anbefalinger er trådt i kraft 1. januar 2018 og anvendes på det virksomhedsmøde, hvor årsrapporten for 2017 behandles. Bestyrelsen har gennemgået og forholdt sig til de reviderede anbefalinger. Redegørelsen for god selskabsledelse efter følg eller forklar-princippet er offentliggjort på www.dsb.dk.

Åbenhed og transparens

Kommunikation

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

Kundeambassadør

Kundeambassadøren behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at kunderne får den service, de er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet, men som mener, at de ikke har fået

et tilfredsstillende svar på deres henvendelse. Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på www.dsb.dk.

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 aflægges regnskab i henhold til årsregnskabsloven og Lov om DSB. Årsrapporten revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor.

Bestyrelsen 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 jernbaneloven.

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 politikker for samfundsansvar, samt om hvordan disse omsættes til handling. Rapporten er for 2017 indarbejdet i årsrapporten under Samfundsansvar. Desuden udarbejdes årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på www.dsb.dk.

Etik

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

Whistleblowerordningen administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. Medarbejdere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svig. I 2017 blev indberettet to sager via ordningen. Ingen af disse sager er vurderet at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed

Bestyrelsen har i 2017 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 opfyldes, idet kønsfordelingen er ligelig i den aktuelle bestyrelsessammensætning (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). Aktiviteterne for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af Mangfoldighed under Samfundsansvar.

Offentlighed

Det ordinære virksomhedsmøde afholdes hvert år inden udgangen af april.

Virksomhedsmødet, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for pressen.

Vedtægter og årsrapport offentliggøres på www.dsb.dk.

Ifølge Lov om DSB gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets

Ombudsmand for sager om medarbejdere og for den jernbanevirksomhed, der udøves 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 (Lov om DSB). Vedtægterne fra 17. december 2015 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Ledelsesudvalg

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

Revisionsudvalg

Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens regnskabsaflæggelse, interne kontroller, 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 2017 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Carsten Gerner, formand
Henriette Fenger Ellekrog
Birthe Østergaard Petersen

Udvalget har i 2017 holdt 5 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Risikostyring
- Intern kontrolstruktur
- Fremtidens Regnskab og Økonomi (FRØ).

Vederlagsudvalg

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

Ved udgangen af 2017 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Annette Sadolin, formand
Peter Schütze
Hans Christian Kirketerp-Møller

Udvalget har i 2017 holdt 4 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- Vederlagspolitik
- Bestyrelsens vederlag
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til administrerende direktør og højtlønnede medarbejdere
- Analyse og vurdering af lønudviklingen samt tendenser i hele lønsummen
- Resultatløn, fastsættelse af mål og opgørelse
- Mål for det underrepræsenterede køn i ledelsen.

Materieludvalg

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

Ved udgangen af 2017 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Christina Grumstrup Sørensen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen

Udvalget har i 2017 holdt 4 møder, hvor der blandt andet blev behandlet følgende emner:

- IC4-status - samt opfølgning på implementering af opdateret idriftsættelsesplan
- Signalprogram (CBTC/ERTMS)
- Elektrificering, inklusive Aarhus
- ME-miljøopgradering
- Desiro - videresalg til Midt/Vest
- Fremtidens tog
- Driftsstatus - herunder MDBF og CBTC

- Dieselstrategi - i lyset af status og eventuelle forsinkelser i signal- og elektrificeringsprogrammer.

Ledelsen

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen består dels af medlemmer valgt af transport-, bygnings- og boligministeren på virksomhedsmødet dels af medlemmer valgt af medarbejderne.

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 evaluering af arbejdet i bestyrelsen og direktionen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at identificere eventuelle 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 2017

I 2017 bestod bestyrelsen af ni medlemmer, hvoraf seks er valgt af transport-, bygnings- og boligministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over bestyrelsen fremgår af afsnittet Om DSB.

De på virksomhedsmødet valgte bestyrelsesmedlemmer anses for at være uafhængige.

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 vedtægterne. Direktionen består af et til fire medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager den daglige ledelse.

Aflønning

Vederlagspolitikken skal understøtte strategier og værdier og har til formål at sikre grundlaget for løn- og ansættelsesvilkår.

Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til, at løndannelsen 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.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

2. februar 2017

Ændring af DSB's direktion

9. februar 2017

DSB årsrapport 2016

14. februar 2017

Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2017

7. marts 2017

Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

11. maj 2017

Indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde

11. maj 2017

Delårsrapport 1. kvartal 2017

22. maj 2017

Protokol for ekstraordinært virksomhedsmøde i DSB

17. august 2017

Halvårsrapport 2017

9. november 2017

Delårsrapport 3. kvartal 2017.

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2017 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 2017 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2017.

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, 6. februar 2018

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Henrik Amsinck

Henriette Fenger Ellekrog

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen

Birthe Østergaard Petersen

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transport-, bygnings- og boligministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven 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 2017 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 i overensstemmelse med årsregnskabsloven 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 standarderne for offentlig revision, 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 koncernregnskabet og årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB 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 koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og 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 standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, 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 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 standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's 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 den selvstændige offentlige virksomhed DSB's 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 konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB 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

- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

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 årsregnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. 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. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsomhed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores 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 årsregnskabet.

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

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

København, 6. februar 2018

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen
CVR-nr. 77806113

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor
MNE-nr. 11689

Peter Gath
Statsaut. revisor
MNE-nr. 19718

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef



Spor
Track

9

10



Spor
Track

11

12

DSB Billetsalg →
DSB Rejsebureau →

Toiletter →

↓ Reventlowspade

↓ Baga

↓ Cyke



Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse						
Modervirksomhed				Koncern		
2016	2017	Note	Beløb i mio. kr.	2017	2016	
			Indtægter			
9.716	10.238	2.1	Nettoomsætning	10.087	10.183	
100	83	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	609	674	
627	579	2.3	Andre driftsindtægter	1.396	1.391	
10.443	10.900		Indtægter i alt	12.092	12.248	
			Omkostninger			
630	1.179	2.4	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.755	1.903	
4.780	4.742	2.5, 2.6, 2.7	Andre eksterne omkostninger	3.842	3.864	
2.630	3.115	2.8, 2.9	Personaleomkostninger	4.234	3.736	
8.040	9.036		Omkostninger i alt	9.831	9.503	
2.403	1.864		Resultat før af- og nedskrivninger	2.261	2.745	
4.643	1.848	3.1, 3.2	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.854	4.634	
-2.240	16		Resultat af primær drift	407	-1.889	
			Finansielle poster			
268	303	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0	
16	25	4.1	Finansielle indtægter	30	13	
310	150	4.1	Finansielle omkostninger	163	317	
-26	178		Finansielle poster, netto	-133	-304	
-2.266	194		Resultat før skat	274	-2.193	
562	17	5.1	Skat af årets resultat	-63	489	
-1.704	211		Årets resultat	211	-1.704	
		4.2	Årets resultat fordeles således:			
			Virksomhedsdeltager i DSB	211	-1.704	
		4.7	Minoritetsinteresser	0	0	
			I alt	211	-1.704	
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:			
0	106		Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet			
75	17		Reserve for udviklingsomkostninger			
-1.779	88		Overført resultat			
-1.704	211		I alt			

Balance – Aktiver					
Modervirksomhed				Koncern	
2016	2017	Note	Beløb i mio. kr.	2017	2016
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
168	112		Udviklingsprojekter	114	172
79	93		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	93	79
247	205		Immaterielle anlægsaktiver i alt	207	251
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
4.226	4.078		Grunde og bygninger	4.446	4.607
8.778	7.498		Transportmateriel	8.408	8.589
706	612		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	767	856
114	211		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	238	145
13.824	12.399		Materielle anlægsaktiver i alt	13.859	14.197
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.303	1.710		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder	0	0
28	707		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
250	207		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	207	250
37	26		Andre tilgodehavender	26	38
1.618	2.650		Finansielle anlægsaktiver i alt	233	288
15.689	15.254		Anlægsaktiver i alt	14.299	14.736
11	13	6.1	Varebeholdninger	458	485
91	91	3.2	Handelsejendomme	109	183
		6.2	Tilgodehavender		
488	565		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	704	621
502	152		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
44	55		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
204	203		Andre tilgodehavender	233	283
138	83	6.3	Periodeafgrænsningsposter	100	155
1.376	1.058		Tilgodehavender i alt	1.037	1.059
18	370		Likvide beholdninger	402	71
1.496	1.532		Omsætningsaktiver i alt	2.006	1.798
17.185	16.786		Aktiver i alt	16.305	16.534

Balance – Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2016	2017	Note	Beløb i mio. kr.	2017	2016
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
75	92	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
503	539		Overført resultat	631	578
0	106		Foreslået udbytte	106	0
5.338	5.497		Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital	5.497	5.338
-	-	4.7	Minoritetsinteresser	0	0
5.338	5.497		Egenkapital i alt	5.497	5.338
			Hensatte forpligtelser		
29	193	8.1	Andre hensatte forpligtelser	241	64
1.010	917	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	851	918
1.039	1.110		Hensatte forpligtelser i alt	1.092	982
			Langfristede gældsforpligtelser		
4.609	3.030	4.4	Langfristede lån	3.030	4.609
-	-		Ansvarlig lånekapital	0	2
591	558		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	558	591
302	265		Anden gæld	265	302
5.502	3.853		Langfristede gældsforpligtelser i alt	3.853	5.504
			Kortfristede gældsforpligtelser		
229	2.071	4.4	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	2.071	229
1.000	0		Kortfristede lån	0	1.000
199	0		Kreditinstitutter	0	199
1.274	1.131		Leverandørgæld	1.452	1.639
1.221	1.054		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
61	169		Selskabsskat	173	63
562	990		Anden gæld	1.206	793
760	911	6.4	Periodeafgrænsningsposter	961	787
5.306	6.326		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	5.863	4.710
10.808	10.179		Gældsforpligtelser i alt	9.716	10.214
17.185	16.786		Passiver i alt	16.305	16.534
		1.1	Generel anvendt regnskabspraksis		
		1.2	Betydelige regnskabsmæssige skøn		
		1.3	Væsentlighed ved regnskabsafslæggelsen		
		8.2	Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser		
		8.3	Nærtstående parter		

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2016	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 sikringsinstrumenter, primo	-	-	342	-	342
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-	-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
Årets resultat	-	17	88	106	211
Valutakursregulering vedrørende tilknyttede virksomheder	-	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	-	107	-	107
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-	-171	-	-171
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	11	-	11
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	2	-	2
Egenkapital pr. 31. december 2017	4.760	92	539	106	5.497

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 2016	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	-	-2	-	-2	-	-2
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	345	-	345	-	345
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-108	-	-108	-	-108
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	7	-	7	-	7
Egenkapital pr. 31. december 2016	4.760	578	0	5.338	0	5.338
Årets resultat	-	105	106	211	0	211
Valutakursregulering	-	-1	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo (note 7.6)	-	108	-	108	-	108
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo (note 7.6)	-	-161	-	-161	-	-161
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	2	-	2	-	2
Egenkapital pr. 31. december 2017	4.760	631	106	5.497	0	5.497

Pengestrømsopgørelse			
		Koncern	
Beløb i mio. kr.	Note	2017	2016
Resultat af primær drift		407	-1.889
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	1.854	4.634
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	177	-37
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-266	-189
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-144	-366
Selskabsskat, betalt	5.1	-6	-98
Ændring i driftskapital		342	95
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		2.364	2.150
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-1.473	-1.147
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	413	253
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	46	9
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-1.014	-885
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		409	-
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		640	1.000
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-229	-1.743
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-1.640	-250
Ændring i kreditinstitutter		-199	-70
Betalt udbytte		0	-173
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		-1.019	-1.236
Ændring i Likvide beholdninger i alt		331	29
Likvide beholdninger 1. januar		71	42
Likvide beholdninger 31. december		402	71

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af Resultatopgørelse og Balance.

Noter og anvendt regnskabspraksis

Sektion 1 Fortolkningsbidrag

Noterne er opdelt efter tema og baseret på væsentlighed. Formålet er at sikre, at den finansielle rapportering reflekterer og er tilpasset 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	Arbejds kapital
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 årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2016.

Præsentation

Der er foretaget reklassifikation af indtægter fra Kioskvarer mv., som er indregnet under Andre driftsindtægter mod tidligere Nettoomsætning. Sammenligningstal er tilpasset.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Der er ikke foretaget ændringer af væsentlige regnskabsmæssige skøn i 2017.

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 afhændelssummen 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 besluttet 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 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. De momsfrie aktiviteter relaterer sig til passagerbefordring. Endvidere opgøres lønsumsafgift.

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 likvide beholdninger og koncernens likvide beholdninger 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 Om-sætningsaktiver 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.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter 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 Vederlæg 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 Resultatdisponering
- 4.3 Finansielle anlægsaktiver
- 4.4 Låntagning og likviditet
- 4.5 Rentebærende gæld, netto
- 4.6 Finansielle poster netto, betalt
- 4.7 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 Råvarepriserisiko
- 7.4 Likviditetsrisiko
- 7.5 Modpartsrisiko
- 7.6 Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

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

En række regnskabsmæssige skøn er anvendt ved fastlæggelse og efterlevelse af regnskabspraksis.

Måling af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser er baseret på skøn over, hvorledes fremtidige begivenheder påvirker værdien af disse aktiver og forpligtelser på balancedagen. Skøn, der er væsentlige for regnskabsaflæggelsen, foretages blandt andet for anlægsaktivers levetid, pengestrømme fra investeringer med tilhørende diskonteringsratser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventualforpligtelser.

De foretagne skøn og forudsætninger er ligeledes baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige.

Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Endvidere er forretningsaktiviteter underlagt risici og usikkerheder, som ikke kan kontrolleres, og som kan føre til, at de faktiske resultater afviger fra disse skøn.

Værdiansættelse af transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er behæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn.

De betydelige regnskabsmæssige skøn omfatter blandt andet forventninger til fremtidig anvendelse af togmateriellet, scrapværdi samt den tekniske og økonomiske levetid.

De foretagne skøn er yderligere beskrevet i noten for Materielle anlægsaktiver (sektion 3), hvortil der henvises.

1.3 Væsentlighed ved regnskabsaflæggelsen

Ved udarbejdelse af årsregnskabet vurderes på individuelt grundlag om en regnskabspost er væsentlig. Dette 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 indtægter og omkostninger i forbindelse med udførelse af driften.

Hovedbegivenheder i 2017 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	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
4.011	3.985	Fjern- & Regionaltog	3.963	3.989
1.505	1.510	S-tog	1.510	1.505
5.516	5.495	Passageromsætning i alt	5.473	5.494
4.178	4.109	Indtægter fra trafikkontrakter	4.286	4.394
9	8	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	288	282
13	626	Salg og udlejning af togmateriel	40	13
9.716	10.238	I alt	10.087	10.183

Passageromsætning i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 30 mio. kr. (2016: 27 mio. kr.). Salg og udlejning af togmateriel er i 2017 påvirket af, at modervirksomheden har solgt 67 dobbeltdækkervogne til en tilknyttet virksomhed. Salget er præsenteret som Nettoomsætning, idet salg af togmateriel ligger i naturlig forlængelse af formålet med at drive jernbanevirksomhed.

Regnskabspraksis

Passageromsætning indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salg og udbetalinger vedrørende rejsetidsgarantiordninger fratrækkes i nettoomsætningen. Indtægter fra kontrolafgifter måles efter fradrag af forventet tab.

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes i de perioder, kontraktbetalingen vedrører.

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).

Indtægter fra salg af togmateriel, som er erhvervet med videresalg for øje, indregnes, når levering og risikoovergang har fundet sted.

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

I modervirksomheden udgør værdien af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 79 mio. kr. i 2017 (2016: 108 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2017 udgør 92 mio. kr. (2016: 75 mio. kr.) og er reduceret med afskrivninger og 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.

Note 2.3: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
0	2	Kioskvarer mv.	821	856
125	153	Udlejning og forpagtning	193	162
19	18	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	276	212
355	356	Koncerninterne indtægter	-	-
128	50	Øvrige	106	161
627	579	I alt	1.396	1.391

Andre driftsindtægter var i 2017 påvirket af poster af engangskarakter i form af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 254 mio. kr. (2016: 193 mio. kr.).

Indtægter fra Kioskvarer mv. relaterer sig til salg fra 7-eleven butikker på stationer, hvor DSB er franchisetager.

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden - herunder indtægter fra koncernens ejendomsbesiddelser enten via udlejningsaktiviteter, gevinst ved salg af grunde og bygninger - og indtægter fra Kioskvarer mv.

Koncerninterne indtægter i modervirksomheden omfatter samhandel med tilknyttede virksomheder.

Indtægter indregnes, når levering og risikoovergang har fundet sted, til dagsværdien af det aftalte vederlag med fradrag af eventuelle rabatter, moms og afgifter opkrævet på vegne af tredjepart.

Note 2.4: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
535	453	Energi til fremføring	458	546
23	22	Kioskvarer mv.	574	608
72	704	Reserve dele og togmateriel mv.	723	749
630	1.179	I alt	1.755	1.903

Reserve dele og togmateriel mv. er i 2017 påvirket af, at modervirksomheden har købt 67 dobbeltdækkervogne med henblik på videresalg til en tilknyttet virksomhed.

Regnskabspraksis

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

Energi til fremføring korrigeres for effekten af realiserede afledte finansielle instrumenter.

Note 2.5: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
645	672	Infrastrukturafgifter	715	689
1.549	1.629	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	780	701
388	391	Administrationsomkostninger	438	422
167	136	Drift af bygninger og lokaler mv.	214	214
402	405	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	393	397
203	193	Leje af togmateriel	156	203
147	134	Erstatningskørsel mv.	147	161
-20	-2	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	33	-15
313	297	Provisioner mv.	210	203
156	136	Salg og markedsføring	136	156
116	100	Personalerelaterede omkostninger	123	130
115	141	Lønsumsafgift	131	120
15	8	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	10	23
584	502	Øvrige eksterne omkostninger	356	460
4.780	4.742	I alt	3.842	3.864

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger i forhold til såvel jernbanevirksomheden som andre driftsaktiviteter. Ikke afløftningsberettiget moms præsenteres som en del af den relaterede omkostning.

Note 2.6: Konsulenthonorarer

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
23	29	Advokater	30	24
211	228	IT-konsulenter	228	215
35	16	Managementkonsulenter	19	40
0	1	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	3	1
51	40	Teknisk rådgivning	21	36
74	83	Programbistand	83	72
394	397	I alt	384	388

Noten Konsulenthonorarer og noten Revisionshonorar udgør tilsammen Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar i noten Andre eksterne omkostninger.

Note 2.7: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
		Lovpligtig revision:		
4,4	4,0	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	4,7	5,3
0,9	1,8	Rigsrevisionen	1,8	0,9
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,8	1,1	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	1,1	0,8
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,6	0,3	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	0,3	0,7
		Andre ydelser:		
0,8	1,3	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab	1,3	0,8
7,5	8,5	I alt	9,2	8,5

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen.

Note 2.8: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
2.240	2.303	Lønninger og gager	3.285	3.206
364	786	Pensioner	908	486
26	26	Andre omkostninger til social sikring	41	44
2.630	3.115	I alt	4.234	3.736
4.757	4.736	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.292	7.285

I Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede indgår i 2017 antal ansatte i pro rata konsoliderede virksomheder med 88 (2016: 90).

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.

DSB har i december 2017 besluttet at effektivisere administrationen ved at reducere cirka 100 stillinger i januar 2018. Dette har påvirket Lønninger og gager og Pensioner i 2017 med 77 mio. kr.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2017 udgjorde 26 procent (2016: 26 procent) af den pensionsgivende løn. DSB har i 2017 indgået aftale om risikoafkøb af pensionsbidrag for tjenestemandsansatte på i alt 388 mio. kr., således at det fremtidige pensionsbidrag udgør fast 15 procent af den pensionsgivende løn. For tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven, og den med staten indgåede aftale ændrer ikke herved.

Der henvises i øvrigt til noten Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser.

Pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere udgiftsføres.

DSB 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 316 ultimo 2017 mod 302 ultimo 2016.

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger indeholder lønninger, pensionsbidrag, honorar og andre omkostninger til social sikring til virksomhedens ansatte - herunder til direktion og bestyrelse.

Note 2.9: Vederlag til direktion og honorar til bestyrelse

Vederlag til direktionen (i 1.000 kr.)	2017	2016
Flemming Jensen	6.102,0	5.675,2
Thomas Thellersen Børner	3.435,8	3.367,8
Anders Egehus (Udtrådt 31. december 2017)	3.523,6	4.079,4
Jürgen Müller (Indtrådt 1. februar 2017)	3.177,9	-
I alt	16.239,3	13.122,4

Udbetalt vederlag i 2017 til et tidligere medlem af direktionen udgjorde 1.795,7 tkr. (2016: 3.520,9 tkr.).

