



ÅRSRAPPORT 2021

Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige

Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053



Indhold

Ledelsesberetning	3	Koncernregnskab og årsregnskab	30	→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen	95
→ Overblik 2021	7	→ Påtegninger	30	→ Organisation	95
Formål	9	→ Resultatopgørelse	34	→ Finanskalender 2022	103
→ Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige	9	→ Balance - Aktiver	35	→ Publikationer	103
EU Taksonomiforordningen	10	→ Balance - Passiver	35	→ Virksomhedsoplysninger	103
Bæredygtighed	11	→ Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed	36	Strækingsregnskab	105
Resultater	13	→ Egenkapitalopgørelse - koncern	36	→ Påtegning	105
→ Hoved- og nøgletal	13	→ Pengestrømsopgørelse	37	→ Regnskab	106
→ Kunder	14	→ Noter og anvendt regnskabspraksis	38	→ Anvendt metode ved udarbejdelse af strækingsregnskabet	118
→ Togdrift	19	→ Supplerende hovedtal	69		
→ Service & Retail	24	→ Resultatopgørelse pr. kvartal	72		
→ Ejendomsudvikling	25	→ Nøgletalsdefinitioner	73		
→ Finansielle aktiviteter	26	Virksomhedsforhold	75		
→ Forventninger til 2022	28	→ Sikkerhed	75		
→ Begivenheder indtruffet efter balancedagen	28	→ Risikostyring	77		
→ Øvrige forhold	29	→ Selskabsledelse	79		
		→ Redegørelse for politik for dataetik	82		
		→ Redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens §99a	83		

Ledelsesberetning

Resultat før skat udgjorde i 2021 et overskud på 805 mio. kr.

- DSB har i 2021 haft 118,1 mio. rejser. Det er på niveau med 2020, men et fald på 36 procent i forhold til 2019, korregeret for afgivet trafik
- Antallet af rejser har været stærkt påvirket af COVID-19 og de af myndighederne udmeldte restriktioner og anbefalinger
- I resultatet indgår 1.451 mio. kr. som kompensation i forbindelse med COVID-19 i 2021 i henhold til tillægskontrakt 38
- Årets resultat er positivt påvirket af kompensation for økonomiske tab i 2020 som følge af COVID-19 på 295 mio. kr. samt indtægter fra salg af ejendomme på 240 mio. kr. Poster på i alt 535 mio. kr.
- Kundepunktigheden har været udfordret i 2021 og er påvirket af blandt andet Banedanmarks infrastrukturarbejder
- ME-diesellokomotiverne er fuldt udfaset i forbindelse med køreplansskiftet i december
- Aftale om køb af Coradia eltogetsæt fra Alstom er indgået
- Fornyet sikkerhedscertificering opnået for både Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 805 mio. kr. mod et underskud på 104 mio. kr. i 2020. Årets resultat er påvirket af kompensation for økonomiske tab i 2020 samt indtægter fra ejendomssalg på i alt 535 mio. kr.

Kunder

Antallet af rejser har også i 2021 været påvirket af og fulgt udviklingen i COVID-19 situationen.

DSB har indgået tillægskontrakt 38 med Transportministeriet. Den har kompenseret DSB for tabt passageromsætning i 2021 i forhold til 2019 i perioder, hvor kundetallet har været væsentligt påvirket af restriktioner, der påvirker togdriften.

Omdømmet har i 2021 ligget historisk højt. Ved udgangen af december lå omdømmescoren på 72,6. Det høje omdømme er nået og fastholdt, selvom driften i perioder har

været væsentligt påvirket af sporarbejder med afledte effekter for kunderne. Samtidig har en stor del af året været præget af COVID-19 og de udmeldte krav om pladsbillerter og mundbind i tog og på stationer.

Der har været stor fokus på at opretholde togdriften og sikre en tryk rejse under pandemien samt på at skabe fundamentet for at genvinde kunder, når livet i Danmark ikke længere er væsentligt påvirket af COVID-19.

COVID-19 har i 2020 og 2021 medført langt mere hjemmearbejde end tidligere. Vi forventer, at dette i et vist omfang videreføres som en strukturel ændring af arbejdsmarkedet. Det er baggrunden for, at DSB i juni lancerede Pendler20 - et nyt pendlerprodukt til kunder, der ønsker 20 valgfrie rejsedage inden for 60 sammenhængende dage.

DSB Plus er i september udvidet med et loyalitetsprogram - DSB Bonus. Kunderne optjener point ved køb af billetter via

Udvalgte hovedtal						
Beløb i mio. kr.	4. kvrt. 2021	4. kvrt. 2020	4. kvrt. 2019	2021	2020	2019
Passageromsætning	1.227	831	1.362	3.795	3.411	5.173
Trafikkontraktindtægter	974	1.888	989	5.075	4.819	4.025
Indtægter i alt	2.592	3.378	2.917	10.848	10.463	11.385
Omkostninger i alt	2.171	2.461	2.340	8.662	9.162	9.371
Resultat før skat	23	537	-1.610	805	-104	-1.641
Antal rejser (mio.)	37,6	28,1	48,7	118,1	120,2	187,5
Antal rejser korregeret for afgivet trafik (mio.)	37,6	27,7	48,1	118,1	118,4	184,9
Kundepunktighed Fjern- & Regionaltog (procent)	74,1	84,8	79,1	78,6	86,7	79,1
Kundepunktighed S-tog (procent)	90,1	94,9	93,2	92,0	94,4	93,0

DSB App eller www.dsb.dk. Pointene kan bruges til køb af udvalgte varer i DSB's 7-Eleven kiosker.

Kundepunktigheden udfordret i 2021

Kundepunktigheden for både Fjern- & Regionaltog og S-tog har været udfordret i store dele af 2021.

De mange omfattende sporarbejder har givet en presset planlægningsproces hos både DSB og Banedanmark. Det har blandt andet medført, at sporarbejder og køreplansændringer har været sent planlagt, hvilket har udfordret punktigheden.

Der vil i de kommende år fortsat være mange store sporarbejder. DSB og Banedanmark arbejder sammen for bedre at imødekomme de udfordringer, de vil medføre. Der bliver blandt andet tilført flere ressourcer og gennemført initiativer til bedre styring af planlægningsprocessen. Der har allerede i slutningen af 2021 været god fremdrift i samarbejdet, som fortsætter i 2022 for at sikre kunderne en stabil og sikker rejse - også under perioder med sporarbejder.

Tryghed på stationerne

Der er i dag videoovervågning på alle S-togsstationer og i alle S-tog. Videoovervågningen bliver monitoreret i DSB's overvågningscenter i hovedkvarteret i Høje Taastrup, som er bemandedt døgnet rundt. Videoovervågningsudstyret bruges primært i reaktivt øjemed - blandt andet ved politiefterforskning. Det er imidlertid også muligt at tilgå et mindre antal kameraer ad gangen i realtid. DSB har i enkelte situationer overvåget udsatte stationer, hvor der har været kendte problematikker, og hvor politiet om nødvendigt er blevet tilkaldt.

I forbindelse med regeringens tryghedspakke er det aftalt, at DSB øger bemanningen i overvågningscentret. Samtidig opgraderes over 700 kameraer på S-togsstationerne for at forbedre kvaliteten af videoovervågningsmaterialet. Vi vil gøre brug af yderligere vagter på S-togsstationerne samt iværksætte en række tiltag, som understøtter indsatsen for tryghed på S-togsstationerne. Blandt andet undersøges muligheden for, at der kan etableres højtalerudkald fra overvågningscentret, hvis der bliver observeret en utryk hændelse, ligesom der på S-togsstationerne og i S-tog vil være information om, at der bliver videoovervåget.

Overgang til eldrevne tog

I forbindelse med køreplansskiftet i december blev alle ME-diesellokomotiver fuldt udfaset.

Udfasningen er et led i planen om at levere helt CO₂-neutrale togrejser i 2030 ved løbende at øge kørslen med eldrevet togmateriel. I forbindelse med udfasningen af ME-diesellokomotiverne er produktionen med Vectron ellokomotiverne øget med væsentlige miljø- og klimagevinster til følge - en vigtig milepæl på rejsen mod et bæredygtigt DSB.