Betalt vederlag til direktionen er fordelt således: Lønninger 13.367,6 tkr. (2016: 13.023,5 tkr.), pensionsbidrag 1.278,3 tkr. (2016: 1.256,2 tkr.) og variable vederlag 3.389,1 tkr. (2016: 2.363,6 tkr.).

Direktionen har en resultatlønsaftale, som kan honoreres med op til 25 procent af den faste løn. Opsigelsesvarsel udgør 12 måneder for den administrerende direktør.

Honorar til medlemmerne af bestyrelsen (i 1.000 kr.)	Bestyrelse	Revisionsudvalg	Vederlagsudvalg	Materieludvalg	I alt 2017	I alt 2016
Peter Schütze	558,0	-	55,0	55,0	668,0	655,0
Annette Sadolin	372,0	-	110,0	-	482,0	435,0
Henrik Amsinck (Tiltrådt 19. maj 2017)	115,0	-	-	-	115,0	-
Lars Andersen (Udtrådt 1. marts 2017)	31,0	13,3	-	-	44,3	245,0
Henriette Fenger Ellekrog (Tiltrådt 19. maj 2017)	115,0	6,7	-	-	121,7	-
Carsten Gerner	186,0	160,0	-	-	346,0	325,0
Helge Israelsen (Udtrådt 1. marts 2017)	31,0	-	-	-	31,0	238,3
Christina Grumstrup Sørensen	186,0	-	-	110,0	296,0	238,3
Andreas Hasle (Udtrådt 1. oktober 2016)	-	-	-	-	-	183,8
Hans Christian Kirketerp-Møller	186,0	-	55,0	-	241,0	220,0
Preben Steenholt Pedersen	186,0	-	-	55,0	241,0	220,0
Birthe Østergaard Petersen (Indtrådt 1. oktober 2016)	186,0	53,3	-	-	239,3	41,2
I alt	2.152,0	233,3	220,0	220,0	2.825,3	2.801,6

Sektion 3 Driftsmateriel

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

Hovedbegivenheder i 2017 er nærmere beskrevet i Finansiell beretning.

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 un- der udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2017	1.361	85	1.446
Årets tilgang	-	79	79
Overført	71	-71	0
Årets afgang	-43	-	-43
Kostpris pr. 31. december 2017	1.389	93	1.482
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2017	-1.193	-6	-1.199
Årets afskrivninger	-105	-	-105
Årets nedskrivninger	-12	-	-12
Årets afgang	33	6	39
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2017	-1.277	0	-1.277
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	112	93	205
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	168	79	247

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.			
Koncern	Udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2017	1.433	85	1.518
Årets tilgang	-	79	79
Overført	71	-71	0
Årets afgang	-43	-	-43
Kostpris pr. 31. december 2017	1.461	93	1.554
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2017	-1.261	-6	-1.267
Årets afskrivninger	-107	-	-107
Årets nedskrivninger	-12	-	-12
Årets afgang	33	6	39
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2017	-1.347	0	-1.347
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	114	93	207
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	172	79	251

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 omkostninger til eksterne konsulenter, direkte lønninger samt indkøbte materialer.

Regnskabspraksis

Immaterielle anlægsaktiver omfatter primært udviklingsprojekter - herunder brugsrettigheder og software.

Udviklingsprojekter 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. Det er en forudsætning, at projekterne er klart defineret og identificerbare, og at den tekniske gennemførlighed, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises. 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 personaleomkostninger 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.

Beskrivelse af omkostninger til udviklingsprojekter bundet på egenkapitalen findes i anvendt regnskabspraksis i sektion 1 under Reserve for udviklingsomkostninger.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.					
Modervirksomhed	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2017	7.307	25.006	2.672	116	35.101
Årets tilgang	101	436	-	360	897
Overført	35	207	23	-265	0
Årets afgang	-26	-866	-424	-	-1.316
Kostpris pr. 31. december 2017	7.417	24.783	2.271	211	34.682
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2017	-3.081	-16.228	-1.966	-2	-21.277
Årets afskrivninger	-186	-1.348	-99	-	-1.633
Årets nedskrivninger	-84	0	-14	-	-98
Årets afgang	12	291	420	2	725
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2017	-3.339	-17.285	-1.659	0	-22.283
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	4.078	7.498	612	211	12.399
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	4.226	8.778	706	114	13.824
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2017	8.057	24.652	3.260	146	36.115
Reklassifikation	-8	-	-	-	-8
Årets tilgang	103	966	1	402	1.472
Overført	43	207	60	-310	0
Årets afgang	-32	-192	-448	-	-672
Kostpris pr. 31. december 2017	8.163	25.633	2.873	238	36.907
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2017	-3.450	-16.063	-2.404	-1	-21.918
Reklassifikation	2	-	-	-	2
Årets afskrivninger	-189	-1.315	-132	-	-1.636
Årets nedskrivninger	-85	0	-14	-	-99
Årets afgang	5	153	444	1	603
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2017	-3.717	-17.225	-2.106	0	-23.048
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	4.446	8.408	767	238	13.859
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	4.607	8.589	856	145	14.197
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

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 47,5 mio. EUR er stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 395 mio. kr.

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

DSB har i 2017 i forbindelse med etableringen af Cityringen modtaget tilskud i form af 6 elevatorer på Københavns Hovedbanegård fra Metroselskabet I/S. Værdien af tilskuddet indregnes løbende over aktivernes levetid gennem reduktion af de månedlige afskrivninger på aktiverne.

Baseret på tidligere erfaringer er scrapværdien for togmateriel vurderet til 0 kr.

Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017 er påvirket af reklassifikation til Handelsejendomme.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver (fortsat)**Specifikation af togmateriel****Beløb i mio. kr.**

Koncern	Kostpris pr. 31. december 2017	Af- og ned- skrivninger pr. 31. december 2017	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2017	Regnskabs- mæssig værdi pr. 31. december 2016
Tog				
IC2-togsæt	0	0	0	0
IC3-togsæt	2.448	-2.080	368	406
IC4-togsæt	4.358	-3.160	1.198	1.322
IR4-togsæt	2.177	-1.965	212	299
Øresunds-togsæt	1.861	-1.332	529	623
Dobbeltdekkervogne	1.126	-122	1.004	552
Desiro-togsæt	146	-59	87	92
MR-togsæt	108	-108	0	0
ICE-TD togsæt	0	0	0	7
ME-diesellokomotiver	313	-312	1	0
EA-ellokomotiver	81	-54	27	26
LCC-aktiver (større vedligeholdelseeftersyn af togsæt) i alt	1.751	-967	784	792
Omløbsvarer	541	-266	275	232
I alt Fjern- & Regionaltog	14.910	-10.425	4.485	4.351
S-togsæt	10.173	-6.596	3.577	3.962
LCC-aktiver (større vedligeholdelseeftersyn af togsæt) i alt	385	-91	294	232
Omløbsvarer	150	-88	62	70
I alt S-tog	10.708	-6.775	3.933	4.264
Andre tog	28	-25	3	5
Garantier mv. modregnet	-13	0	-13	-31
Regnskabsmæssig værdi	25.633	-17.225	8.408	8.589

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

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. Afskrivning ophører, såfremt restværdien overstiger aktivets regnskabsmæssige værdi.

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 salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Handelsejendomme

Handelsejendomme omfatter bygninger og grunde, som oprindeligt ikke er erhvervet med videresalg for øje, men som forventes solgt inden for 12 måneder.

Handelsejendomme måles til kostpris fratrukket akkumulerede afskrivninger foretaget før reklassifikation fra anlægsaktiver til Handelsejendomme, hvorefter der ikke længere afskrives.

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 forpligtelser.

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 generering af likviditet har medført, at rentebærende gæld, netto er blevet reduceret med 1.232 mio. kr. i 2017.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
3	3	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
3	3	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	3	3
10	9	Øvrige	16	10
-	10	Valutakursgevinster mv.	11	-
16	25	I alt	30	13
Finansielle omkostninger				
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
307	150	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	163	315
3	-	Valutakurstab mv.	-	2
310	150	I alt	163	317

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 Resultatdisponering

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
Årets resultat fordeles således:				
		Virksomhedsdeltager i DSB	211	-1.704
		Minoritetsinteresser	0	0
		I alt	211	-1.704
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:				
0	106	Udbytte til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet		
75	17	Reserve for udviklingsomkostninger		
-1.779	88	Overført resultat		
-1.704	211	I alt		

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapital- andele i tilknyttede virksom- heder	Kapital- andele i associerede virksom- heder	Lån mv. til tilknyttede virksom- heder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksom- heder	Andre tilgode- havender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2017	1.887	413	154	250	37	2.741
Valutakursregulering	-4	-	-	-	-	-4
Årets tilgang	337	-	789	3	2	1.131
Årets afgang	-283	-	-236	-46	-13	-578
Kostpris pr. 31. december 2017	1.937	413	707	207	26	3.290
Værdireguleringer pr. 1. januar 2017	-584	-413	-126	0	-	-1.123
Valutakursregulering	2	-	1	-	-	3
Årets resultat	303	0	-	-	-	303
Modtaget udbytte	-243	-	-	-	-	-243
Øvrige reguleringer	295	-	125	-	-	420
Værdireguleringer pr. 31. december 2017	-227	-413	0	0	-	-640
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	1.710	0	707	207	26	2.650
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	1.303	0	28	250	37	1.618

Beløb i mio. kr.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Andel af indre værdi	
			Selskabs- kapital	Moder- virksomhed 2017
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	685
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	60
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	559
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	63
- DSB Småland AB ¹⁾	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	4
- VIAS GmbH ²⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS Logistik GmbH ²⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
Selskabet af 23.12.2014 A/S	Danmark	100%	0,5 mio. DKK	1
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100%	1,5 mio. DKK	161
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100%	1,5 mio. DKK	177
DOT - Din offentlige Transport I/S ²⁾	Danmark	33%	0,3 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				1.710

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

²⁾ Associerede virksomheder indregnet efter principperne for pro rata konsolidering.

Likvidationen af DSB Øresund Holding ApS og DSB Øresund A/S er endeligt afsluttet i april 2017. Likvidationsprovenu til DSB og minoritetsanpartshaver udgjorde 0 mio. kr.

DSB har i 2017 solgt den tilknyttede virksomhed DSB Uppland AB.

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.

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

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)					
Beløb i mio. kr.					
Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt	
Kostpris pr. 1. januar 2017	413	250	38	701	
Årets tilgang	-	3	1	4	
Årets afgang	-	-46	-13	-59	
Kostpris pr. 31. december 2017	413	207	26	646	
Værdireguleringer pr. 1. januar 2017	-413	0	-	-413	
Årets resultat	-	-	-	0	
Værdireguleringer pr. 31. december 2017	-413	0	-	-413	
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	0	207	26	233	
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2016	0	250	38	288	
Kapitalandele i associerede virksomheder					
Beløb i mio. kr.					
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2017	Koncern 2017
Rejsekort A/S	Danmark	45,0%	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 og Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

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

Note 4.4: Låntagning og likviditet

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
4.838	5.101	Udstedte obligationer	5.101	4.838
199	0	Kreditinstitutter	0	199
1.000	0	Kortfristede lån	0	1.000
404	322	Øvrige	322	404
6.441	5.423	I alt	5.423	6.441

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 1.897 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2016: 3.082 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 valutakurs- og renterisici forbundet med ovenstående Låntagning og likviditet udgør -827 mio. kr. pr. 31. december 2017 (2016: -573 mio. kr.), hvoraf -240 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2016: -169 mio. kr.).

Pr. 31. december 2017 udgør afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 51 mio. kr. (2016: 69 mio. kr.) og 845 mio. kr. (2016: 611 mio. kr.).

Regnskabspraksis

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

Øvrige gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Note 4.5: Rentebærende gæld, netto

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2017	2016
Langfristede lån	3.030	4.609
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	2.071	229
Kortfristede lån	0	1.000
Kreditinstitutter	0	199
Øvrige	322	404
Ansvarlig lånekapital, gæld	0	2
Rentebærende gæld	5.423	6.443
Likvider og værdipapirer	-402	-71
Deponeringer	-12	-88
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	-207	-250
Rentebærende aktiver	-621	-409
I alt	4.802	6.034

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2017	2016
Finansielle indtægter	30	13
Finansielle omkostninger	-163	-317
Øvrige, herunder finansielle instrumenter	-11	-62
I alt	-144	-366

Note 4.7: Minoritetsinteresser

Virksomhedens tilknyttede virksomhed med minoritetsinteresser omfattede DSB Øresund Holding ApS i likvidation. Likvidationen af DSB Øresund Holding ApS er endeligt afsluttet i april 2017. Likvidationsprovenu til DSB og minoritetsanpartshaver udgjorde 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

I 2017 udgør Skat af årets resultat en indtægt på 17 mio. kr. i modervirksomheden og en omkostning på 63 mio. kr. i koncernen.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
70	-137	Beregnet skat af årets resultat	-192	26
492	154	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	128	461
-	-	Skat vedrørende intern avance	1	1
562	17	Skat af årets resultat	-63	488
0	0	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	1
562	17	Skat i alt	-63	489
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
29,2%	-30,8%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradagsberettigede omkostninger	0,9%	4,3%
0,2%	0,0%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,0%	0,9%
51,4%	-8,8%	Effektiv skatteprocent for året	22,9%	27,2%
98	6	Betalt skat i året	6	98

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 posteringsført 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	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
1.505	1.010	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	918	1.390
-3	61	Regulering primo	62	-9
0	0	Regulering vedrørende tidligere år	0	-1
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende intern avance	-1	-1
-492	-154	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-128	-461
1.010	917	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	851	918
Udskudt skat vedrører:				
3	1	Immaterielle anlægsaktiver	-5	-6
1.070	1.043	Materielle anlægsaktiver	1.034	1.028
24	4	Omsætningsaktiver	-26	-4
-87	-131	Hensatte forpligtelser	-151	-99
-	-	Skat vedrørende intern avance	-1	-1
1.010	917	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	851	918

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 173 mio. kr. pr. 31. december 2017 (2016: 63 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 hæftelsen udgør et større beløb.

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

Regnskabspraksis

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode 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 eliminerings 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.

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	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
10	12	Olie til fremføring	12	10
0	0	Reserve dele mv.	409	436
1	1	Kioskvarer mv.	37	39
11	13	I alt	458	485

Reserve dele mv. anvendes til reparation og vedligeholdelse af togmateriel. Der er for visse grupper af Reserve dele mv. usikkerhed omkring tidspunktet for anvendelsen, mens sikkerhedslagre oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2017 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 230 mio. kr. (2016: 232 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer sig til Reserve dele mv.

Regnskabspraksis

Olie til fremføring og Reserve dele 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 nettorealiseringsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealiseringsværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget.

Note 6.2: Tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sammensætter sig således:		
69	76	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	76	69
79	193	Tilgodehavende kontraktbetaling	193	79
340	296	Øvrige tilgodehavender	435	473
488	565	I alt	704	621

DSB er ikke væsentligt eksponeret over for enkelt-kunder, da Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser er fordelt på et væsentligt antal kunder - både privatpersoner, private virksomheder og offentlige institutioner. For Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser er ikke i væsentlig grad modtaget sikkerhed. Indbetalte deposita anses som sikkerhed for tilgodehavender fra udlejningsaktivitet.

Alle Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser forfalder inden for 1 år.

Hensættelse til tab på tilgodehavender

Vurdering af indikationer på værdiforringelse af Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser foretages løbende.

Opgørelse af hensættelse til forventede tab er foretaget ved segmentering af populationen af Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser. Segmenteringen adskiller porteføljen i typen af kunder, typen af tilgodehavender samt historiske tabserfaringer. Baseret på segmenteringen opgøres en gennemsnitlig forventet tabsprocent.

Pr. 31. december 2017 er der ikke hensat til tab vedrørende Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, Tilgodehavende sambeskatningsbidrag, Andre tilgodehavender, Periodeafgrænsningsposter, Lån mv. til tilknyttede virksomheder eller Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder.

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Hensættelse til forventet tab er baseret på historisk erfaring og foretages, når der er 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 hensættelse til tab på individuelt niveau.

Note 6.3: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)				
Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
80	28	Forudbetalte omkostninger mv.	35	87
8	8	Finansielle instrumenter	8	8
50	47	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	57	60
138	83	I alt	100	155

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
318	320	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	320	318
24	16	Finansielle instrumenter	16	24
418	575	Øvrige	625	445
760	911	I alt	961	787
Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:				
535	505	Indenfor 1 år	555	562
225	406	Efter 1 år	406	225
760	911	I alt	961	787

Regnskabspraksis

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

Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel omfatter solgte billetter, hvor rejsetidspunkt er efter 31. december.

Sektion 7 Finansielle forhold

DSB definerer risici som en usikkerhed knyttet til fremtidige målsætninger, der kan ramme bredt på sikkerhed, punktlighed, omdømme og økonomi. Finansielle risici vedrører renter, valutakurs, råvarepris, likviditet og modparter.

Renterisici relaterer til ændringer i finansieringsrenterne.

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

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

Likviditetsrisici relaterer til mulighederne for at tilvejebringe likviditet - ikke mindst i en situation, hvor der er krise på de finansielle markeder.

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
7.6	Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, valutakurs-, råvarepris-, likviditets- og modpartsrisici. 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.

I overensstemmelse med politikken skal DSB 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 risikoeksponering eller -styring sammenholdt med 2016.

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 tilgodehavender 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. Resultater den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resultater 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.)	Valuta- swap, DKK (mio.)	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Restløbetid	Gennem- snitlig ef- fektiv rente	Varighed (år)	Markeds- værdi af valuta- og renteswap
Pr. 31. december 2017								
NOK	800	781	-	100%	0,5	1,1%	0,5	-182
SEK	3.330	2.745	-	100%	2,1	0,4%	2,1	-173
JPY	20.000	1.314	-	100%	22,5	3,3%	15,3	-406
EUR	78	583	-	100%	4,0	2,6%	3,8	-66
Portefølje		5.423	-	100%	7,0	1,4%	6,4	-827
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	-143
SEK	2.800	2.335	42%	58%	2,6	0,4%	1,6	-87
JPY	20.000	1.314	-	100%	23,5	3,2%	16,1	-264
EUR	82	612	-	100%	4,8	3,0%	4,5	-79
Portefølje		6.441	35%	65%	6,9	1,3%	6,0	-573

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Den primære renteeksponering i forbindelse hermed er relateret til udsving i CIBOR, 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.

Rentefølsomhed må inden for en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved et procentpoints ændring i renten), gældsporteføljen skal have en varighed mellem 3 og 10 år, og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente. I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på bruttogælden 6,4 år (2016: 6,0 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end et år (2016: 65 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Note 7.2: Valutakursrisiko

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

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

Øvrige 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 driften relaterer sig primært til olieforbruget. Andre valutakursrisici ved samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK og EUR.

DSB har valutakursrisici over for SEK som følge af indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstog-sæt og over for EUR i forbindelse med køb af togmateriel.

Nettoaktiver i egenkapitalinvesteringer i udenlandske tilknyttede virksomheder er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne omregningsrisiko afdækkes ikke.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

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

	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.			
	Likvider og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat	
Pr. 31. december 2017								
NOK	0	-800	800	0	10,0%	0	0	
USD	0	-28	27	-1	10,0%	-1	116	
SEK	97	-3.349	3.021	-231	10,0%	-17	-17	
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0	
EUR	4	-83	78	-1	0,5%	0	0	
Pr. 31. december 2016								
NOK	-1	-800	800	-1	10,0%	0	0	
USD	-2	-29	32	1	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	

Positionen i SEK er udtryk for afdækning af fremtidigt cash flow.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2017 (2016).

Note 7.3: Råvarepriserisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel			Følsomhed		
	Markeds-værdi af råvareswaps	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2017						
Råvare - olie	27	55.670 tons	49.200 tons	10,0%	0	18
Råvare - el	2	323.677 mWh	276.779 mWh	10,0%	0	7
Pr. 31. december 2016						
Råvare - olie	-2	59.566 tons	55.200 tons	10,0%	0	20
Råvare - el	11	343.445 mWh	236.460 mWh	10,0%	0	5

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2017 (2016).

DSB anvender olie og el i driften og er derfor eksponeret for råvarepriserisici, som risikoafdækkes. Afdækningen foretages løbende og ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

88 procent af det forventede olieforbrug i 2018 afdækket pr. 31. december 2017 (2016: 93 procent). Tilsvarende er 86 procent af det forventede elforbrug i 2018 er afdækket pr. 31. december 2017 (2016: 69 procent).

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabs-mæssig værdi	Kontrakt-lige penge-strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - hovedstol	5.101	5.423	2.071	1.666	1.686
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	561	1.718	357	220	1.141
Andre finansielle instrumenter	-33	-37	-29	-8	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	0	0	0	-	-
Leverandørgæld	1.452	1.452	1.452	-	-
I alt pr. 31. december 2017	7.081	8.556	3.851	1.878	2.827

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Regnskabs-mæssig værdi	Kontrakt-lige penge-strømme 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	-	-
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 2017 er indfriet. I forbindelse med køb af 67 dobbelt-dækkervogne er optaget et 10-årigt serielån på nominelt 530 mio. SEK.