Vectron ellokomotiverne indsættes gradvist, og ved årets udgang er 32 ellokomotiver anvendt i den daglige drift. De sidste 10 lokomotiver leveres i 2022.

De nye lokomotiver er meget pålidelige i drift. Lokomotiverne er bygget til kørsel med det nye signalsystem. Der er indbygget en midlertidig løsning til at håndtere kørsel på strækninger med det eksisterende signalsystem, frem til signaludskiftningen er gennemført. Det har givet visse opstartsudfordringer, som forventes håndteret i 2022 med en

softwareopdatering fra producenten Siemens. Lokomotiverne har i gennemsnit kørt omkring 3.000 kilometer mellem hændelser i 2021. Der er sket en løbende forbedring i lokomotivernes performance, og ultimo året lå lokomotiverne på omkring 10.000 kørte kilometer mellem hændelser. Det er forventningen, at den positive udvikling vil fortsætte i 2022.

"Pensioneringen af vores gamle ME-diesellokomotiver sparer klimaet for 27.000 ton CO₂ om året. Med skiftet til Vectron ellokomotiver har vi nået en væsentlig milepæl i arbejdet for en grønnere og mere klimavenlig transport."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Kontrakt om køb af Coradia eltogsæt indgået

DSB har underskrevet kontrakt med Alstom om levering af minimum 100 Coradia eltogsæt, som bliver rygraden i fremtidens bæredygtige togdrift. Kunderne kan med de nye tog se frem til en bedre rejseoplevelse, kortere rejsetid og en højere punktighed.

Der er tale om den største enkeltstående investering i DSB's historie. DSB forventer at købe op til 150 eltogsæt med fuld vedligeholdelse i op til 40 år. Forberedelserne til at kunne modtage de nye eltogsæt fra Alstom er i fuld gang. DSB skal blandt andet i gang med at bygge nye værksteder til vedligeholdelsen af togsættene.

De aldrende dieseldrevne tog kan pensioneres i takt med indsættelsen af de nye eldrevne tog. Overgangen til eldrevet togmateriel vil resultere i betydelige reduktioner af både energiforbrug og CO₂- og partikeludledning samt give drifts-

økonomiske gevinster. Det bliver en vigtig milepæl i omstillingen til en mere klimavenlig og bæredygtig kollektiv transport.

Fremtidens S-bane

I juni blev den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 præsenteret. Ud fra de samlede investeringer på 161 mia. kr. går ca. 86 mia. kr. til investeringer i jernbanen. Den samlede plan for den kollektive transport matcher rigtig godt med de ønsker, DSB har til fremtiden. Det giver forudseelighed, at der ligger en langsigtet plan med bred politisk opbakning i Folketinget.

Ved forliget om infrastrukturplanen blev det besluttet, at der skal gennemføres automatiseret metrolignende drift på S-banen. Det blev samtidig besluttet, at DSB skal stå for omlægningen. Vi er glade for at have fået den opgave. En omstilling af den aldrende S-bane til metrolignende drift er en stor opgave, og det er afgørende, at omstillingen foregår så smidigt som muligt for kunderne. DSB vil også sikre en tryk overgang for de ansatte i forbindelse med teknologiskiftet.

Fornyelse sikkerhedscertificering

DSB opnåede i oktober fornyet 5-årig sikkerhedscertificering til drift af jernbanevirksomhed. Med EU's 4. jernbanepakke er der indført en ny og mere detaljeret lovgivning med øgede krav.

Tyske Knorr-Bremse erhverver DSB's komponentproduktion

For det nye elektriske togmateriel bliver vedligeholdelse outsourcet til producenten. Til den gamle flåde af dieseltog har DSB fortsat behov for at sikre en pålidelig produktion af

komponenter og reservedele i takt med udfasningen af dieselmateriellet.

For at opretholde forsyningssikkerheden har DSB derfor besluttet at sælge komponentproduktionen til tyske Knorr-Bremse AG. Aftalen er betinget af myndighedernes godkendelse, som forventes at foreligge i 1. halvår 2022.

Service & Retail også påvirket af COVID-19

Service & Retail, som driver 7-Eleven kioskerne på stationerne og Kaffeexpressen i toget, har som DSB's togdrift oplevet et stort fald i antallet af kunder i forbindelse med COVID-19 situationen. Bemandingen i kioskerne har været tilpasset, hvor det har været muligt, og Kaffeexpressen har været lukket i perioder med restriktioner. Service & Retail har realiseret et underskud i 2021.

Ejendomsudvikling

Der er igennem 2021 gennemført en række større salgssager, ligesom der i partnerskaber med private investorer er arbejdet med at udvikle ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften. Det sker med henblik på udlejning og fremtidig medfinansiering af togdriften.

På det tidligere Grønttorv i Valby er der etableret 375 lejligheder i ejendommen Hibiscus Hus i partnerskab med FB Gruppen A/S. Byggeriet er miljøcertificeret som DGBN Guldstandard. Udlejning af lejlighederne blev igangsat i juli 2021, og ejendommen er fuldt udlejet i januar 2022 forud for aflevering af byggeriets sidste etape.

Der er i 2021 indgået aftale med Danica Ejendomsselskab ApS om udvikling af omkring 25.000 etagemeter byggeri i

Postbyen i det centrale København. Projektet bliver igangsat ultimo 2023 og forventes færdigopført i 2027.

DSB har taget initiativ til at udvikle Jernbanebyen som en helt ny attraktiv bydel i København på de historiske værkstedsarealer omkring Otto Busses Vej mellem Vesterbro og Sydhavnen. Vi ønsker at bidrage til at udvikle en blandet bydel med plads til alle, med aktiviteter og frirum, med en markant grøn profil og byggeri i høj kvalitet. Realiseringen beror på den lokalplan, der bliver udarbejdet for området samt på en aftale med en joint venture partner, der skal bidrage med ekspertise og finansiering.

God indsats af vores medarbejdere i en svær tid

Myndighedernes krav om Coronapas og pladsbilletter har givet mange medarbejdere ekstra arbejde og krævet en stor fleksibilitet. Særligt medarbejderne i driften har været udsat for smitte med COVID-19. Vi vil derfor gerne sende en stor tak til medarbejderne for at hjælpe hinanden og kunderne gennem denne periode. I gør det godt, selv om vilkårene til tider er svære.

"Selv om 2021 har været et svært år, så gør det mig optimistisk, at vi i perioder uden COVID-19 restriktioner har fået godt fat i kunderne igen. Danskerne vil gerne toget."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Taastrup, 10. februar 2022

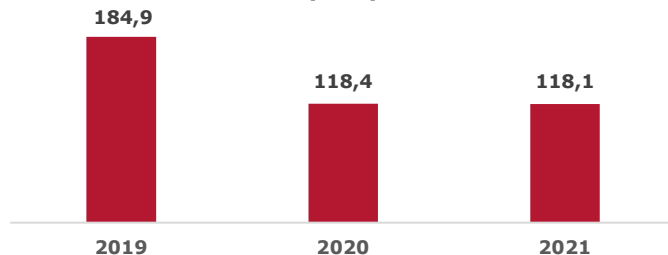
Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



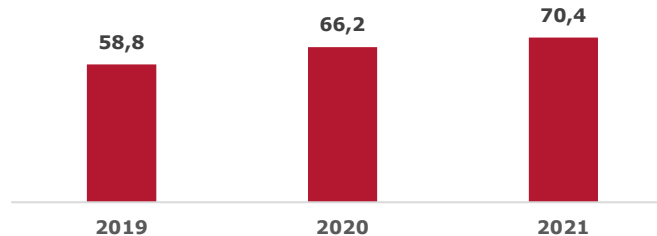
Overblik 2021

Rejser (korrigeret for afgivet trafik)
(mio.)