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

Pr. 31. december 2017 var indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 1.850 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.150 mio. kr. med udløb i perioden 2018-2022 (2016: opsigelige på 1.500 mio. kr. og ikke opsigelige på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2017-2021). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 4.346 mio. kr. (2016: 2.447 mio. kr.).

Note 7.5: Modpartsrisiko

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

Likvide midler er placeret i banker, og aftaler om finansielle instrumenter er indgået med finansielle institutioner, som mindst er rated A baseret på Standard & Poor's rating.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2017 i alt 527 mio. kr. (2016: 228 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse tre poster pr. 31. december 2017 i stedet 66 mio. kr. (2016: 12 mio. kr.).

Note 7.6: Markedsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
-51	-157	Valutakursswaps	-157	-51
-117	-83	Renteswaps	-83	-117
11	2	Elprisswaps	2	11
-2	27	Olieprisswaps	27	-2
22	-8	Valutaterminskontrakter	5	21
30	48	Udskudt skat	45	30
-107	-171	I alt	-161	-108

Markedsværdien af indgåede finansielle instrumenter, som er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen.

Sektion 8 Øvrige noter

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

Koncernen har i 2017 foretaget en række ejendoms- salg, hvor avancen netto er indregnet under Andre driftsindtægter.

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 anlægs-aktiver
- 8.5 Begivenheder efter balancedagen

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Omstruk- turering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2017	0	29	29
Hensat	68	98	166
Anvendt	-	-2	-2
Tilbageført	-	-	0
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2017	68	125	193

Beløb i mio. kr.

Koncern	Tabsgivende kontrakter	Omstruk- turering - Personale	Øvrige forpligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2017	23	0	41	64
Hensat	9	77	102	188
Anvendt	0	-	-1	-1
Tilbageført	-	-	-10	-10
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2017	32	77	132	241

Omstrukturering - Personale vedrører fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen.

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

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende blandt andet udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser.

Regnskabspraksis

Hensatte forpligtelser indregnes, når DSB 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	
2016	2017	Beløb i mio. kr.	2017	2016
4	0	Eventualaktiver	0	4
179	202	Eventualforpligtelser	308	305
2.915	3.414	Øvrige økonomiske forpligtelser	2.527	2.998

I eventualforpligtelser indgår garantier på i alt 146 mio. kr. (2016: 161 mio. kr.) for de 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 antal kunder 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 2017 solgt ledige arealer mv. med en avance på i alt 1.040 mio. kr. (2016: 783 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 325 mio. kr. (2016: 304 mio. kr.).

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd 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 forventet pensionsalder og lønudvikling mv. Afvigelser fra disse forudsætninger kan under visse omstændigheder medføre en efterregulering af bidragene i form af en yderligere betaling til eller fra staten på pensioneringstidspunktet. Bidragsatsen udgjorde 26 procent i 2017. DSB har i 2017 indgået aftale om risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsbetaling, således at pensionsatten fra 2018 udgør fast 15 procent.

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

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 forpligtelser indgår leje af togmateriel med i alt 112 mio. kr. (2016: 184 mio. kr.), hvoraf 41 mio. kr. forfalder i 2018 (2016: 80 mio. kr.) og 71 mio. kr. i perioden 2019-2020 (2016: 104 mio. kr. i perioden 2018-2020).

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden frem til 2028 at betale et årligt abonnement. Den samlede forpligtelse er opgjort til 1.565 mio. kr. (2016: 1.590 mio. kr.), hvoraf 138 mio. kr. forfalder i 2018 (2016: 131 mio. kr.) og 567 mio. kr. forfalder i perioden 2019-2022 (2016: 524 mio. kr. i perioden 2018-2021).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service og support til slutbrugerne samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 108 mio. kr. (2016: 247 mio. kr.), hvoraf 67 mio. kr. forfalder i 2018 (2016: 112 mio. kr.) og 41 mio. kr. forfalder i 2019 (2016: 135 mio. kr. i perioden 2018-2019).

DSB har 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 219 mio. kr. (2016: 240 mio. kr.),

hvoraf 33 mio. kr. forfalder i 2018 (2016: 32 mio. kr.) og 114 mio. kr. i perioden 2019-2022 (2016: 117 mio. kr. i perioden 2018-2021).

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

Øvrige økonomiske forpligtelser har herudover tidligere bestået af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Den resterende købsforpligtelse på IC2- og IC4-togsæt er pr. 31. december 2017 opgjort til i alt 0 mio. kr. (2016: 6 mio. kr.) før rabatter. Købsforpligtelse på 67 dobbeltdækkervogne er pr. 31. december 2017 opgjort til i alt 0 mio. kr. (2016: 585 mio. kr.), idet disse er erhvervet i 2017.

DSB er interesseret i DOT - Din offentlige Transport I/S og hæfter solidarisk for interessentskabets samlede gæld og forpligtelser.

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 samt Banedanmark) består af:

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2017	2016
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.109	4.178
Bonus vedrørende trafikkontrakter	0	6
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	29	16
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	670	644
Garantiprovision	17	16
Forudbetalinger		
Forudbetalt trafikkontraktbetaling	393	261

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

DSB modtog i 2016 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

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2017	2016
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	276	212
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-10	-23
I alt	266	189

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Som offentliggjort 13. oktober 2017 har DSB indgået betinget aftale om salg af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge 32 i København. Salget er endeligt gennemført i februar 2018.

Der er i øvrigt ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2017, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2017.

Øvrige forhold

Direktør for Drift Anders Egehus er udtrådt af direktionen pr. 31. december 2017 i forbindelse med sin fratrædelse.

Driftsaktiviteter

Trafikkontrakten 2015-2024

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

Den med Transportministeriet indgåede kontrakt er 10-årig betinget af overholdelse af operatørpunktlighed og effektiviseringskrav.

Operatørpunktligheden opgøres som den samlede punktighed med fradrag for forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Kravet til operatørpunktligheden anses for opfyldt, hvis kravene for henholdsvis Fjern- & Regionaltog og S-tog 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 operatørpunktlighed i 2015 og effektivitetskrav i 2015 og 2016. For 2017 opnåede DSB point for både operatørpunktlighed og effektivitetskrav. Herved har DSB samlet set allerede ved udgangen af 2017 opnået de 5 point, som var forudsat ved udgangen af 2019.

DSB indgik i december 2017 en tillægskontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Tillægskontrakten reducerer kontraktbetalingen med 2,3 mia. kr. i trafikkontraktens restløbetid (2018-2024).

Produktivitet

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede

	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	7.041	7.056	-15	0
Svenske aktiviteter	-	96	-96	-
Tyske aktiviteter ¹⁾	91	87	4	5
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.132	7.239	-107	-1
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.292	7.285	7	0

¹⁾ Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personaleomkostninger pro rata med 50 procent.

Nedgangen i antal fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter skyldes blandt andet færre medarbejdere i 2017 som følge af ophørte aktiviteter - herunder lukning af kiosker, omdannelse af Jernbanemuseet til en erhvervsdrivende fond samt trafikoverdragelser. Dette modsvares delvist af ansættelse af flere medarbejdere på værkstederne for at reducere antal forsinkende fejl på materiellet.

Nedgangen på 96 medarbejdere i de svenske aktiviteter skyldes, at DSB Uppland blev solgt til Transdev Sverige i september 2017.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter

	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	57	56	1	2
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.809	12.006	-197	-2
Antal togrejser pr. medarbejder ²⁾	40.320	40.760	-440	-1

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

²⁾ Antal togrejser pr. medarbejder i 2016 er korrigeret med nedgangen i antal rejser som følge af overdragelsen af Grenaa-banen og regionaltogetrafikken i Nordjylland.

Antal togrejser pr. medarbejder er faldet med 1 procent. Faldet kan henføres til, at antal rejser i S-tog er udfordret som følge af sporarbejder - primært på City-strækningen.

Punktlighed

Tabel 3: Operatørpunktighed¹⁾

Procent	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog ²⁾	94,4	92,0	2,4	3
S-tog	98,6	98,4	0,2	0

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

²⁾ Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog er i 2017 korrigeret for tre driftsproblemer, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har godkendt.

Operatørpunktigheden i Fjern- & Regionaltog er steget fra 92,0 procent i 2016 til 94,4 procent i 2017. Stigningen skyldes færre forsinkelser og aflysninger som følge af et lavere antal materielle fejl, samt at køreplanen for 2017 har været mere robust. Operatørpunktigheden på 94,4 er over trafikkontraktens mål på 93,9.

Operatørpunktigheden for S-tog er steget med 0,2 procentpoint til 98,6 procent i 2017. Det er fortsat over trafikkontraktens mål på 97,5 procent. Stigningen skyldes især, at der i 2017 har været et lavere antal fejl på materiellet - herunder færre fejl på materiellet på grund af det nye signalsystem (CBTC) sammenlignet med i 2016.

Tabel 4: Kundepunktighed¹⁾

Procent	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	79,4	74,0	5,4	7
S-tog	91,8	92,6	-0,8	-1

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

Kundepunktigheden i Fjern- & Regionaltog er steget med 5,4 procentpoint til 79,4 procent i 2017.

Køreplanen for 2017 (K17), der trådte i kraft i december 2016, har været mere robust end K16. Samtidig har generelt været færre forsinkelser og aflysninger i 2017 sammenlignet med i 2016 - herunder færre materielle fejl, sporarbejder og vejrlige forhold såsom løvfald, sne, is og storm.

Kundepunktigheden er stadig påvirket negativt af et stigende antal hændelser på infrastrukturen såsom fejl på spor og signaler. Derudover har flere forsinkelser end tidligere fra udlandet og især fra Sverige påvirket kundepunktigheden negativt i 2017.

I S-tog faldt kundepunktigheden fra 92,6 procent i 2016 til 91,8 procent i 2017. Faldet skyldes blandt andet en stor stigning i sikringsfejl på det gamle sikringsanlæg samt forskellige forsinkende effekter af mange og store infrastrukturprojekter på S-banen.

Banedanmarks signalsystem (CBTC), som er udrullet på strækningen mellem Hillerød og Jægersborg, giver fortsat udfordringer. Andre udfordringer med infrastrukturen (problemer med spor og kørestrøm samt eksterne forhold som personpåkørsler og hærværk) har også i høj grad påvirket kundepunktigheden for S-tog i 2017.

Kunder

I 2017 blev foretaget 188,2 mio. rejser med DSB i Danmark. Dette er et fald på 2 procent, som primært er drevet af et fald i antal rejser i S-tog.

Tabel 5: Antal rejser				
1.000 rejser			Vækst	
	2017	2016 ¹⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	75.928	75.465	463	1
Øst (Sjælland)	53.441	52.895	546	1
Vest (Jylland og Fyn)	13.810	13.860	-50	0
Øst/Vest (over Storebælt)	8.010	7.982	28	0
Øvrige	667	728	-61	-8
S-tog	112.286	116.271	-3.985	-3
Danmark i alt	188.214	191.736	-3.522	-2
Sverige i alt	2.733	3.900	-1.167	-30
Tyskland i alt	2.165	2.165	0	0
Antal kunder i alt	193.112	197.801	-4.689	-2

¹⁾ Kunder i Danmark (opgjort som antal rejser) i 2016 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejsegørelser mv. 2016 er endvidere korrigeret med overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen og regionaltogetrafikken i Nordjylland med cirka 1,3 mio. rejser i Vest.

Fjern- & Regionaltog havde 75,9 mio. rejser i 2017 mod 75,5 mio. rejser i 2016, hvilket er drevet af flere rejser i Øst (Sjælland).

Trafikken i Øst (Sjælland) har haft en fremgang på 1 procent. Stigningen skyldes primært flere rejsende på Sjælland inden for Hovedstadsområdet og tilbagevendte kunder, som var berørt af ID-kontrollen mod Sverige i 2016 og i starten af 2017. Dette modsvares delvist af færre rejser som følge af store sporarbejder på Kystbanen og Øresundsstrækningen i 2017.

I Vest (Jylland og Fyn) er antal rejser i 2017 på niveau med 2016. I 2017 er aktiviteterne i Vest udfordret af de lovbestede befodringsregler for Ungdomskort, hvor egenbetalingen for de dyreste Ungdomskort er steget væsentligt. Antal rejser i 2016 er i forhold til tidligere korrigeret med overdragelsen af aktiviteterne

på Grenaa-banen i august 2016 i konsekvens af etableringen af Aarhus Letbane samt overdragelsen af regionaltogetrafikken i Nordjylland til Nordjyske Jernbaner i august 2017.

Udviklingen i antal rejser Øst/Vest (mellem landsdelene) er på niveau med 2016, som var påvirket af store sporarbejder på Fyn. Antal rejser er positivt påvirket af øget salg af Orange-billetter. Der blev i 2017 solgt 1,3 mio. Orange-billetter til Øst/Vest-rejser mod 0,9 mio. i 2016. DSB's markedsandel over Storebælt ligger i 2017 på niveau med 2016 til trods for, at de nye befodringsregler for Ungdomskort har medført et estimeret fald i antal rejser på 0,2 mio.

S-tog havde 112,3 mio. rejser i 2017, hvilket er et fald på 3 procent. En stor del skyldes flere sporarbejder i 2017 i forhold til i 2016 - især på City-strækningen, hvilket påvirker hele S-togsnettet. De løbende arbejder med det nye signalsystem samt mindre ikke planlagte sporarbejder har også påvirket antal rejser.

Nedgangen i de svenske aktiviteter skyldes, at DSB Uppland blev solgt til Transdev Sverige i september 2017.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden blev indtil april 2017 målt kvartalsvist, men for at kunne følge kundetilfredsheden tættere sker målingerne nu hver måned. 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 undersøgelserne identificeret fem områder, som er væsentlige 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 samt fastsat KPI-mål for derigennem at kunne arbejde fokuseret med at løfte områderne hver især samt kundernes tilfredshed samlet.

Tabel 6: Kundetilfredshed				
Score (1-10)	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,8	7,7	0,1	1
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	6,9	6,9	0,0	0
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,0	8,0	0,0	0
Tilfredshed med S-tog generelt	7,6	7,7	-0,1	-1
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	7,9	7,9	0,0	0
Tilfredshed med DSB generelt	7,3	7,4	-0,1	-1

For hele DSB er tilfredsheden med rejsen 7,9 og dermed uændret sammenlignet med 2016. Til gengæld er tilfredsheden med DSB generelt faldet marginalt.

For Fjern- & Regionaltog steg tilfredsheden marginalt i 2017 sammenlignet med i 2016.

Det er særligt følgende forhold, som er væsentlige for kundetilfredsheden:

- Togenes overholdelse af køreplanen på den aktuelle rejse
- Togenes overholdelse af køreplanen generelt
- Internet i togene.

For Fjern- & Regionaltog ses især stigende kundetilfredshed med strækningerne: Odense-Ringe-Svendborg og Aalborg-Hjørring.

For S-tog var kundetilfredsheden med denne rejse uændret sammenlignet med i 2016. Dog faldt kundetilfredsheden marginalt med at rejse med S-tog generelt.

Det er særligt følgende forhold, der er væsentligt for kundetilfredsheden:

- Togenes overholdelse af køreplanen generelt.

For S-tog ses især faldende kundetilfredshed med City-strækningen til Farum og Høje Taastrup.

Service på DSBsk

Service på DSBsk fortsatte i 2017 og har med flere målrettede aktiviteter samt et nyt e-læringsforløb på tværs af hele organisationen fortsat fokus på levering af god ensartet service fra alle medarbejdere. Kunderne har bemærket indsatsen, da der har været en stigende tilfredshed med kundevendte medarbejdere til trods for driftsmæssige udfordringer.

Forplejning

I juni 2017 blev salgskonceptet i togene udvidet, så der udover snacks og vand nu også sælges kaffe ombord på togene mellem landsdelene. Det synes kunderne godt om. Både på Facebook og i togene har dette givet positiv respons. Samtidig er DSB i gang med at indbygge drikkevareautomater i materiellet, der anvendes mellem landsdelene (IC3- og IR4-togsæt). Ultimo 2017 er indbygget automater i 80 procent af togsættene.

Digitalisering og selvbetjeningsgrad

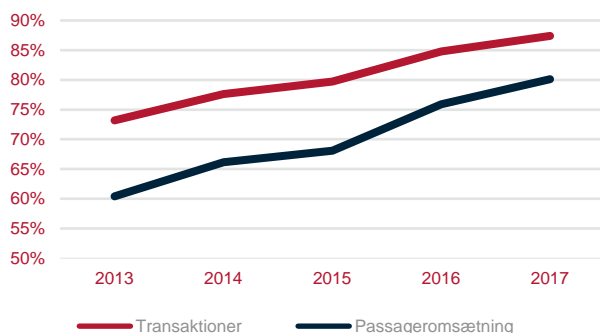
Endnu flere kunder har brugt de digitale selvbetjenings tilbud i 2017, og selvbetjeningsgraden er 87,4 procent ved udgangen af 2017, det vil sige 2,6 procentpoint højere end ved udgangen af 2016. Omsætningen på de selvbetjente kanaler ligger på 80 procent af den

samlede passageromsætning. I DSB App'en er omsætningen i 2017 steget til 761 mio. kr. svarende til en stigning på 68 procent i forhold til 2016. Antallet af aktive brugere af DSB App'en var 18 procent højere ved udgangen af 2017 end ved udgangen af 2016.

Udviklingen er delvist drevet af den generelle samfundsudvikling, hvor flere og flere tager de digitale muligheder til sig (især brugen af DSB- og DOT-App'en), og delvist af den større udbredelse af rejsekortet efter introduktion af Takst Sjælland. Ved udgangen af 2017 var registreret 2,4 mio. aktive rejsekort - en stigning på 21 procent i forhold til ved udgangen af 2016.

Figur 1: Selvbetjening

Andel i procent



Revenue Management

Revenue Management har til formål at optimere indtægter på kommercielle produkter samt at sikre en øget kapacitetsudnyttelse. I juni 2017 tog DSB et nyt optimeringsværktøj - Revenue Optimizer - i brug. Dermed er indtægtoptimeringen af dynamiske priser baseret på forventet efterspørgsel, tid på dagen og ugedag. Endvidere indeholder Revenue Optimizer et forbedret kampagnemodul, et nyt event- og sæsonmodul samt opdatering, så styringsmekanismer sker i realtid. Samtidig med idriftsættelse af Revenue Optimizer blev pladsbilletten adskilt fra Orange.

Fraud

Der har i 2017 været fokus på at dæmme op for svindel med betalingskort i de selvbetjente kanaler. I marts 2017 blev 3D secure på Visa/Mastercard implementeret, og i 2. halvår 2017 blev implementeringen af en tilsvarende løsning for Dankort igangsat.

Mere fokus på kundebehov

DSB har i 2017 udarbejdet en af markedets største segmenteringsanalyser for at få viden om kunder og ikke-kunder. Denne viden er fundamentet for at skabe bedre produkter og service og for at optimere markedsføringen.

Digital udvikling

Digitalisering giver DSB bedre muligheder for at arbejde med effektiviseret og målrettet markedsføring til kunder med budskaber, der er mere relevante for den enkelte. Der er tilføjet digitale kompetencer og initiativer, der skal bidrage med at gøre kundens møde med DSB i markedsføringsregi endnu bedre.

Kampagner

I 2017 var fokus på Orange-kampagner med budskab om tog til billigere priser - herunder flere afgange til 99 kr. på strækningen Aarhus - København. I lyset af den øgede konkurrence fra udenlandske busselskaber har DSB øget markedsføringsfokus på tilbud om attraktive priser og gode produkter. Ligeledes har en større Orange-kampagne været lanceret. Denne har kommunikeret billige billetter op til jul via en multi-kanals tilgang, hvor både TV, outdoor, events, online, SoMe og influenter har været en del af marketingplanen for at komme bredt ud til nuværende og potentielle kunder. Kampagnen var succesfuld og nåede omsætningsmålet med 200 procent.

I gennem hele 2017 har fokus været på at kommunikere de fordelagtige tilbud til unge via Ungdomsbilletter, da fokus primært er på at få de unge til at bruge toget. Netop de unge ønskes nået med den nye kommunikationskanal, Snapchat, som har 4.000 følgere.

Partnerskaber

DSB har forstærket den strategiske retning inden for kommercielle partnerskaber i 2017 med henblik på at skabe øget værdi for DSB Plus-medlemmer både i og udenfor toget. DSB kunne fra 2017 tilbyde DSB Plus-medlemmer gratis e-bøger og artikler på togturen, musik fra kendte kunstnere eller besøg i Tivoli, hvor der også var mulighed for at besøge DSB's station Hjul København på Plænen.