- Antallet af rejser har været påvirket af COVID-19 situationen, som det var tilfældet i 2020. I forhold til 2019 er antal rejser faldet med 36 procent korrigeret for afgivet trafik. I takt med ophævelsen af COVID-19 restriktionerne for rejser med DSB vendte kunderne tilbage. De genindførte restriktioner i slutningen af året har dog vendt udviklingen igen med et stort dyk i især december
- I perioder hvor antal rejser har været påvirket af COVID-19 restriktioner, har tillægskontrakt 38 sikret DSB kompensation for tabt passageromsætning
- DSB har lanceret et nyt bonusprogram. Kunderne optjener point, når de køber billetter via DSB App eller på www.dsb.dk, hvis de er logget ind med deres DSB Plus-profil. De optjente point kan anvendes til køb af udvalgte varer i DSB's 7-Eleven kiosker

Omdømme



- DSB's omdømme har ligget på et historisk højt niveau i 2021. Ved udgangen af december lå omdømmescoren på 72,6, hvilket i RepTrak Company's model svarer til et stærkt omdømme
- I oktober modtog DSB EU-sikkerhedscertifikat for Fjern- & Regionaltog og et nationalt sikkerhedscertifikat for S-tog. Certifikaterne er udtryk for, at DSB's sikkerhedsledelsessystem opfylder de strenge krav for at afvikle en sikker togdrift

Resultat før skat
(mio. dk.)



- Den første totalentreprisekontrakt vedrørende opførelse af nyt værksted i København til fremtidens miljøvenlige eldrevne togmateriel blev underskrevet i august
- De indgåede aftaler vedrørende nyt togmateriel og værksteder samt ejendomsudvikling er stærke bidrag til vejen mod en konkurrencedygtig drift og et markedsorienteret DSB

Forretningsområder 2021

Beløb i mio. kr.	Koncern	Togdrift	Service & Retail ¹⁾	Ejendomsudvikling ¹⁾	Øvrige inkl. Eliminering
Indtægter i alt	10.848	10.216	798	173	-339
Resultat før skat	805	463	-13	138	217
Balancesum	13.722	12.907	117	698	-
Indtjeningsgrad	24,2	17,1	-1,6	79,4	-
Soliditetsgrad	37,1	34,6	22,5	86,4	-

¹⁾ Aktiviteterne i Service & Retail samt i Ejendomsudvikling er yderligere uddybet på side 24-26.

DSB's aktiviteter udføres i 3 forretningsområder: Togdrift, Service & Retail samt Ejendomsudvikling. Togdrift er DSB's kerneaktivitet og det største forretningsområde. Togdrift omfatter togoperation, ejerskab, drift og vedligeholdelse af togmateriel samt stationer. Service & Retail har kioskaktivitet direkte ved stationerne og indgår i servicekonceptet omkring de rejsende. Ejendomsudvikling skaber værdi ved udvikling af arealer, der ikke længere anvendes til togdrift.



Togdrift

I december blev alle ME-diesellokomotiverne udfaset, og de nye Vectron-el-lokomotiver har overtaget driften. En vigtig milepæl for at opnå DSB's miljø- og klimamål er dermed opnået.

Kunderne har været tilfredse med DSB's håndtering af COVID-19 situationen og har kvitteret for den øgede rengøring på stationer og i tog.

Mange omfattende sporarbejder i 2021 har udfordret kundepunktlighe-den. Der vil også de kommende år være mange omfattende sporarbej-der. Der bliver blandt andet arbejdet med at styrke planlægningspro-cessen for at sikre kunderne en stabil rejse - også under sporarbejder.



Service & Retail

Det samlede ansvar for service og catering i tog og på stationer er i 2021 blevet samlet i Service & Retail. Målet er et løft af standarder og tilbud til gavn for kunderne.

I december åbnede en ny stationsstue i Bræmninge, og i januar 2022 er åbnet endnu en i Holstebro. Dermed har DSB i alt 4 stationsstuer.

7-Eleven på Københavns Hovedbanegård er blevet ombygget til en mo-derne kiosk, som appellerer til flere kundetyper. Kunderne har taget godt imod den nye indretning.