Kundecenter og Billetsalg

Kundetilfredsheden med Kundecenter og Billetsalg er fortsat meget høj med en score på 9 på en skala fra 0-10. Antal kunder, der henvender sig personligt til DSB, er i forhold til 2016 faldet med 5,4 procent til 2,2 mio. i 2017. Dette dækker over et markant fald på 26 procent i Billetsalgs traditionelle skrankehåndteringer (Københavns lufthavn ikke medregnet). Dette skyldes først og fremmest det reducerede antal skranke efter flytning til mindre lokaler på Københavns Hovedbanegård og i Odense samt en høj grad af hjælp-til-selvhjælp betjening på automater (samme antal som skrankeekspositioner).

Samtidig er sket en mindre stigning på 3,4 procent i antal henvendelser til Kundecenter. Stigningen skyldes den ekstraordinære opgave med refusion af klippekort efter deres gyldigheds udløb i januar 2017 samt en stor mængde henvendelser vedrørende rejsekortet i forbindelse med lancering af pendlerkort på rejsekort i sommeren 2017.

I 2017 blev Kundecenter på ind- og udland organisatorisk lagt sammen med Billetsalg. Her ved sikres det, at den personlige betjening udøves ens, og at der er en større fleksibilitet i anvendelsen af medarbejdernes ressourcer. Dette er til gavn for kunderne i form af kortere ventetider og øger samtidig produktiviteten.

Takstreformer

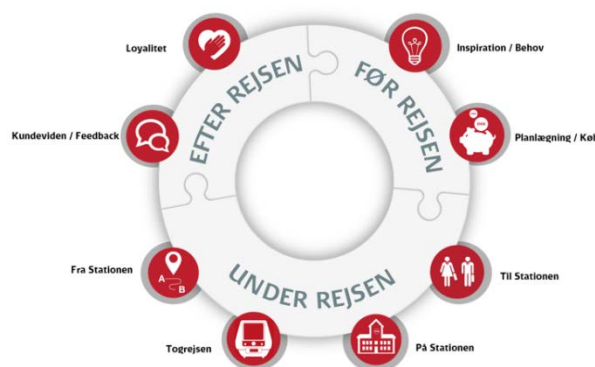
DSB har i 2017 fortsat arbejdet med at forenkle takstsystemerne i Danmark. I januar 2017 trådte Takst Sjælland i kraft, som etablerede et samlet takstområde på Sjælland, og

samtidig var den største omlægning af takstsystemerne i Danmark i 40 år.

Parallelt med Takst Sjælland har DSB deltaget i et arbejde med en forenkling af takstsystemerne i Vestdanmark (Takst Vest). DSB har i 2017 lagt et stort arbejde i at få denne reform gennemført, således at den kan træde i kraft i marts 2018. Der er i lighed med Takst Sjælland tale om et arbejde, der indebærer betydelige tilpasninger af DSB's IT-systemer.

Kunderejsen

I 2017 har været fokus på at skabe en samlet forståelse for hele kundens rejse. DSB vil gerne styrke relationen til kunderne både før, under og efter rejsen. Dette vil danne grundlag for indsatsen i de kommende år.



Materielsituation

Materielsituation forbedret i 2017

DSB's materiel har ydet bedre i 2017 sammenlignet med 2016.

DSB har i 2017 iværksat en række initiativer for at forbedre udviklingen i antal kørte kilometer mellem hændelser (MDBF - Mean Distance Between Failures).

Disse initiativer har været medvirkende til at bringe punktligheden tilbage på niveau med målet i trafikkontrakten.

DSB har fortsat fokus på at forbedre vedligeholdelsen af materiellet og på optimering af kritiske processer mellem drift og vedligeholdelse.

Materiel

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6.488	6.538	-50	-1
IC3-togsæt	30.985	30.736	249	1
IR4-togsæt	9.135	9.301	-166	-2
Øresunds-togsæt	8.342	8.892	-550	-6
Dobbeltdekkervogne	15.958	16.174	-216	-1
MR-togsæt	691	1.904	-1.213	-64
Desiro-togsæt	2.589	2.287	302	13
ME-diesellokomotiver	3.724	3.636	88	2
EA-ellokomotiver	154	142	12	8
S-togsæt	17.344	17.310	34	0

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

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	4,5	3,6	0,9	25
IC3-togsæt	42,8	33,3	9,5	29
IR4-togsæt	12,4	10,9	1,5	14
Øresunds-togsæt	21,2	21,3	-0,1	0
Dobbeltdekkervogne	18,2	19,7	-1,5	-8
MR-togsæt	10,2	9,7	0,5	5
Desiro-togsæt	14,1	17,6	-3,5	-20
ME-diesellokomotiver	26,4	16,4	10,0	61
EA-ellokomotiver	6,7	4,1	2,6	63
S-togsæt	14,6	13,9	0,7	5

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

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem nedbrud¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	27,1	27,9	-0,8	-3
IC3-togsæt	469,1	409,7	59,4	14
IR4-togsæt	194,2	290,4	-96,2	-33
Øresunds-togsæt ²⁾	N/A	160,6	N/A	N/A
Dobbeltdekkervogne	191,6	144,2	47,4	33
MR-togsæt	43,2	35,2	8,0	23
Desiro-togsæt	43,8	44,0	-0,2	0
ME-diesellokomotiver	97,9	72,7	25,2	35
EA-ellokomotiver	38,6	23,7	14,9	63
S-togsæt	42,1	42,5	-0,4	-1

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⁾ Data for 2017 er ikke tilgængelige.

Udviklingen i pålideligheden af materiellet, som fremgår af ovenstående tabeller, viser en øget stabilitet for Antal kørte kilometer mellem hændelser - med undtagelse af Desiro-togsæt, som kører en mindre del af den samlede kilometerproduktion.

IC4-togsæt

I 2017 kørte IC4-togsættene 6,5 mio. litrakilometer, hvilket er på niveau med 2016. Samlet set har IC4-togsættene kørt 16 procent af den samlede dieselproduktion i 2017. IC4-togsættene har kørt færre litrakilometer end planlagt, hvilket skyldes indstillingen af passagerdriften med IC4-togsættene i marts 2017 som

følge af udfordringer med hydraulikpumper. IC4-togsættene er i 2017 primært anvendt i regionaltogetrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgangse i fjerntogetrafikken.

IC4-togsættenes driftsstabilitet er generelt forbedret sammenlignet med i 2016 på trods af hændelsen med hydraulikpumper. Samlet er antal kørte kilometer mellem hændelser steget med 25 procent i forhold til 2016. Trods stigningen og en fokuseret indsats på at forbedre driftsstabiliteten forventer DSB fortsat, at IC4-togsættene forbliver de mindst driftsstabile tog i DSB, og derfor anvendes togsættene i mindst muligt omfang, indtil nyt elmateriel er indkøbt og ibrugtaget.

IC3-togsæt

Det er 28 år siden, at de første IC3-togsæt blev leveret. Alligevel udgør de fortsat en meget central del af togflåden. IC3-togsættene har kørt 31 mio. litrakilometer i 2017, hvilket er 1 procent mere end i 2016. Stigningen skyldes, at de bliver anvendt til kørsel til Hamborg, som tidligere har været kørt med lejet materiel fra Deutsche Bahn. IC3-togsættene har stået for 70 procent af den samlede kørsel med dieseltog.

IC3-togsættene har haft en meget positiv udvikling i antal kørte kilometer mellem hændelser, som er steget 29 procent fra 2016 til 2017. IC3-togsættene er derfor stadig det mest driftsstabile materiel.

DSB har i 2017 besluttet, at der skal foretages levetidsforlængende investeringer i IC3-togsættene. Med investeringerne er det planen, at IC3-togsættene først skal udfases mellem 2026 og 2028. Levetidsforlængelserne indebærer blandt andet gennemgang af alle vognkasser, reovering af gulve i vestibuler og førerrum, reovering af taget under klimaanlæg samt udskiftning af skorstene og lyddæmpere. Arbejdet går i gang i 2018 og forventes at strække sig over fire år.

IR4-togsæt

IR4-togsættene anvendes både på Kystbanen og til Fjern- & Regionaltogetrafikken sammen med IC3-togsæt.

IR4-togsættene har i 2017 kørt 2 procent færre litrakilometer end i 2016, således at de har kørt 9,1 mio. litrakilometer i 2017. De væsentligste årsager er store infrastrukturarbejder i 2017 på Fyn, Kystbanen og det øvrige Sjælland.

IR4-togsættene har haft en positiv udvikling i antal kørte kilometer mellem hændelser, som er steget med 14 procent fra 2016 til 2017. Udviklingen i antal kørte kilometer mellem nedbrud har dog været negativ, hvilket skyldes, at antallet af nedbrud var atypisk lavt i 2016.

DSB er i gang med at højne kundekomforten i IR4-togsættene. Arbejdet hermed forventes afsluttet ultimo 2018.

Øresundstogsæt

Øresundstogsæt har kørt færre litrakilometer i 2017 end i 2016 på grund af sporarbejder på Kystbanen og i Sverige. Antal kørte litrakilometer er faldet fra 8,9 mio. i 2016 til 8,3 mio. i 2017.

DSB har sammen med de svenske materielejere startet et opgraderingsprojekt af Øresundstogsættene i 2017, som forløber over de næste 5 år. Det første reoverede togsæt forventes sat i drift i begyndelsen af 2018. Projektet omfatter blandt andet nye toiletter, fjernelse af gamle automater og etablering af nye forbedrede handicappladser.

Dobbeltdækkervogne

Dobbeltdækkervognene trækkes af enten ME-diesellokomotiver eller elektriske EA-lokomotiver.

I 2017 har dobbeltdækkervognene haft et fald i antal kørte kilometer mellem hændelser. Faldet skyldes blandt andet problemer med batterier og de udvendige døre.

Dobbeltdækkervognene har dog i 2017 præsteret en stigning på 33 procent flere kilometer mellem nedbrud end i 2016.

MR-togsæt

MR-togsættene er som planlagt under udfasning og kørte derfor væsentligt færre litrakilometer i 2017 end i 2016. MR-togsættene kørte dog flere litrakilometer end planlagt i 2017, da de visse steder erstattede IC4-materiel i den periode, hvor passagerdriften med IC4-togsættene var indstillet.

Der er ikke planlagt kørsel med MR-togsættene i køreplanen for 2018, men DSB sikrer et antal driftsklare MR-togsæt, hvis der skulle opstå et akut behov i driften.

Desiro-togsæt

I 2017 har Desiro-togsættene kørt på henholdsvis Svendborgbanen og på Lille Syd mellem Roskilde og Næstved. På disse to strækninger har togsættene samlet set kørt flere litrakilometer end i 2016, hvor en del af togsættene kørte på Grenaa-banen. Antal kørte litrakilometer er steget fra 2,3 mio. i 2016 til 2,6 mio. i 2017.

Desiro-togsættene har i 2017 haft et fald på 20 procent i antal kørte kilometer mellem hændelser sammenlignet med i 2016. Det har haft midlertidig indflydelse på driftsstabiliteten i 2017, at togsættene har kørt på andre strækninger. Derudover er i 2017 oplevet flere materielle fejl end i 2016.

ME-diesellokomotiver

ME-diesellokomotiverne har haft en meget positiv udvikling i antal kørte kilometer mellem hændelser med en stigning på 61 procent. Den positive udvikling skyldes blandt andet efteruddannelse af medarbejdere på værstedet, hvilket har medført optimeret vedligeholdelse.

For at begrænse partikeludledningen fra ME-diesellokomotiverne er det besluttet at udskifte stempelhoveder, stempelringe og forin-

ger på alle ME-diesellokomotiver. Udskiftningerne forventes at have en positiv effekt på partikeludledningen og desuden mindske behovet for smøreolie. Udskiftningerne blev igangsat i 2017 for 8 lokomotiver. I 2018 er på nuværende tidspunkt planlagt udskiftning på yderligere 5 lokomotiver.

EA-elokomotiver

EA-elokomotiverne har i 2017 kørt med en betydeligt bedre driftsstabilitet end i 2016. EA-elokomotiverne har kørt 63 procent flere kilometer mellem hændelser end i 2016.

I køreplanen for 2018 er to EA-elokomotiver planlagt i drift og et i reserve.

S-togsæt

S-togsættene har kørt 17,3 mio. litrakilometer i 2017, hvilket er på niveau med i 2016.

S-tog har i 2017 kørt flere kilometer mellem hændelser end i 2016. De forsinkende hændelser relaterer sig i høj grad til det nye signalsystem (CBTC), hvor fejl på signaludstyr på toget giver forsinkelser.

S-togene har i 2017 kørt 6.000 kilometer mere mellem hændelser end i 2016, hvis man korrigerer for hændelser relateret til signalsystemet.

Banedanmarks Signalprogram

I november 2017 blev truffet en politisk beslutning om en ændret udrulningsplan for Signalprogrammet, som blandt andet udsætter den fulde implementering i Danmark en år-række. Den nye strategi medfører, at der i første omgang fokuseres på ombygning af IC3-togsættene, dobbeltdækkervogne samt Desiro-togsættene.

I regi af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er arbejdsgrupper ved at udarbejde en trafikal udmøntningsplan for implementeringen af Signalprogrammet. Planen skal reducere gæberne for kunderne, når togtrafikken omlægges. Endvidere skal planen balancere

ønsket om at fremme Signalprogrammet og manglen på materiel, hvis det ikke ombygges.

I takt med erfaringerne fra ombygningerne af IC3-togsættene kan Banedanmark desuden træffe beslutning om ombygning af andre litratyper. Det undersøges samtidig, om DSB kan påtage sig en større rolle i forbindelse med indbygningen af det nye signaludstyr i Fjern- & Regionaltog.

Fjern- & Regionaltog

Ombygningen af IC3-togsæt har været udfordrende for Banedanmark og deres leverandør, og installationen i det første IC3-togsæt blev først påbegyndt i januar 2018. Det første Desiro-togsæt har fået installeret det nye signaludstyr, og efter et afprøvnings- og godkendelsesforløb forventes det klar til trafik i 1. kvartal 2018.

S-tog

Strækningen mellem Jægersborg og Hillerød er den første, der er ibrugtaget med det nye signalsystem. Systemet på strækningen har i 2017 fået en række softwareopdateringer, der har fjernet en række fejl. Der arbejdes dog fortsat på at løse visse fejl og funktionelle begrænsninger.

Ifølge Banedanmarks seneste plan er næste udrulning planlagt til 4. kvartal 2018.

Banedanmark og DSB har i øjeblikket drøftelser om, hvilke fejl og begrænsninger der nødvendigvis skal være løst, for at de næste udrulninger kan ske som planlagt.

Omdømme

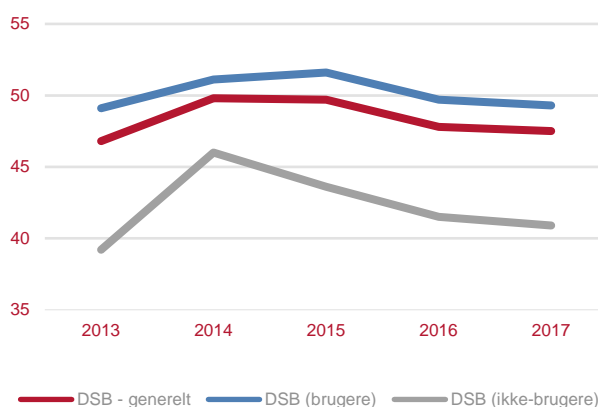
DSB's omdømme var stabilt i 2017 og lå ved årets udgang på 47,5. Set i forhold til udgangen af 2016 er omdømmet gået frem med 1,3 point. Det stabile niveau er holdt på trods af udfordringer med Banedanmarks nødvendige sporarbejder og de deraf afledte effekter for kundepunktligheden og driften.

Tendensen har været den samme for både brugere og ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog. Det er fortsat sådan, at brugere (49,3) har en markant bedre opfattelse af DSB i forhold til ikke-brugere (40,9). I 2017 har det især været blandt de mellemfrekvente brugere, at DSB har styrket sin position.

S-togs omdømme faldt markant i 3. kvartal som følge af sommerens sporarbejder på Citystrækningen mellem Valby og Svanemøllen. En strækning, der påvirker alle S-togs linjer bortset fra Ringbanen. I 4. kvartal er udviklingen vendt, og omdømmet er steget fra 48,1 til 50,5 point og er dermed på vej til det niveau, det havde i starten af 2017. For S-tog gælder det fortsat, at højfrekvente brugere bedømmer S-tog bedre end lavfrekvente brugere.

Figur 2: Omdømme

Indeks 0-100



Supplerende hovedtal

Antal rejser (tus.)	2013	2014	2015	2016 ⁵⁾	2017
Øst ¹⁾	23.773	23.870	24.752	52.895	53.441
Vest	16.612	16.172	15.604	13.860	13.810
Øst/Vest	8.763	8.629	8.297	7.982	8.010
Øvrige ²⁾	988	982	1.091	728	667
Fjern- & Regionaltog	50.136	49.653	49.744	75.465	75.928
S-tog	109.242	111.967	114.121	116.271	112.286
DSB Øresund ¹⁾	26.606	27.497	28.834	-	-
Danske aktiviteter i alt	185.984	189.117	192.699	191.736	188.214
Krösatåg ³⁾	1.194	207	-	-	-
Upptåget ⁴⁾	4.800	4.848	4.896	3.900	2.733
VIAS	4.204	4.246	4.289	2.165	2.165
Udenlandske aktiviteter i alt	10.198	9.301	9.185	6.065	4.898
Togrejser i alt	196.182	198.418	201.884	197.801	193.112

Personkilometer (mio.)	2013	2014	2015	2016	2017
Øst ¹⁾	1.120	1.122	1.153	1.737	1.718
Vest	985	968	943	932	902
Øst/Vest	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787
Øvrige ²⁾	141	136	158	116	102
Fjern- & Regionaltog	4.211	4.154	4.075	4.530	4.509
S-tog	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320
DSB Øresund ¹⁾	533	534	577	-	-
Danske aktiviteter i alt	6.029	6.007	5.996	5.892	5.829
Krösatåg ³⁾	94	16	-	-	-
Upptåget ⁴⁾	201	203	205	163	114
VIAS	124	125	127	64	64
Udenlandske aktiviteter i alt	419	344	332	227	178
Personkilometer i alt	6.448	6.351	6.328	6.119	6.007

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015.

²⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

³⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁵⁾ Antal rejser i 2016 i Vest er af hensyn til sammenligningen korrigeret for overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen og regionaltogetrafikken i Nordjylland med 1,3 mio. rejser.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2013	2014	2015	2016	2017
Øst ¹⁾	7.752	8.128	8.816	13.365	13.205
Vest	8.947	8.318	8.396	8.001	6.592
Fjerntrafik ²⁾	19.910	20.338	18.585	18.687	19.549
Internationale tog ³⁾	1.373	1.240	1.048	826	629
Fjern- & Regionaltog	37.982	38.024	36.845	40.879	39.975
S-tog	15.833	15.936	15.840	15.595	15.149
DSB Øresund ¹⁾	4.772	4.658	4.540	-	-
Danske aktiviteter i alt	58.587	58.617	57.225	56.474	55.124
Krösatåg ⁴⁾	2.364	394	-	-	-
Upptåget ⁵⁾	2.990	2.990	2.991	2.992	1.995
VIAS	4.400	4.400	4.292	2.300	2.300
Udenlandske aktiviteter i alt	9.754	7.784	7.283	5.292	4.295
Togkilometer i alt	68.341	66.401	64.508	61.766	59.419

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 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⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

⁵⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ¹⁾	2013	2014	2015	2016	2017
IC4-togsæt	82	82	82	77	77
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC2-togsæt	23	23	23	-	-
IR4-togsæt	24	24	44	44	44
MR-togsæt	53	53	35	30	12
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	4	4	4	4	4
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ²⁾	4	4	4	4	4
Leasede ICE-TD togsæt	13	13	13	4	-
Øresunds-togsæt ³⁾	111	111	111	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	20	-	-	-
ME-diesellokomotiver	33	33	33	33	33
EA-el-lokomotiver	6	6	6	5	5
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Krösatåg - Dieseltogsæt	13	-	-	-	-
Krösatåg - El-togsæt	4	-	-	-	-
Upptåget - El-togsæt ⁴⁾	11	12	12	12	-
VIAS - El-togsæt ⁵⁾	45	45	19	19	19
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	15	14	14
Lejede dobbeltdækkervogne	67	67	67	67	-
Doppeltdækkervogne	46	46	46	46	113

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

²⁾ DSB har i 2016 indgået lejeaftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet frem til december 2020.

³⁾ 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.

⁴⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

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

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾ (1.000 km)	2013	2014	2015²⁾	2016²⁾	2017²⁾
IC4-togsæt	4,5	6,5	5,4	3,6	4,5
IC3-togsæt	52,9	54,3	41,3	33,3	42,8
IR4-togsæt	22,8	25,4	16,1	10,9	12,4
Øresunds-togsæt	32,0	36,6	22,7	21,3	21,2
Dobbeltdekkervogne	-	-	30,5	19,7	18,2
MR-togsæt	20,3	21,2	10,8	9,7	10,2
Desiro-togsæt	15,3	26,6	32,9	17,6	14,1
ME-diesellokomotiver	32,7	32,2	22,8	16,4	26,4
EA-ellokomotiver	21,6	-	3,9	4,1	6,7
S-togsæt	20,5	19,9	21,1	13,9	14,6

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 nedbrud¹⁾ (1.000 km)	2013	2014	2015	2016	2017
IC4-togsæt	57,1	60,8	67,2	27,9	27,1
IC3-togsæt	663,9	489,1	643,0	409,7	469,1
IR4-togsæt	140,8	172,0	273,6	290,4	194,2
Øresunds-togsæt ³⁾	169,3	208,8	292,8	160,6	N/A
Dobbeltdekkervogne	-	-	166,9	144,2	191,6
MR-togsæt	185,2	139,5	58,3	35,2	43,2
Desiro-togsæt	92,0	174,3	137,6	44,0	43,8
ME-diesellokomotiver	116,9	121,6	78,8	72,7	97,9
EA-ellokomotiver	79,3	-	-	23,7	38,6
S-togsæt ²⁾	-	-	64,1	42,5	42,1

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 2013-2014.

³⁾ Data for 2017 er ikke tilgængelige.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2013	2014	2015	2016	2017
DSB inklusive DSB Ejendomsudvikling A/S	4.085	3.943	3.840	4.060	4.046
-heraf sociale kapitel ¹⁾	173	161	144	128	82
S-tog	731	711	722	697	690
-heraf sociale kapitel ¹⁾	10	17	15	12	8
Kort & Godt A/S	698	649	614	636	605
-heraf sociale kapitel ¹⁾	12	14	15	12	12
DSB Vedligehold A/S	1.683	1.647	1.665	1.706	1.797
-heraf sociale kapitel ¹⁾	38	44	52	55	30
DSB Øresund A/S ²⁾	368	319	307	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.565	7.269	7.148	7.099	7.138
DSB Sverige AB	7	-	-	-	-
Roslagståg AB ³⁾	5	-	-	-	-
-heraf sociale kapitel ¹⁾	1	-	-	-	-
Krösatåg ⁴⁾	100	17	-	-	-
Västtrafik ⁵⁾	26	-	-	-	-
Upptåget ⁶⁾	85	92	95	96	66
VIAS	189	186	195	90	88
Udenlandske aktiviteter i alt	412	295	290	186	154
DSB-koncernen i alt	7.977	7.564	7.438	7.285	7.292

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

²⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB 13. december 2015.

³⁾ Arriva er ny operatør 7. januar 2013.

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

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

⁶⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2013	2014	2015	2016	2017
AC	442	427	462	509	508
Individuel	196	210	213	212	236
DJ	3.904	3.776	3.659	3.545	3.522
FO DSB	1.095	1.055	1.069	1.118	1.162
HK	2.252	2.087	2.041	2.124	2.019
Øvrige	55	58	45	49	42
I alt	7.944	7.613	7.489	7.557	7.489

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2013	2014	2015	2016	2017
Kontraktansatte	196	210	213	212	236
Overenskomstansatte	4.775	5.004	5.079	5.295	5.383
Timelønnede	498	35	33	44	20
Tjenestemænd	2.475	2.364	2.164	2.006	1.850
I alt	7.944	7.613	7.489	7.557	7.489

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2013	2014	2015	2016	2017
Fjerntogsstationer, inklusive fællesstationer ¹⁾	158	158	159	144	144
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 Krösatåg ²⁾	50	-	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget ³⁾	19	17	17	17	-
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ⁴⁾	63	63	28	28	28
Antal betjente jernbanestationer i alt	366	314	280	265	248
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.668	1.668	1.593	1.593
Km bane som betjenes af DSB i Sverige^{2) 3)}	685	180	180	180	-
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland⁴⁾	964	964	504	504	504

¹⁾ Driften af 15 stationer på Grenaa-banen er overdraget i august 2016.

²⁾ Driften er overdraget til Veolia 1. marts 2014.

³⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige 1. september 2017.

⁴⁾ Driften af Odenwald-banen er ophørt ultimo december 2015.

Resultatopgørelse pr. kvartal

	2017				2016			
Beløb i mio. kr.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.299	1.424	1.286	1.464	1.327	1.406	1.337	1.424
Indtægter fra trafikkontrakter	1.098	1.095	1.076	1.017	1.093	1.113	1.089	1.099
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	72	67	67	82	73	54	70	85
Salg og udlejning af togmateriel	16	8	10	6	3	2	8	0
Nettoomsætning	2.485	2.594	2.439	2.569	2.496	2.575	2.504	2.608
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	149	137	168	179	155	141	199
Andre driftsindtægter	261	311	529	295	341	319	359	372
Indtægter i alt	2.901	3.054	3.105	3.032	3.016	3.049	3.004	3.179
Omkostning til råvarer og hjælpematerialer	464	437	424	430	455	450	480	518
Andre eksterne omkostninger	980	929	934	999	988	942	905	1.029
Personaleomkostninger	924	988	933	1.389	927	987	917	905
Omkostninger i alt	2.368	2.354	2.291	2.818	2.370	2.379	2.302	2.452
Resultat før af- og nedskrivninger	533	700	814	214	646	670	702	727
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	451	428	480	495	459	1.173	442	2.560
Resultat af primær drift	82	272	334	-281	187	-503	260	-1.833
Finansielle poster, netto	-34	-30	-29	-40	-71	-60	-56	-117
Resultat før skat	48	242	305	-321	116	-563	204	-1.950
Periodens resultat	39	185	234	-247	88	-438	160	-1.514
Egenkapital i alt	5.371	5.568	5.803	5.497	6.806	6.459	6.559	5.338
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	21,4	27,0	33,4	8,3	25,9	26,0	28,0	27,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	2,9	13,5	16,5	-17,5	5,1	-26,4	9,8	-101,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	2,3	7,4	9,5	-8,3	4,2	-11,8	6,3	-46,8

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående

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 Rentebærende gæld, netto)

Gearing = Rentebærende gæld, netto / Resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = Egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (Resultat af primær drift + Finansielle indtægter) / Finansielle omkostninger

Strækingsregnskab

For at bidrage til transparens i togdriftens økonomi og resultater har DSB gennem de seneste år udviklet en rapportering af økonomien for togdriften opdelt på aktivitetsområder. Kombineret med en opspløtning af operatøropgaven på strækninger bidrager dette til at give transparens om DSB's togdrift i Danmark, ligesom DSB løbende anvender strækingsregnskabet til at effektivisere.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelse, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring 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 til trafikinformation og billet salg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til Jernbanemuseet og ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & 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 7.

Indtægter før udlejning af togmateriel er for 2017 opgjort til 10.661 mio. kr.

Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser. Passageromsætningen er i strækingsøkonomimodellen fordelt til Togkørselsydelserne¹⁾, det vil sige passagertransporten, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af indtægter fra trafikkontrakten (herefter kontraktbetaling).

Den samlede kontraktbetaling udgør 4.109 mio. kr. og finansierer - sammen med resultatet for overskudsgivende strækninger - dels den underskudsgivende togkørsel, dels øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med trafikkontrakten med staten. Kontraktbetalingen er i overensstemmelse hermed fordelt, således at den for Stationer afspejler et risikoafstemt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent, for Materiel og Generelle forpligtelser afspejler omkostningsdækning uden afkast og for Systemer & Kanaler afspejler en overskudsgrad på 5 procent. Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, jævnfør Figur 10.

Det positive resultat for Stationer og for Systemer & Kanaler skyldes således den tekniske fordeling af kontraktbetalingen.

Af de samlede indtægter før udlejning af togmateriel finansierer 70 procent Togkørsel og 28 procent Togsystemopgaver, mens de resterende 2 procent finansierer Generelle forpligtelser.

¹⁾ 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.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder 2017

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- & Regional-togtrafik	S-togs-trafik	Øre-sunds-trafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler ¹⁾	Historiske ²⁾	Engangsposter ³⁾
Passageromsætning	5.495	3.192	1.515	691	0	0	97	0	0
Indtægter fra trafikkontrakt	4.109	1.681	0	135	580	96	1.524	93	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	1.057	117	33	20	81	640	80	83	3
Indtægter før udlejning af togmateriel	10.661	4.990	1.548	846	661	736	1.701	176	3
Udlejning af togmateriel	1.623	0	0	0	0	1.623	0	0	0
Indtægter i alt	12.284	4.990	1.548	846	661	2.359	1.701	176	3
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	-1.179	-436	-91	-51	-1	-586	-14	0	0
Andre eksterne omkostninger	-4.696	-2.226	-475	-407	-337	-308	-907	-29	-7
Personaleomkostninger	-3.104	-1.212	-384	-214	-96	-26	-569	-147	-456
Omkostninger før leje af materiel	-8.979	-3.874	-950	-672	-434	-920	-1.490	-176	-463
Leje af togmateriel	-1.623	-989	-481	-153	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	-10.602	-4.863	-1.431	-825	-434	-920	-1.490	-176	-463
Resultat før af- og nedskrivninger	1.682	127	117	21	227	1.439	211	0	-460
Af- og nedskrivninger	-1.781	-42	-10	-6	-156	-1.363	-125	0	-79
Resultat af primær drift	-99	85	107	15	71	76	86	0	-539
Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Finansielle poster, netto	-119	-1	-3	0	-20	-77	-18	0	0
Resultat før skat	-217	84	104	15	51	0	68	0	-539
Skat af årets resultat	41								
Årets resultat	-176								
Procentvis fordeling:									
Indtægter fra trafikkontakt		41%	0%	3%	14%	2%	38%	2%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		47%	15%	8%	6%	7%	15%	2%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		43%	11%	7%	5%	10%	17%	2%	5%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	-12.501	-4.906	-1.444	-831	-610	-2.359	-1.633	-176	-542

¹⁾ Passageromsætningen under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

²⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører tilskud til Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, meromkostninger til tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår samt elimineringsposter.

³⁾ Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden, risikoafkøb af en del af den fremtidige pensionsindbetaling for tjenestemænd samt fratrædelsesomkostninger i forbindelse med effektiviseringer i administrationen.

⁴⁾ Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje samt indtægter fra Trafikafhængige aktiviteter mv.

Omkostninger før leje af materiel udgør 8.979 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf er 61 procent anvendt til Togkørsel, 32 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser.

For både indtægter og omkostninger er set bort fra omkostninger vedrørende leje af togmateriel, da materiellet i strækningsregnskabet 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, som dækker over de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

Udgangspunktet for aktivitetsopdelingen er strækningsøkonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af aktivitetstrækket i områderne.

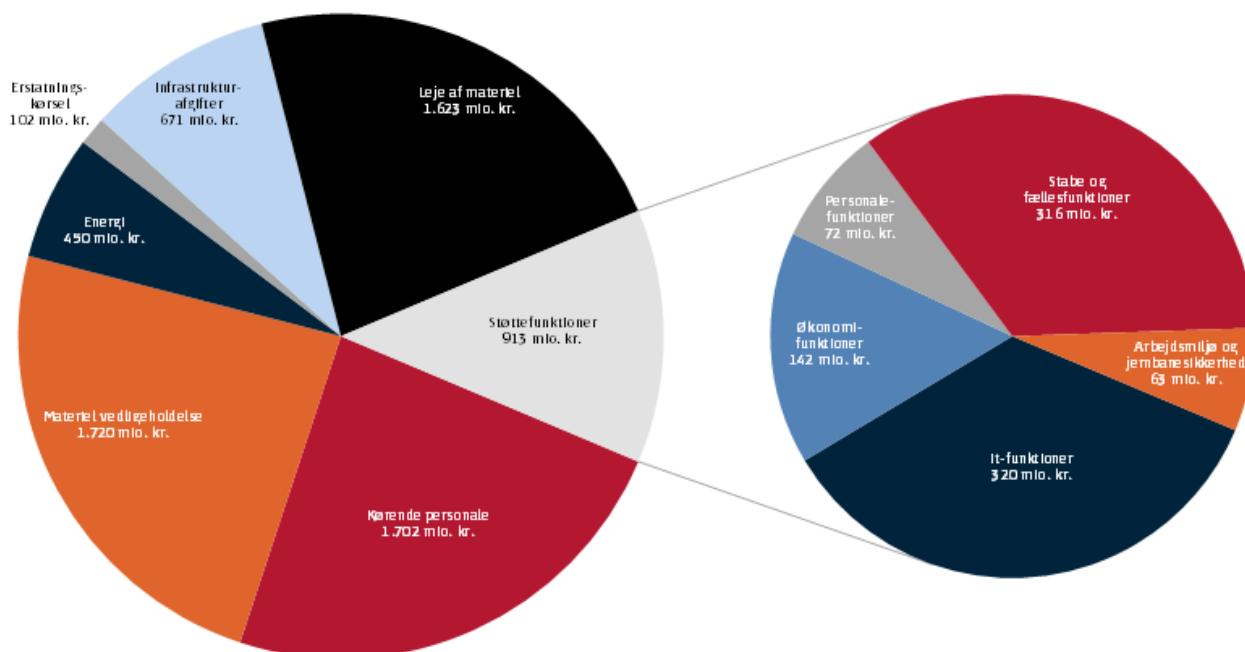
Togkørselsomkostninger

Størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster går til Togkørsel (7.181 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (4.906 mio. kr.), S-togstrafik (1.444 mio. kr.) og Øresundstrafik (831 mio. kr.) i 2017, jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og leje af materiel udgør i alt 3.343 mio. kr. eller 47 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør 1.702 mio. kr. eller 24 procent, jævnfør Figur 1. De resterende omkostninger vedrører energi til fremføring, infrastrukturafgifter og erstatningskørsel samt støttefunktioner.

Figur 1: Omkostninger til Togkørsel 2017

Beløb i mio. kr.



DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteterne og dermed også en andel af støttefunktionerne, som udgør 913 mio. kr. eller 13 procent af togkørselsomkostningerne. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, stabe- og fællesfunktioner, økonomi- og personalefunktioner samt arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed mv. Halvdelen af omkostninger til støttefunktioner er løn- og konsulentomkostninger, resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsudgifter, markedsføring og afskrivninger mv.

Omkostninger til støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområderne ud fra hvor mange medarbejdere - omregnet til fuldtidsbeskæftigede - 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 medarbejderne bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne, trækker en forholdsvis stor andel af de samlede støttefunktionsomkostninger.

Omkostninger til støttefunktioner er kun i begrænset omfang variable i forhold til omfanget af Togkørsel. For eksempel har overdragelsen af Grenaa-banen (til Aarhus Letbane) og regionaltogetrafikken i Nordjylland (til Nordjyske Jernbaner) ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

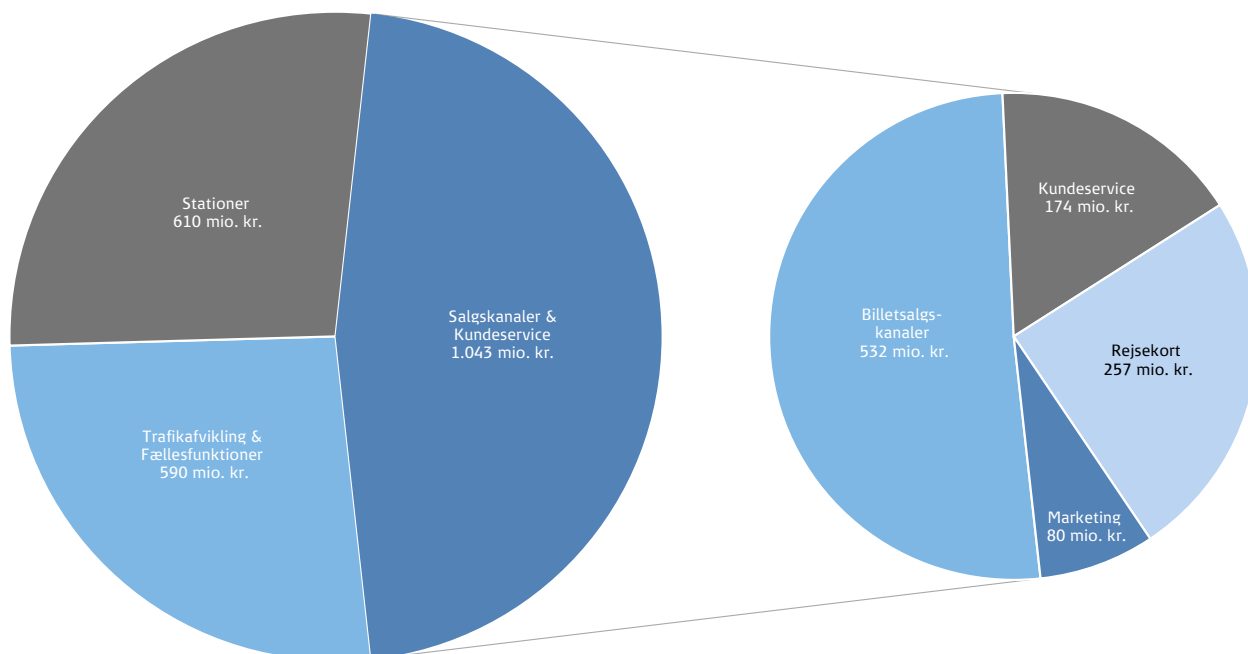
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgør inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.243 mio. kr. jævnfør Tabel 1. Heraf går 1.633 mio. kr. eller 73 procent til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 610 mio. kr. eller 27 procent går til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevedtente aktiviteter, såsom billetsalgskanaler (betjent, digitalt salg og billetautomater), kundeservice, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og markedsføring. Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvedtente aktiviteter såsom personale- og trafikplanlægning, trafikinformation, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark, jævnfør Figur 2. Togsystemet skal på linje med togkørslen opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og derfor bære en andel af de samlede støttefunktioner.

Figur 2: Omkostninger til Togsystem 2017

Beløb i mio. kr.



Strækningsregnskab

Strækningsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i driften og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger. Oplysningerne om økonomien i togkørslen på enkeltstrækninger giver også 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 regionaltogetrafikken med en lavere 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 og distributionsystemer til stationsdrift. Dette er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i et samarbejde med den øvrige kollektive trafik.

Strækningsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører, heller ikke selvom sammenligning alene fokuserer på togkørselsaktiviteterne, ligesom det ikke kan anvendes som et opslagsværk til justering af omkostningerne ved afgivelse af strækninger. Dette skyldes dels, at strækningsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders omkostninger - i forskelligt omfang er variable med produktionsomfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer, der køres.

Således gælder, at der ikke er nogen nævneværdig sammenhæng mellem togkørselens omfang og omkostninger til for eksempel salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergi.

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

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

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB opgøre de enkelte strækninger inklusive alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er omkostninger til Togsystem for såvidt angår Stationer samt Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i Tabel 4 og Tabel 5. Dette indebærer i praksis, at der medtages omkostninger vedrørende for eksempel stationsdrift, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, trafikinformation, driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv. Omkostningerne er ombrudt på strækninger, selvom aktiviteterne ikke har 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 højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte litra, 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 kunde rejser, i vid udstrækning baseres 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 9).

Tabel 2: Strækingsregnskab for Togkørsel 2017 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Passageromsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materielvedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg	1.666	1.704	-359	-355	-107	-7	-300	-1.128	-320	-193	63
København - Esbjerg	427	438	-105	-91	-28	-3	-107	-334	-87	-56	-39
Fjerntog	2.093	2.142	-464	-446	-135	-10	-407	-1.462	-407	-249	24
Odense - Svendborg	38	39	-23	-29	-5	0	-5	-62	-15	-12	-50
Odense - Ringe	4	5	-8	-9	-1	0	-2	-20	-5	-4	-24
Aarhus - Langå - Aalborg	81	87	-63	-38	-12	-1	-11	-125	-33	-33	-104
Skørping - Lindholm	3	3	-4	-9	-1	0	-2	-16	-3	-2	-18
Aalborg - Frederikshavn	37	39	-21	-22	-5	-1	-5	-54	-14	-11	-40
Aarhus - Hamborg	35	37	-21	-18	-6	-1	-6	-52	7	-11	-19
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	84	88	-40	-91	-18	-2	-12	-163	-32	-22	-129
Aarhus - Fredericia	12	13	-5	-12	-2	0	-1	-20	-5	-3	-15
Odense - Fredericia	16	18	-17	-31	-6	-1	-4	-59	-12	-9	-62
Fredericia - Flensborg	23	25	-14	-8	-2	0	-4	-28	-7	-8	-18
Fredericia - Sønderborg	37	41	-31	-17	-5	0	-6	-59	-16	-16	-50
Aarhus - Langå - Struer	0	1	-7	-4	-1	0	-1	-13	-3	-4	-19
Fredericia - Vejle - Struer	70	76	-64	-58	-14	-1	-13	-150	-34	-34	-142
Struer - Thisted	0	0	-4	-4	-1	0	-1	-10	-2	-2	-14
Regional Vest	440	472	-322	-350	-79	-7	-73	-831	-174	-171	-704

Table 3: Strækingsregnskab for Togkørsel 2017 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Passageromsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materielvedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Kalundborg	97	105	-66	-90	-24	-1	-9	-190	-66	-36	-187
København - Holbæk	127	132	-56	-79	-22	-2	-8	-167	-82	-31	-148
København - Roskilde	4	5	-14	-6	-2	0	-1	-23	-5	-7	-30
København - Ringsted	51	54	-29	-17	-5	-1	-4	-56	-15	-15	-32
København - Slagelse	52	55	-24	-30	-5	-1	-6	-66	-24	-13	-48
København - Nykøbing F - Rødby Færge	217	227	-108	-164	-49	-4	-18	-343	-174	-61	-351
København - Hamborg	73	75	-23	-29	-7	-1	-3	-63	-17	-13	-18
Roskilde - Køge - Næstved	31	34	-31	-35	-6	-5	-5	-82	-20	-17	-85
København - Vstad	7	8	-6	-4	-1	0	-7	-18	-5	-3	-18
Regional Øst	659	695	-357	-454	-121	-15	-61	-1.008	-408	-196	-917
København - Helsingør	288	302	-140	-90	-22	-34	-17	-303	-81	-72	-154
København - Malmø	403	409	-67	-67	-18	-5	-113	-270	-72	-33	34
Øresund	691	711	-207	-157	-40	-39	-130	-573	-153	-105	-120
Fjern- & Regionaltog	3.883	4.020	-1.350	-1.407	-375	-71	-671	-3.874	-1.142	-721	-1.717
Central (Hellerup-Valby)	573	578	-66	-47	-11	-14	0	-138	-73	-36	331
Køge (Sydhavn - Køge)	190	196	-63	-74	-18	-2	0	-157	-113	-34	-108
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	139	142	-27	-22	-5	-2	0	-56	-34	-15	37
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	173	179	-56	-60	-15	-4	0	-135	-92	-31	-79
Farum (Ryparken - Farum)	99	103	-35	-32	-7	-1	0	-75	-48	-19	-39
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	177	183	-58	-52	-12	-6	0	-128	-80	-32	-57
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	31	31	-11	-7	-2	0	0	-20	-11	-6	-6
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	133	136	-36	-19	-5	-2	0	-62	-30	-19	25
S-tog	1.515	1.548	-352	-313	-75	-31	0	-771	-481	-192	104
Togkørsel eksklusive Indtægter fra trafikkontrakt	5.398	5.568	-1.702	-1.720	-450	-102	-671	-4.645	-1.623	-913	-1.613
Beregnet Trafikkontraktbetaling	0	1.816	0	0	0	0	0	0	0	0	1.816
Togkørsel inklusive Indtægter fra trafikkontrakt	5.398	7.384	-1.702	-1.720	-450	-102	-671	-4.645	-1.623	-913	203

Tabel 4: Strækingsregnskab for Togdrift 2017 (Fjerntog og Regional Vest)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads- km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads- km ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Per- sonkm (mio.)	Togkm (mio.)
København - Aarhus - Aalborg	1.666	38	-1.641	63	41	-349	-245	0,48	-0,47	-0,07	1.870	10,75
København - Esbjerg	427	11	-477	-39	15	-113	-137	0,42	-0,47	-0,28	488	3,27
Fjerntog	2.093	49	-2.118	24	56	-462	-382	0,47	-0,47	-0,16	2.358	14,02
Odense - Svendborg	38	1	-89	-50	4	-29	-75	0,32	-0,75	-1,84	40	0,96
Odense - Ringe	4	1	-29	-24	1	-8	-31	0,13	-0,86	-8,42	4	0,29
Aarhus - Langå - Aalborg	81	6	-191	-104	4	-44	-144	0,24	-0,57	-1,35	107	1,99
Skørping - Lindholm	3	0	-21	-18	0	-4	-22	0,10	-0,78	-6,84	3	0,18
Aalborg - Frederikshavn	37	2	-79	-40	3	-28	-65	0,25	-0,53	-1,38	47	0,92
Aarhus - Hamborg	35	2	-56	-19	1	-12	-30	0,21	-0,33	-0,85	35	0,96
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	84	4	-217	-129	6	-55	-178	0,20	-0,52	-1,62	110	2,11
Aarhus - Fredericia	12	1	-28	-15	1	-8	-22	0,23	-0,52	-1,45	15	0,26
Odense - Fredericia	16	2	-80	-62	2	-19	-79	0,10	-0,51	-4,67	17	0,75
Fredericia - Flensborg	23	2	-43	-18	1	-10	-27	0,33	-0,60	-1,13	24	0,46
Fredericia - Sønderborg	37	4	-91	-50	3	-21	-68	0,17	-0,41	-1,47	46	1,02
Aarhus - Langå - Struer	0	1	-20	-19	0	-3	-22	0,00	-0,61	-8,76	3	0,22
Fredericia - Vejle - Struer	70	6	-218	-142	4	-43	-181	0,20	-0,61	-2,08	87	2,21
Struer - Thisted	0	0	-14	-14	1	-2	-15	0,00	-0,73	-6,06	2	0,13
Regional Vest	440	32	-1.176	-704	31	-286	-959	0,20	-0,54	-1,77	540	12,46

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

Tabel 5: Strækingsregnskab for Togdrift 2017 (Regional Øst, Øresund og S-tog)

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkostninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Omkostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads- km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads- km ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Per- sonkm (mio.)	Togkm (mio.)
København - Kalundborg	97	8	-292	-187	7	-63	-243	0,19	-0,57	-1,87	130	1,67
København - Holbæk	127	5	-280	-148	14	-102	-236	0,25	-0,55	-1,48	159	1,32
København - Roskilde	4	1	-35	-30	1	-6	-35	0,06	-0,54	-8,02	4	0,26
København - Ringsted	51	3	-86	-32	6	-44	-70	0,24	-0,40	-1,09	64	0,70
København - Slagelse	52	3	-103	-48	6	-40	-82	0,22	-0,44	-1,19	69	0,68
København - Nykøbing F - Rødby Færge	217	10	-578	-351	15	-122	-458	0,19	-0,50	-1,40	327	3,11
København - Hamborg	73	2	-93	-18	2	-15	-31	0,28	-0,35	-0,41	76	0,87
Roskilde - Køge - Næstved	31	3	-119	-85	5	-38	-118	0,21	-0,81	-2,96	40	1,02
København - Ystad	7	1	-26	-18	0	-3	-21	0,15	-0,56	-5,00	4	0,20
Regional Øst	659	36	-1.612	-917	56	-433	-1.294	0,21	-0,51	-1,48	873	9,83
København - Helsingør	288	14	-456	-154	29	-195	-320	0,24	-0,37	-1,10	292	2,95
København - Malmø	403	6	-375	34	38	-294	-222	0,42	-0,39	-0,78	286	2,26
Øresund	691	20	-831	-120	67	-489	-542	0,32	-0,38	-0,94	578	5,21
Fjern- & Regionaltog	3.883	137	-5.737	-1.717	210	-1.670	-3.177	0,32	-0,48	-0,73	4.349	41,52
Central (Hellerup-Valby)	573	5	-247	331	5	-179	157	0,69	-0,30	0,00	0	2,25
Køge (Sydhavn - Køge)	190	6	-304	-108	10	-93	-191	0,15	-0,24	0,00	0	3,29
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	139	3	-105	37	2	-55	-16	0,35	-0,27	0,00	0	1,06
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	173	6	-258	-79	5	-86	-160	0,16	-0,24	0,00	0	2,82
Farum (Ryparken - Farum)	99	4	-142	-39	2	-47	-84	0,18	-0,26	0,00	0	1,55
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	177	6	-240	-57	3	-75	-129	0,19	-0,26	0,00	0	2,31
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	31	0	-37	-6	1	-14	-19	0,24	-0,29	0,00	0	0,39
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	133	3	-111	25	1	-54	-28	0,39	-0,32	0,00	0	1,39
S-tog	1.515	33	-1.444	104	29	-603	-470	0,28	-0,26	0,00	0	15,06
Strækninger i alt	5.398	170	-7.181	-1.613	239	-2.273	-3.647	0,31	-0,41	-0,84	4.349	56,58
Offentlige serviceydelser	5.398	170	-7.181	-1.613	344	-3.057	-4.326	0,00	0,00	0,00	4.349	56,58

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

Anvendt metode ved udarbejdelse af strækingsregnskabet

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jævnfør Figur 3. 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, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen imellem de enkelte rapporter og samtidig kan hæmme transparensen.



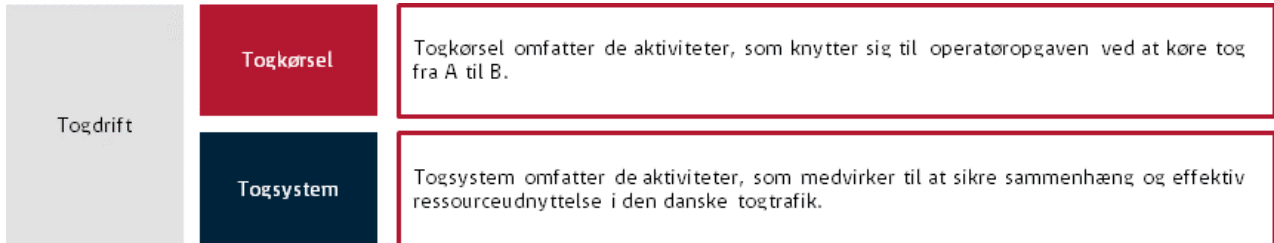
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

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 de eksterne revisorer, er en opsplnitning af modervirksomhedens resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som udføres i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af modervirksomhedens aktiviteter. Det vil for eksempel 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 ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtigelse.

Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområde-regnskabet er et bud på at segmentere aktiviteterne i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækingsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglement for DSB.

Figur 4: 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 4.

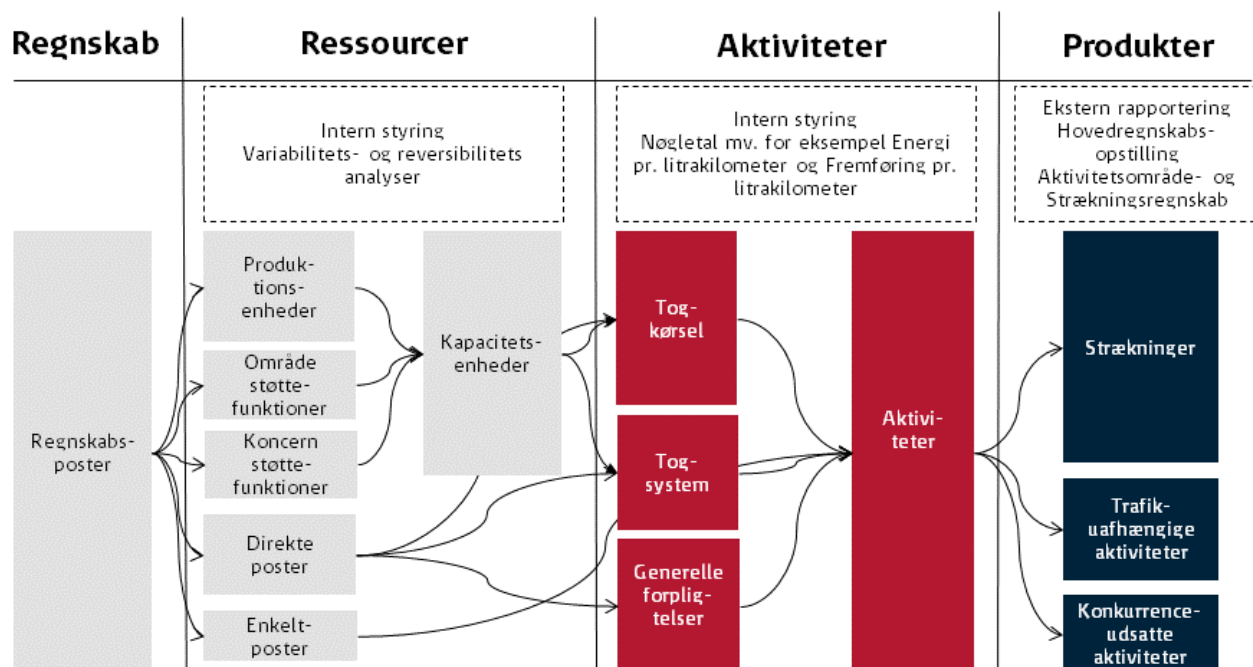
Strækningsøkonomimodellen

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 aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter, for eksempel udlejning af ejendomme til eksterne kunder.

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

Figur 5: Strækningsøkonomi modeldesign



Figur 5 beskriver den principielle metode anvendt i Strækningsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressource-niveau grupperes og klassificeres bogføringen i forhold til produktionsnærheden, således at støt-tefunktionerne kan fordeles i forhold til kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen er primært baseret på objektive og systematiske fordelingsnøgler fra produktionsoplysninger.

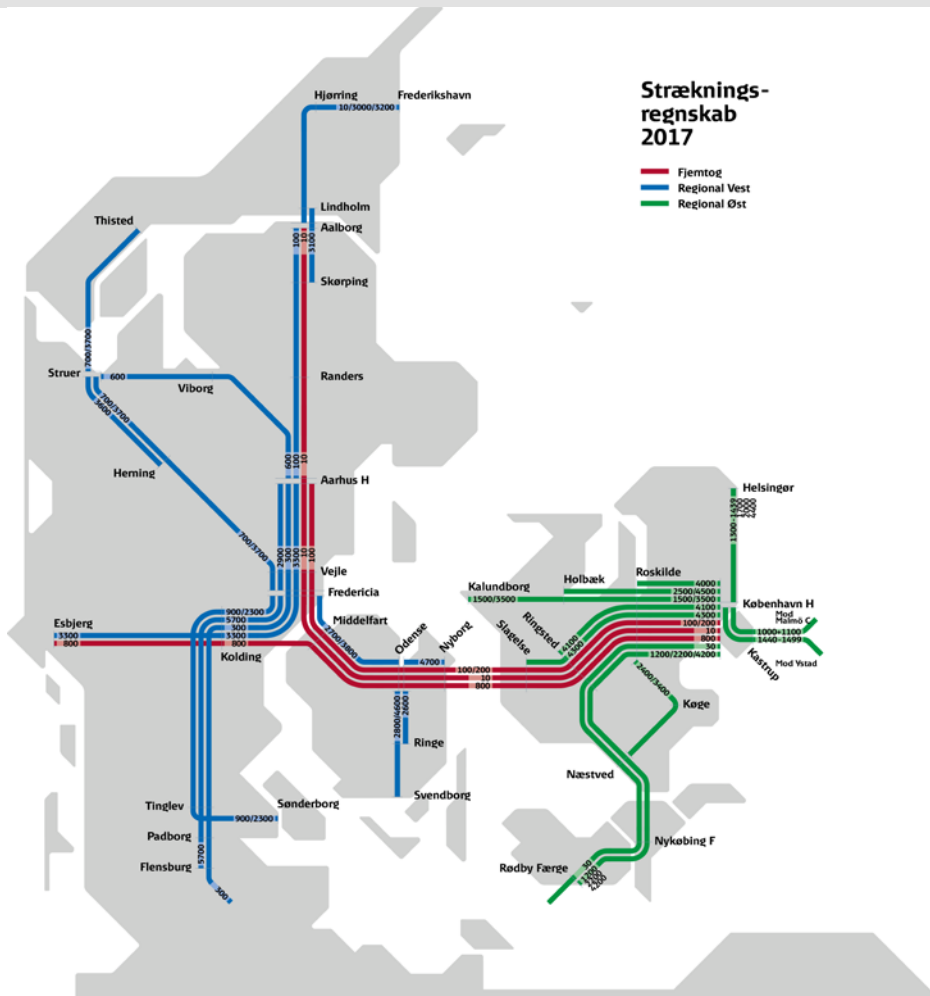
Strækningsøkonomimodellen er baseret på en kombination af fuld omkostningsfordeling og akti-vitetsbaseret omkostningsfordeling. Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsregle-mentets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.

Definition af strækninger

Definitionerne af de enkelte strækninger er blevet revurderet og tilpasset til den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2017. De væsentligste ændringer er, at DSB ikke længere driver strækningerne Aarhus - Grenaa og Aarhus - Hornslet, der begge overgik til Midtjysk Trafik i au-gust 2016. I 2017 er strækningerne Skørping - Lindholm og regional-delen af Aalborg - Frederiks-havn overgået til Nordjyske Jernbaner pr. 6. august 2017. DSB driver stadig InterCityLyn-delen af Aalborg - Frederikshavn, der opfattes som en hale af InterCityLyn. Slutteligt er strækningen Kø-benhavn - Ystad overgået til Skånetrafikken pr. 10. december 2017 (i forbindelse med overgangen til K18).

Figur 6: Strækingsdefinitioner 2017

Fjern- & Regionaltog

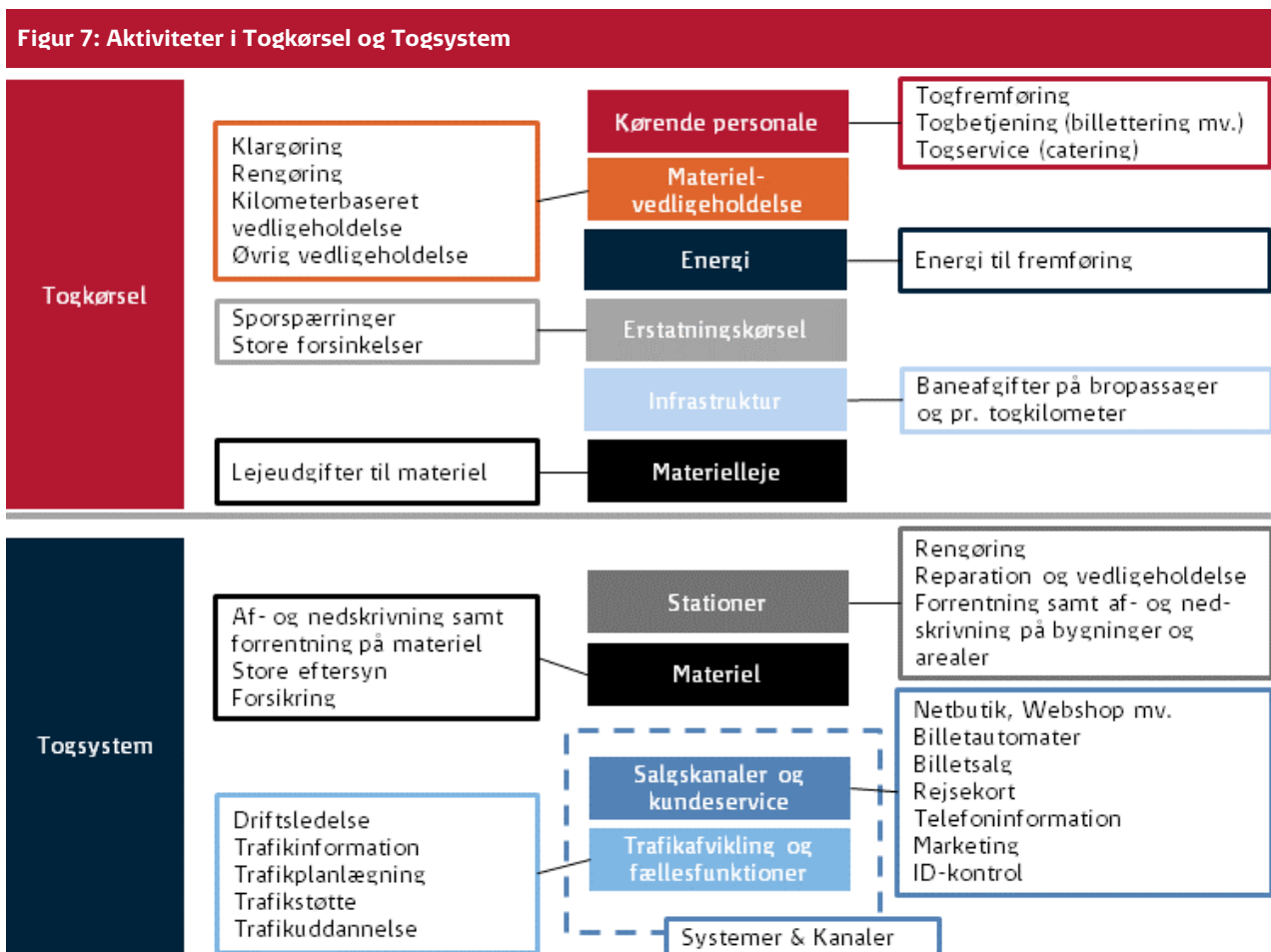


- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt (de røde strækninger)
- (København - Aarhus - Aalborg, København - Esbjerg)
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger og "halerne" for InterCityLyn fra Aalborg til Frederikshavn samt InterCity fra Aarhus til Aalborg defineres som regionaltog, 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, 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
- Øresundstrafikken opdeles i tre strækninger
- (København - Helsingør, København - Malmø og København - Malmø H)
- Kørsel mellem København H og Københavns Lufthavn, som ikke kører videre over Øresundsbroen betragtes som en særskilt strækning (København - Malmø H)

- 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 aktiviteter for Togkørsel og Togsystem, som ligger til grund for Aktivitetsområderegnskabet.



Grundregistreringerne understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområdeopfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistreringerne sigter for nærværende på at understøtte virksomhedens 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 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 sker en direkte henførelse til strækningen
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figur 8: Væsentligste fordelingsnøgler for Togkørsel i Strækningsøkonomimodellen

Kørende personale	Lokomotivfører-, togfører- og togrevisortimer
Materiel vedligehold	Litratimer, litrakilometer og pladskilometer
Energi	Litrakilometer og pladskilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer
Materielleje	Gennemsnit

Figur 8 viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togkørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger. Dette kan illustreres ved nedenstående eksempler:

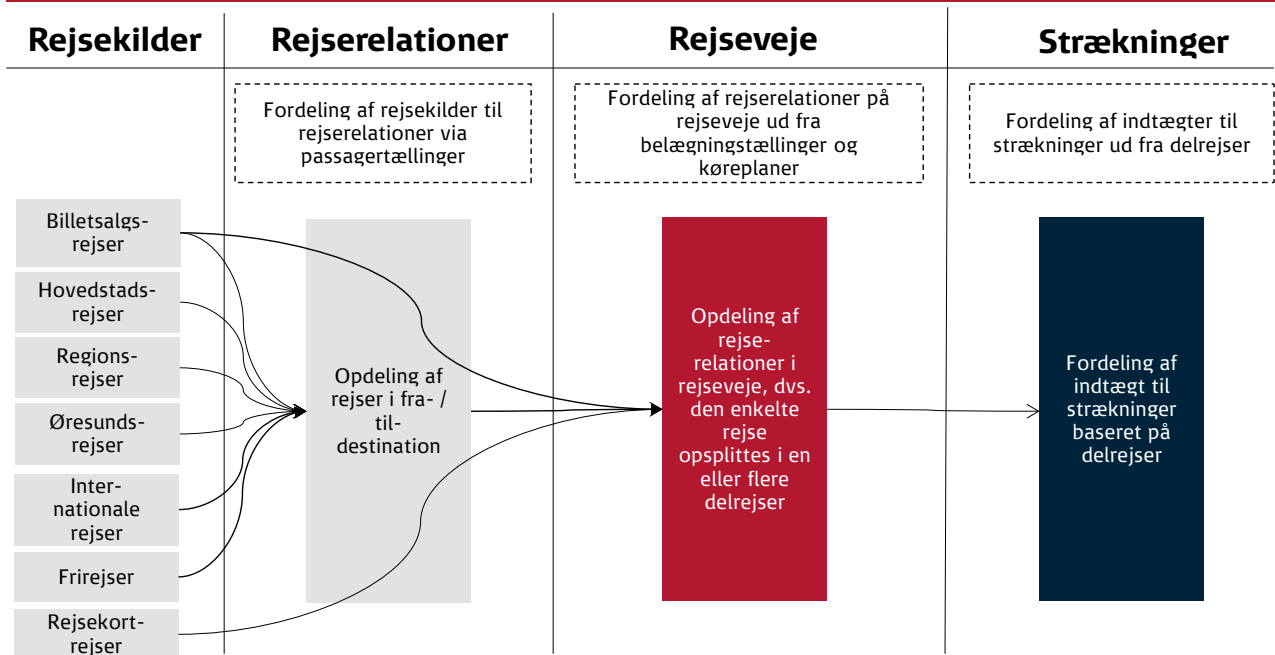
- De fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning
- De fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af IC3-togsæt fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra de litrakilometer som IC3-togsættet har kørt
- Infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget på 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 - Odense. Dermed er det ikke muligt at afdække, om rejsen bliver foretaget med fjerntoget imod Esbjerg, Aarhus eller Aalborg. Hertil kommer, at en rejse kan gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Aarhus, der involverer Lokaltog fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København samt fjerntog fra København til Aarhus, 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 9: Principper for allokering af passageromsætning til strækninger



DSB har således en række rejsekilder, jævnfør Figur 9, hvoraf de største er DSB's egne billetsalg og Hovedstadsrejser samt rejsekortet. Rejserne opgøres blandt andet ved passagertællinger i tog samt vejning af tog, som omregnes til antal kunder. Metoderne varierer fra rejsekilde til rejsekilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde.

Rejserne skal herefter opdeles i rejserelationer, som viser hvorfra og hvortil rejsen er foretaget. Det gøres blandt andet på grundlag af passagerundersøgelser²⁾ 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 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 passageromsætningen knyttet til enkeltstrækninger.

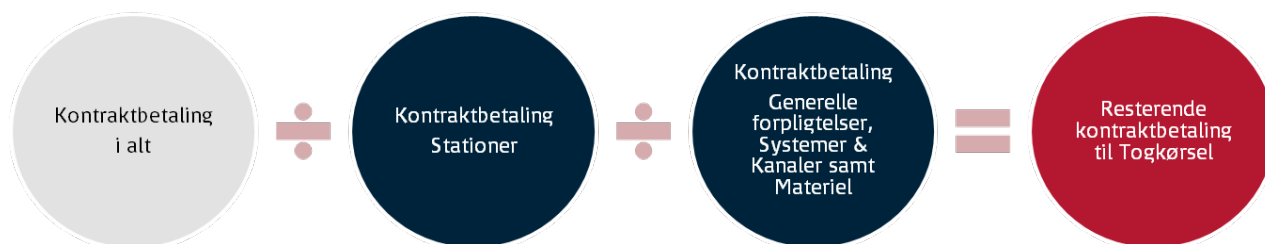
Fordeling af indtægter fra trafikkontrakten til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke kontraktbetalingen ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele kontraktbetalingen efter.

²⁾ BRIK tællingen i HT-området og Landstællingen, som foretages af COWI for Fjern- & Regionaltog.

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

Figur 10: 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, hvorimod kontraktbetalingen til Materiel alene dækker alle projektomkostningerne i forbindelse med forberedelserne på 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- & 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 2017 ikke tilføres kontraktbetaling (jævnfør Tabel 1), da S-tog kan drives med overskud.

Derudover er det forudsat, at passageromsætningen 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- & Regionaltogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Odense - Svendborg, Odense - Ringe, Aarhus - Hamborg, København - Hamborg, København - Ystad samt København - Malmø), 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 gennemsnitlig materielleje ved brug af de kørte litrakilometer på de enkelte strækninger. Materiellejen for S-tog er alene baseret på de faktiske materieludgifter til materiellet.

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 og en del af de tilknyttede virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret. Momsen fordeles til aktivitetsområderne efter de medgåede aktiviteter 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 2017.

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 2017, 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, 6. februar 2018

Flemming Jensen
Administrerende Direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Samfundsansvar

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

- At kunderne kan rejse nemt, sikkert og trygt med DSB - herunder også ældre og kunder, der er udfordret af handicap
- En miljø- og klimavenlig kollektiv transport til gavn for samfund, kunder, medarbejdere og DSB
- Et godt arbejdsmiljø, hvor mangfoldighed bidrager til at udvikle DSB
- Intern stolthed over at arbejde i DSB, som bidrager positivt til samfundet.

Samfundsansvar er indarbejdet i politikker, processer og praksis.

Det fremgår af den etiske politik, at DSB vil efterleve FN Global Compacts 10 universelle principper med fokus på menneske- og arbejdsrettigheder. Det etiske regelsæt stiller således krav om at overholde nationale og internationale regler om børnearbejde, sikkerhed og arbejdsmiljø, diskrimination, tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft, korrupsion og bestikkelse samt miljø. Af den etiske politik fremgår det også, at DSB har en whistleblowerordning, der sikrer gode muligheder for at håndtere eventuelle uregelmæssigheder så tidligt som muligt.

Miljøpolitikken beskriver indsatsen for aktivt at mindske virksomhedens klimapåvirkning. Herudover findes en tilgængelighedspolitik, som sikrer, at kunder med handicap kan benytte sig af DSB's tilbud.

Endvidere har DSB politikker for arbejdsmiljø, mangfoldighed, personale og kommunikation, som sætter rammerne for ordentlige og sikre arbejdsforhold samt en åben og ærlig kommunikation.

Indkøbspolitikken skal sikre, at DSB håndterer indkøb professionelt og forebygger bestikkelse. Samfundsansvaret kommer også til udtryk i de krav, der stilles 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 rapporterer årligt om arbejdet med samfundsansvar.



Siden 2008 har DSB samarbejdet med Natteravnene, der består af 4.000 frivillige voksne, som færdes i byernes natteliv - herunder på stationer og i tog. DSB støtter Natteravnene økonomisk. De kan 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 kunderne på stationerne. Det er organisationer som Danmarks Indsamling (DR og Danmarks 12 største humanitære organisationer), Folkekirkens Nødhjælp, Kræftens Bekæmpelse, Mellempfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder. DSB støttede i 2017 Unicef ved, at medarbejderne fik mulighed for at donere deres julegave til nødlidende børn. Cirka 300 medarbejdere valgte at donere mere end 2.000 tæpper til frysende børn på flugt.

Når der er valg i Danmark, støtter DSB op om den demokratiske proces ved at give de opstillede partier og kandidater tilladelse til at dele materiale ud på stationerne i perioden op til valget - således også til kommunalvalget i 2017.

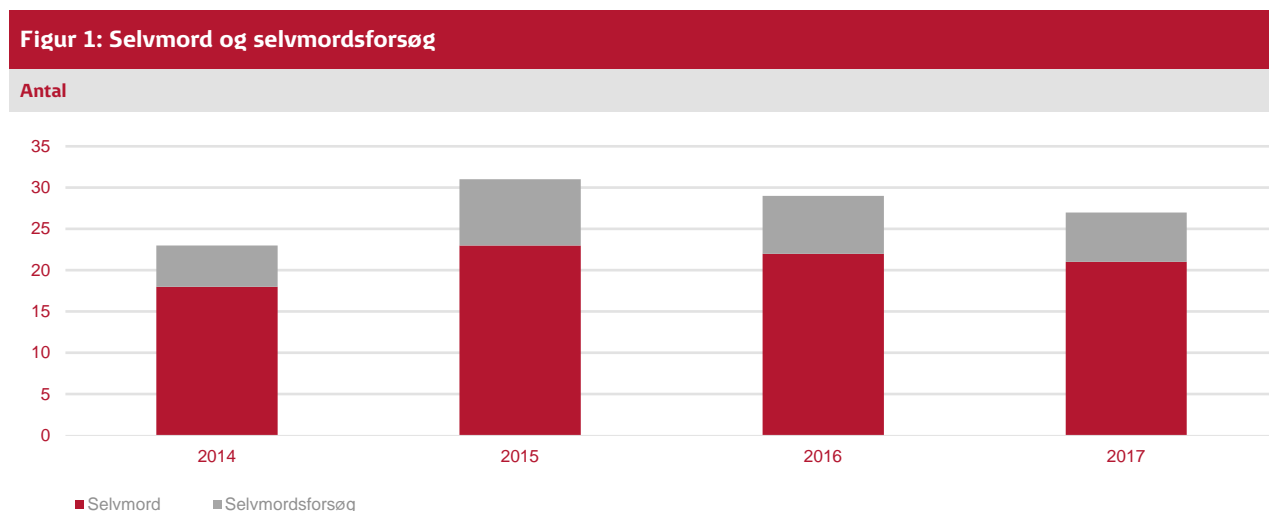
Sikkerhed og tryghed

Det skal være sikkert og trygt at være kunde og medarbejder. Ifølge ERAIL (European Railway Accident Information Links) er den danske jernbane blandt Europas mest sikre. Det skyldes ikke mindst, at sikkerhed er en grundforudsætning for DSB, og at sikkerhed er dybt integreret i den måde, DSB arbejder på. I sikkerhedspolitikken er det udtrykt således: Vores kunder skal kunne tage sikkerheden for givet - det må vi aldrig!

Overvågning i tog og på stationer bidrager til tryghed. Ultimo 2017 var der opsat over 2.000 kameraer på 143 stationer og næsten 4.000 kameraer i S-togene. Derudover har DSB to mobile videoovervågningsanlæg, som kan flyttes til stationer, hvor der er utryghed for kunder, eller hvor der er 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 om hærværk, vold og lommetyverier mv.

Der er monteret hjertestartere i alle DSB's tog. I samarbejde med Trygfonden er opsat hjertestartere på 64 udvalgte stationer i hele landet. 750 medarbejdere er uddannet i livreddende førstehjælp og brug af hjertestartere.

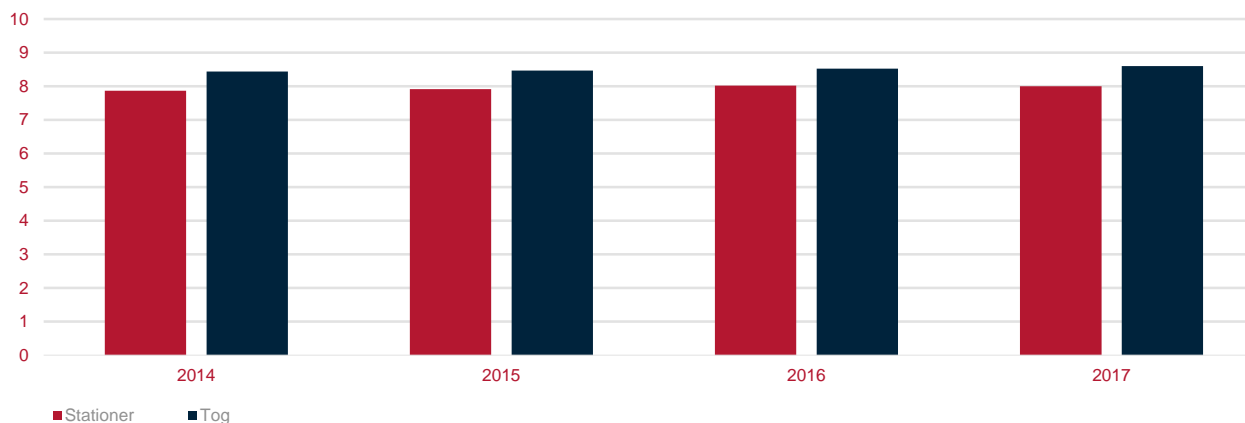
Selv mord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende hændelse. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også kunder og medarbejdere i form af togaflysninger, forsinkelser og psykiske belastninger. I 2017 blev registreret 21 selvmord og 6 selvmordsforsøg (henholdsvis 23 og 7 i 2016).



I kundemålinger følges løbende kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Målingen viser, at kundernes tryghedsoplevelse i 2017 er uændret i forhold til i 2016.

Figur 2: Kundetilfredshed med tryghed

Skala 0-10



DSB bruger hvert år store beløb på at bekæmpe graffiti samt skabe pæne og trygge miljøer for kunderne i tog og på stationer - både ved forebyggelse med vagtordninger mv. og ved afrensning af tog og ejendomme. I samarbejde med Banedanmark er 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. Dette har været medvirkende til, at den organiserede graffiti stort set er udryddet på stationerne.

Hjemløse, som tager ophold på stationer og i tog, er med til at skabe et utrygt miljø for kunderne. DSB har etableret et samarbejde med Københavns Kommunes Hjemløseenhed for at hjælpe de hjemløse på stationerne videre. Samarbejdet har blandt andet medført, at medarbejdere kontakter Hjemløseenheden, når de møder hjemløse med behov for hjælp. Med bidrag fra Hjemløseenheden har DSB også udarbejdet et kort med overnatningssteder og herberger, som kan uddeles af medarbejdere.

Arbejds miljø

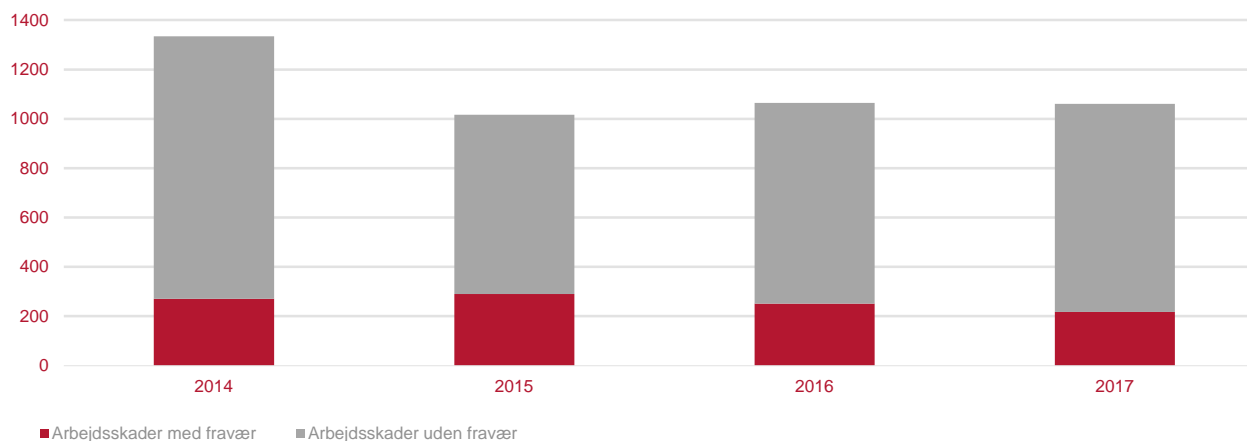
Det er en del af DSB's strategi at være en attraktiv arbejdsplads. DSB har en systematisk tilgang til arbejdsmiljø og blev i 2017 igen arbejdsmiljøauditeret efter OHSAS 18001-standarden.

I 2017 var det igen et mål at nedbringe antallet af arbejdsulykker og fraværet generelt. Arbejdsulykker med fravær er faldet fra 251 i 2016 til 217 i 2017. Faldet skyldes en øget systematisk analyse af årsager og omfang af arbejdsulykker samt et fald i personpåkørsler. Antal arbejdsulykker med mindst en hel fraværsdag pr. 1 mio. præsterede arbejdstimer (LITFR) faldt fra 22 i 2016 til 19 i 2017.

Arbejdsulykker uden fravær er steget fra 813 i 2016 til 843 i 2017. En af årsagerne til stigningen er, at der er kommet mere fokus på at registrere trusler om vold mod medarbejdere som en arbejdsulykke.

Figur 3: Arbejdsskader

Antal



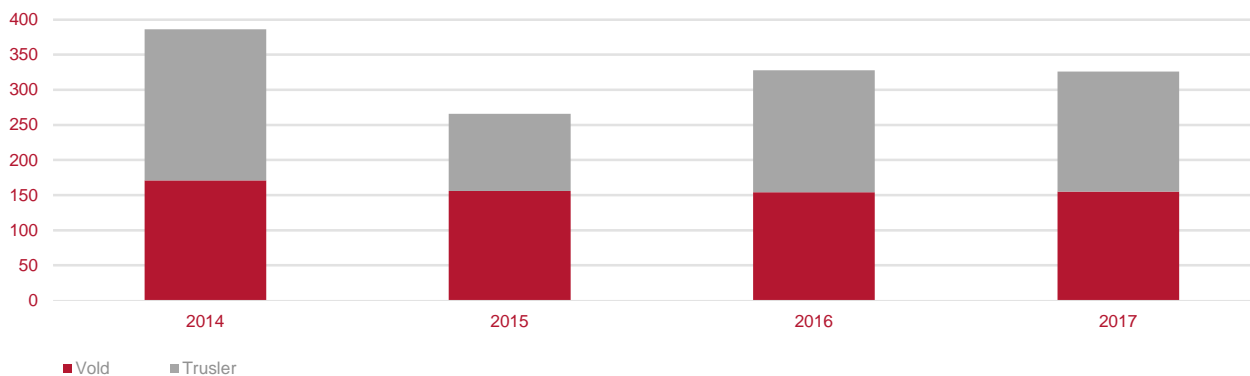
Igen i 2017 har været fokus på at nedbringe det generelle sygefravær. Indsatsen har fokuseret på tidlig opfølgning over for medarbejdere med længerevarende eller tilbagevendende sygdom. Målet har været at fastholde de syge medarbejders kontakt og tilbagevenden. Indsatsen har bidraget til, at sygefraværet faldt fra 9,3 dage i 2016 til 9,1 dage i 2017.

DSB har i 2017 arbejdet på at reducere stress med informationsmateriale, gå-hjem-møder og kurser for ledere. Andelen af medarbejdere, som svarer, at de har oplevet arbejdsrelateret stress faldt i 2017 med et enkelt procentpoint til 27 procent. Det indgår i handlingsplanerne at fortsætte fokus på forebyggelse af stress.

Når mange mennesker er samlet på stationer, i tog og i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod kunder og medarbejdere. DSB gør sit yderste for hele tiden at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem uddannelse af medarbejdere i konflikthåndtering, ved samarbejde med politiet og i dialog med kunderne. I 2017 registrerede DSB en mindre stigning i antallet af voldsepisoder, men et fald i antal trusler mod medarbejdere.

Figur 4: Vold og trusler mod medarbejdere

Antal



DSB har nultolerance overfor krænkende adfærd - uønsket seksuel opmærksomhed, vold, trusler og chikane - i alle sammenhænge, både eksternt og internt. Der indgår blandt andet i de årlige arbejdspladsvurderinger en opfølgning på omfanget af krænkende adfærd internt i DSB, som danner grundlag for ledelsesmæssig opfølgning herpå.

Tilgængelighed

DSB ønsker, at det skal være nemt for alle at tage toget - også for de, som er udfordret af handicap.

DSB tilbyder handicapassistance til toget, som kan bestilles hele døgnet - dog minimum 12 timer før planlagt afrejse. Ligeledes har DSB en ledsagerordning, som gør det muligt for den handicappede at have en ledsager, som kan hjælpe undervejs, med til en væsentlig reduceret pris.

I 2017 udførte DSB 17.100 bestilte handicapassistancer og solgte 45.800 ledsagerbilletter. Hertil kommer 65.000 assistancer i forbindelse med rejser med S-tog, Kystbanen og fra stationer med mulighed for spontane rejser.

I 2017 blev regionaltogstrafikken i Nordjylland overdraget til Nordjyske Jernbaner og Nordjyllands Trafikselskab. DSB har indgået en aftale med den nye operatør, som sikrer et samlet servicetilbud til kunder med nedsat mobilitet. Ligeledes har DSB fortsat handicapassistance til kunder, der benytter toget mellem København og Vstade.

DSB tilbyder også kurser og åbent hus-arrangementer, hvor medarbejdere kommer ud og instruerer i billetkøb mv. Kundeservice har gennemført 26 arrangementer i 2017 i samarbejde med Ældre Sagen samt 71 åbent hus-arrangementer sammen med datastuer, biblioteker og den lokale borgerservice i kommunerne.

DSB yder en særlig indsats for børn i adskilte familier. DSB har uddannet 70 børneguides, som under rejsen tager sig af børnene i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. I 2017 blev solgt 18.200 børneguide-rejser.

Mangfoldighed

DSB ønsker at være en attraktiv arbejdsplads præget af mangfoldighed og mener, at en målrettet og prioriteret indsats gør DSB stærkere og øger konkurrenceevnen. DSB har derfor en mangfoldighedspolitik med udvalgte indsatsområder, som skal styrke området frem mod 2020 - herunder vedrørende praktikpladser, ledelse, etnicitet og køn.

I 2017 var 38 flygtninge i kort virksomhedspraktik (4 uger) og 21 deltog i brancheforløb (13 uger), hvoraf 6 fik forlænget praktikken med 13 uger.

DSB har øget antal praktikpladser for lærlinge og havde ved udgangen af året 46 praktikpladser for lærlinge på værkstederne. Derudover har DSB rekrutteret 9 kontorelever, som havde første arbejdsdag i 2018.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af personalepolitikken. I bestyrelsen er kønsfordelingen ligelig (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 2017 for direktørkredsen 25 procent kvinder. Blandt alle ledere i DSB er 27 procent kvinder - næsten samme andel som blandt alle ansatte, hvor der er 26 procent kvinder. Målet for kønsfordelingen på de forskellige ledelsesniveauer er, at den skal afspejle kønsfordelingen i øvrigt og indgå i overvejelserne ved rekruttering til virksomhedens væksthus for ledere og før-ledere.

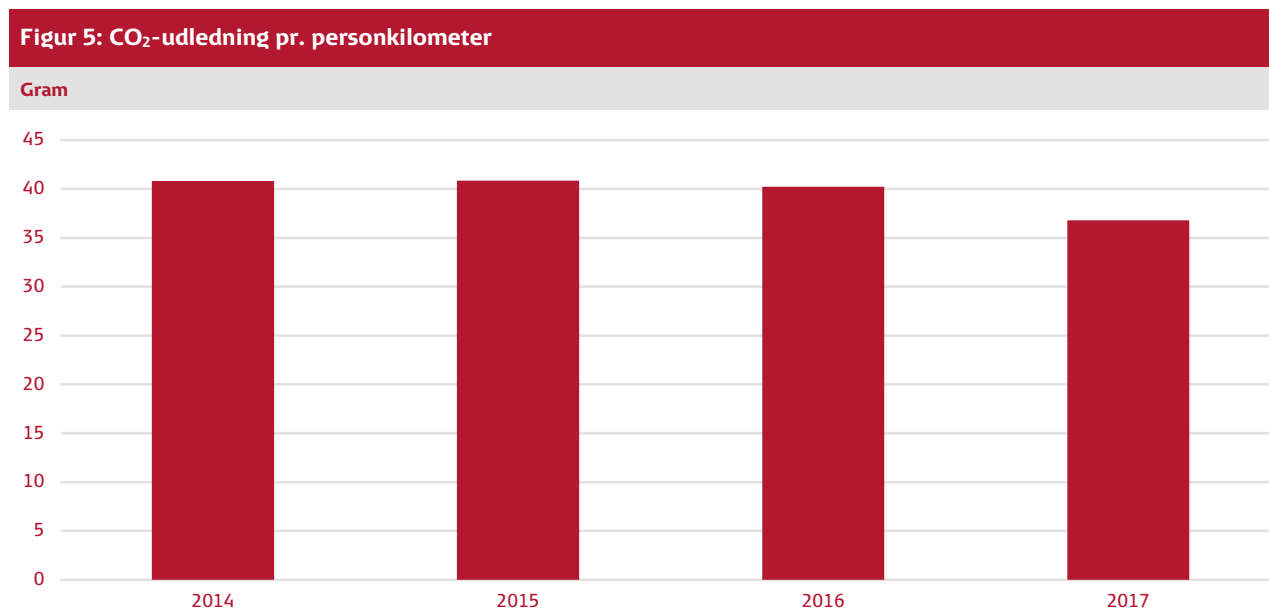
Bestikkelse

DSB tolererer ikke korrupsion og har tydelige interne retningslinjer for modtagelse af gaver samt en whistleblower-ordning. Retningslinjerne bliver formidlet til medarbejdere på intranet og via e-learning og er et emne i introduktionsforløbet for nye medarbejdere. Tilsvarende har DSB en indkøbspolitik med Code of Conduct, som alle leverandører skal efterleve. DSB har i 2017 ikke observeret tilfælde af bestikkelse.

Miljø og klima

De væsentligste risici ud fra miljø- og klimaperspektiv vurderes til at være emissioner til luft fra togdriften samt støjgenerne fra operationerne.

Den samlede CO₂-udledning er i 2017 faldet med 5 procent i forhold til i 2016. Dette skyldes et generelt faldende energiforbrug til togdrift, bygninger og værksteder samt et forbedret energimix for el.



DSB har fastsat et strategisk målepunkt for bæredygtighed defineret som udledning af gram CO₂ fra togdriften pr. personkilometer. Ovenstående figur viser udviklingen gennem de seneste år.

Der er tale om en reduktion af CO₂-udledningen på 8 procent i forhold til 2016. Udledningen på 37 gram pr. personkilometer gør toget klimamæssigt meget konkurrencedygtigt i forhold til andre transportmidler, idet biler og fly begge udleder 100 gram CO₂ pr. personkilometer, mens busser udleder 60 gram.

Den fortsatte elektrificering af hovedjernbanenettet i Danmark vil betyde faldende energiforbrug og CO₂-udledning som følge af ændringen fra diesel til el. I efteråret 2017 blev strækningen Lunderskov - Esbjerg ibrugtaget som elektrificeret, hvilket vil have helårseffekt i 2018 med et forventet fortsat fald til følge.

Det samlede energiforbrug til tog er i 2017 faldet med 3 procent i forhold til i 2016. Energiforbruget i dieseltrafikken er faldet med 4 procent, hvilket skyldes en kombination af reduceret trafik i forbindelse med overdragelsen af Grenaa-banen og regionaltogetrafikken i Nordjylland samt en reduceret anvendelse af MR-togsæt. Energiforbruget til el-tog er faldet med 2 procent i forhold til i 2016.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

Ændring fra 2016 til 2017	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	-1%	-6%	-6%
- El-tog	1%	-3%	-15%
S-tog	-2%	1%	-11%

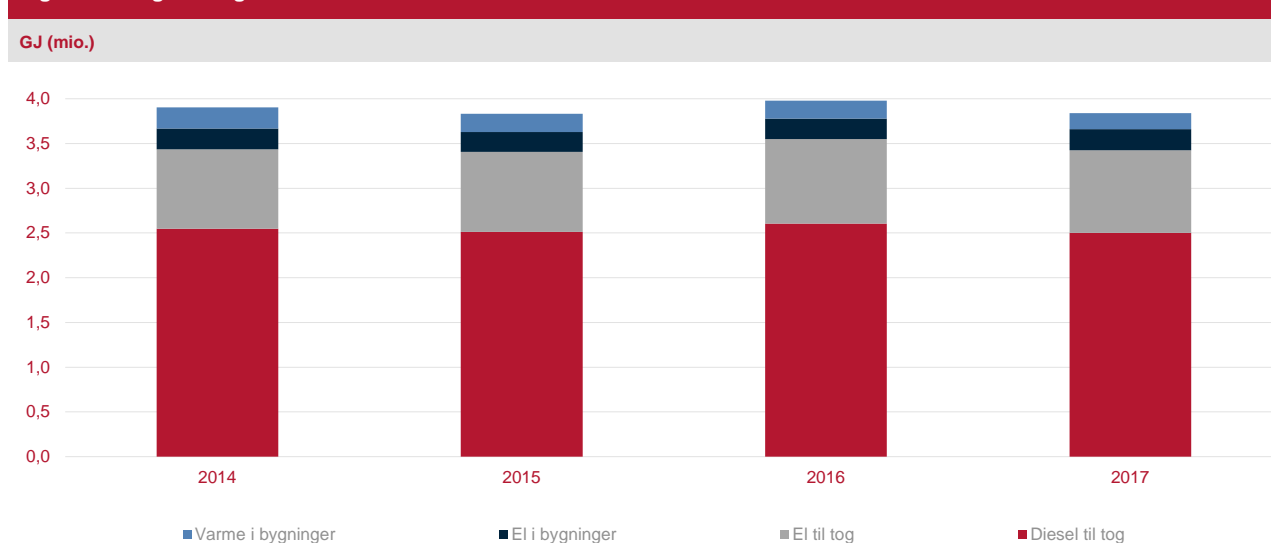
CO₂-udledningen pr. personkilometer for eltog er faldet væsentligt. Dette skyldes et faldende energiforbrug, en stigende belægning og et forbedret energimix i Danmark.

Omkring 90 procent af det samlede energiforbrug anvendes til togdriften. Energiforbruget til andet end togdrift er faldet med 4 procent i 2017 i forhold til i 2016.

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

Det samlede energiforbrug og sammensætningen heraf er vist i nedenstående figur.

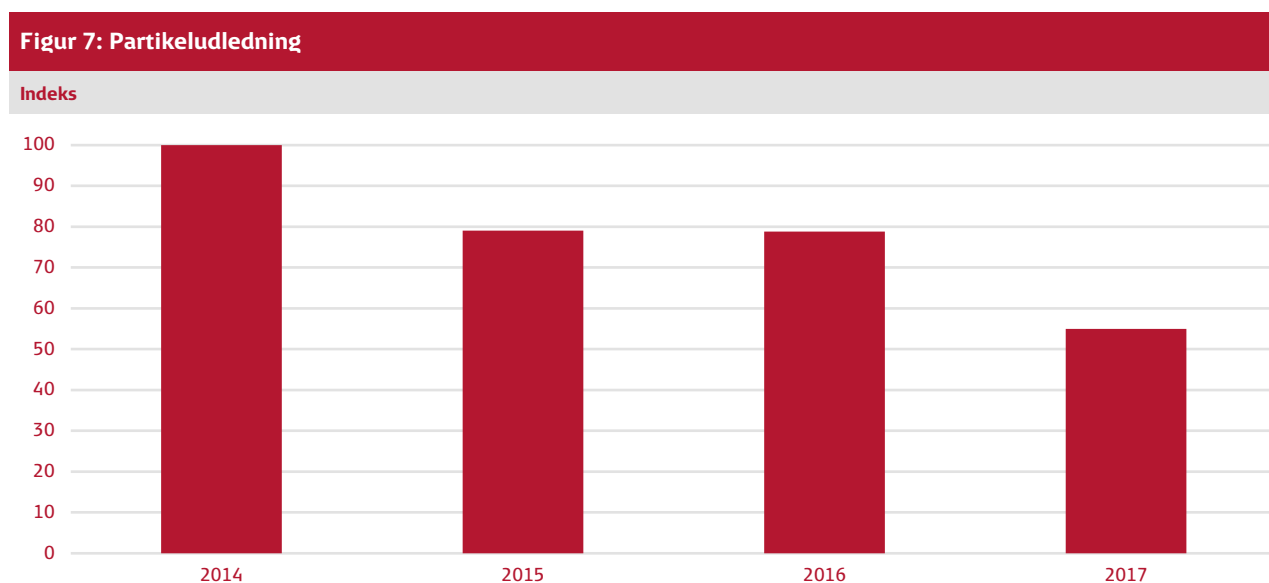
Figur 6: Energiforbrug



DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. I 2017 har følgende tiltag haft effekt:

- Gaskedel på Klargøringscenter Kastrup udskiftet i 2016 har betydet en reduktion på 60 procent i gasforbruget svarende til 580 tons CO₂
- Udskiftning af ventilationsanlæg på Klargøringscenter København og værkstedet i Fredericia med et forventet fald i varme- og elforbrug
- Fortsat udskiftning af traditionel belysning til LED.

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



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er faldet med 30 procent i 2017 i forhold til i 2016 og med 45 procent siden 2014. Faldet skyldes en reduceret anvendelse af MR- og IC4-togsæt samt montering af katalysatorer på MR-togsæt.

Der arbejdes fortsat med at implementere forskellige prototyper af filtre til reduktion af kundernes og medarbejdernes udsættelse for ultrafine partikler. Fra udgangen af 2017 anvendes MR-togsæt og ICE-TD togsæt ikke længere i persontrafikken.

DSB arbejder fortsat med at finde løsninger til reduktion af emissionerne fra ME-diesellokomotiverne. Det er besluttet at montere nye cylinderenheder i forbindelse med store eftersyn. Dette er ved udgangen af 2017 gennemført på 8 lokomotiver og giver en markant reduktion i anvendelsen af smøreolie samt en reduktion af partikeludledningen.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er steget fra 93 i 2016 til 130 i 2017.

Klager og henvendelser fordeler sig på:

- Støj: 82
- Røg: 8
- Støj og røg: 21
- Luftkvalitet: 19.

Det er fortsat ME-diesellokomotiverne, som er den primære årsag til henvendelserne. Det gælder både henvendelser fra naboer til vendespor/klaringsområder samt fra naboer til sporene i Valby.

I 3 sager har en kommune været indblandet (Roskilde, Helsingør og Ballerup). Alle sager omhandlede støj og er afsluttet uden yderligere tiltag. Derudover har DSB kontakt til Aarhus kommune angående miljøgodkendelse af værkstedet - herunder støjvilkårene.

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



Fri Internet

E. Holl



1935

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 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

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 for:

- 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 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

Formand for:

- bestyrelsen for Østre Gasværk Teater.

Medlem af:

- bestyrelsen for DSV A/S
- bestyrelsen for Topdanmark Forsikring 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.



Henrik Amsinck

Indtrådt i DSB's bestyrelse 19. maj 2017 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode 2019.

Medlem af:

- bestyrelsen for LEGO GmbH
- bestyrelsen for Destination Aarhus
- Entreprise 50 (CIO netværk).



Henriette Fenger Ellekrog

Indtrådt i DSB's bestyrelse 19. maj 2017 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode 2019.

Formand for:

- Bestyrelsen for Finanssektorens Arbejdsgiverforening.

Medlem af:

- bestyrelsen for Danske Bank Plc
- bestyrelsen for Realkredit Danmark A/S
- bestyrelsen for Fondet for Dansk-Norsk Samarbejde
- DI's Advisory Board for flere kvinder i topledelse og bestyrelse.



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



Christina Grumstrup Sørensen

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

Genvalgt 28. februar 2017 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2019.

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.

Rådsmedlem:

- BFA-velfærd og offentlig administration.

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).

Arbejds miljøspecialist.

Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Flemming Jensen, administrerende direktør

Ansæt i DSB siden 2015.

Formand for:

- bestyrelsen for TP Aerospace.

Medlem af:

- bestyrelsen for Industriens Arbejdsgivere i København



Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2013.



Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.

Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.



Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort A/S.



Lars Kaspersen, direktør for Kommunikation & Branding

Ansæt i DSB siden 2013.

Formand for:

- Fonden Danmarks Jernbanemuseum.



Mette Rosholm, direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

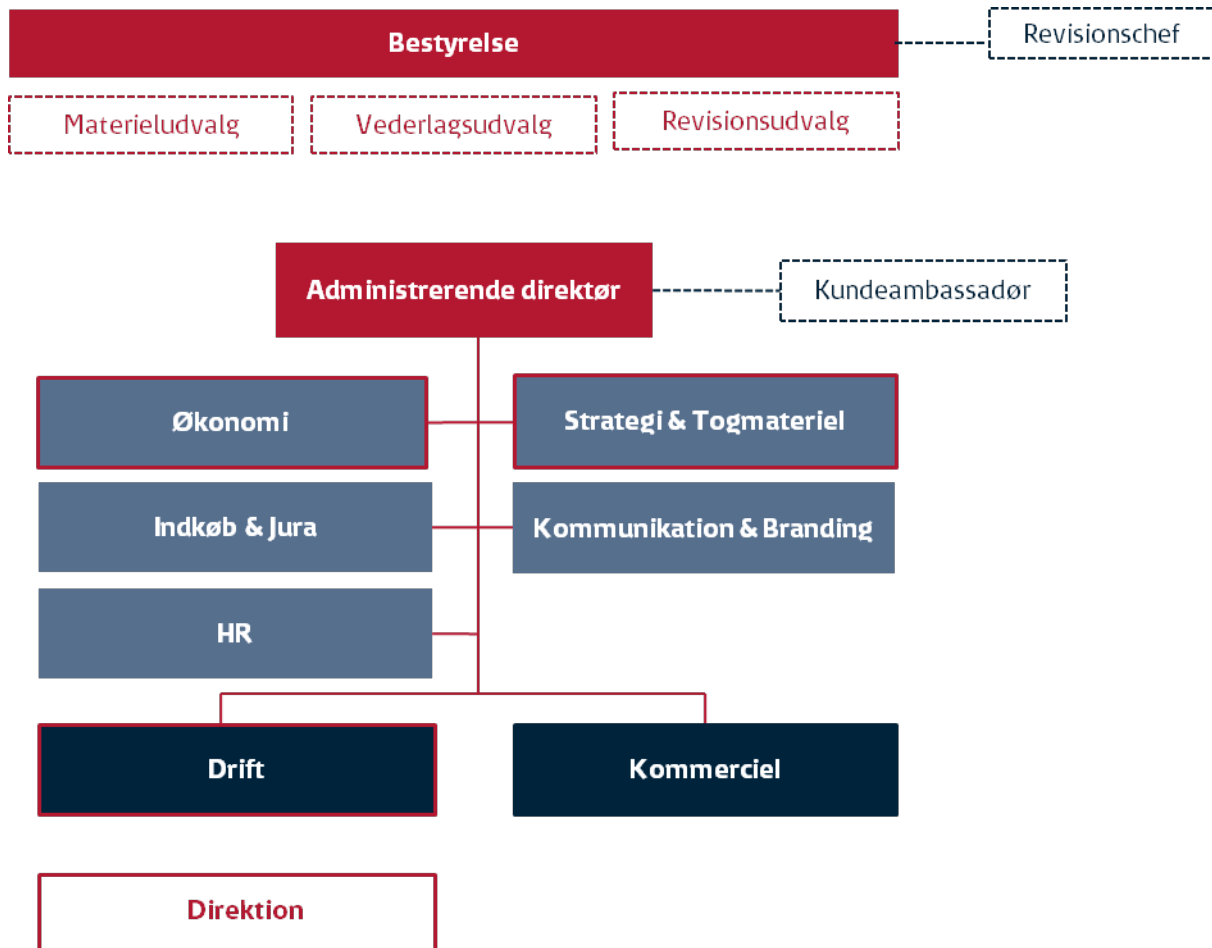
- bestyrelsen for Rejsekort A/S.



Tine Moe Svendsen, direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Organisation



Finanskalender 2018

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2018	8. maj 2018
Halvårsrapport 2018	23. august 2018
1.-3. kvartal 2018	8. november 2018

Publikationer

Årsrapport for 2017 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2017 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

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Martin Buchtrup Larsen
Janni Strassmann
Niels-Otto Fisker

Grafisk design

Kommunikation & Branding