Ejendomsudvikling

Udlejning af de første lejligheder i Hibiscus Hus i Valby blev igangsat 1. juli. Ejendommen har i alt 375 lejligheder certificeret efter DGNB Guld og er fuldt udlejet i januar 2022 - før aflevering af byggeriets sid-ste etape.

Team Cobe vandt i april helhedsplankonkurrencen for Jernbanebyen. Deres forslag skal danne grundlag for en helt ny bydel i København.

Der er indgået joint venture-aftale med Danica Ejendomsselskab ApS om udvikling af ca. 25.000 etagemeter byggeri i Postbyen i København. Området skal udgøre en ny bydel med fokus på bæredygtighed samt åbne og publikumsorienterede faciliteter.



Formål

Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige

DSB's overordnede formål er, at der skal være 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Formålet er baseret på DSB's samfundsopgave med at afhjælpe trængslen og være et klimavenligt transportalternativ til biltrafikken.

Som en vital del af det danske samfund er DSB med til at binde Danmark sammen og sikre mobilitet for de flere hundredetusinde mennesker, der hver dag er afhængige af toget for at få deres hverdag til at hænge sammen. DSB medvirker til at løse udfordringerne med trængslen i og ind og ud af de store byer.

En velfungerende kollektiv transport er et afgørende element i den grønne omstilling. Det er DSB's mål at yde et markant bidrag til den grønne omstilling og opfyldelsen af Danmarks klimamålsætning. På den baggrund har DSB sat 4 konkrete og ambitiøse miljø- og klimamål frem mod 2030:



- Mål 1: CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi



- Mål 2: Energiforbrug reduceret med 50 procent - drevet af energieffektivisering



- Mål 3: Ingen partikeludledning fra togenes motorer - undgå miljøbelastning



- Mål 4: Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.



Frem mod 2030 vil DSB investere over 13 mia. kr. i nye el-drevne tog og nye grønne værksteder. Investeringerne skal sikre realiseringen af de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen. Konkret vil det for kunderne betyde kortere rejsetid, højere frekvens og punktlighed samt øget komfort.

Formålet og det dertil hørende samfundsansvar er forankret i DSB's strategi. I strategiarbejdet indgår, at formålet skal være en integreret del af den måde, virksomheden bliver styret på, og at formålet dagligt skal udleveres gennem kultur og værdier.

EU Taksonomiforordningen

Fokus på ESG-rapportering

ESG (Environment Social Governance) har fået større fokus, idet klimaændringer og miljøforringelse er en eksistentiel trussel mod Europa og verden. EU arbejder derfor med The European Green Deal, som er en overordnet køreplan for den grønne omstilling af EU-landenes økonomier. EU-Kommissionens mål er, at udledningen af klimagasser i EU i 2030 skal være reduceret med mindst 55 procent i forhold til 1990-niveauet. Samtidig er år 2050 sat som et langsigtet mål for et klimaneutralt EU.

For at opfylde EU's klima- og energimål og nå de langsigtede mål i den europæiske grønne aftale er det afgørende, at investeringer rettes mod bæredygtige projekter og aktiviteter. Samtidig er det vigtigt, at virksomhederne kan forholde sig til klare definitioner af, hvad der er bæredygtige aktiviteter, og hvordan de rapporteres. Særligt 2 direktiver, som understøtter EU's ambitioner på bæredygtighedsområdet, forventes at få betydning for DSB's rapportering de kommende år:

- EU Taksonomiforordningen definerer hvilke økonomiske aktiviteter, der bidrager til at opfylde EU's miljø- og klimamål, og stiller krav til virksomhederne om at tydeliggøre bidrag hertil. De tekniske screeningskriterier for de 2 første klimamål 'Modvirkning af klimaforandringer' og 'Tilpasning til klimaforandringer' finder anvendelse fra 1. januar 2022, mens de resterende 4 miljømål finder anvendelse fra 2023. DSB er omfattet af EU Taksonomiforordningen.

- CRSD (Corporate Sustainability Reporting Directive) har til formål at forbedre og ensarte virksomhedernes bæredygtighedsrapportering. EU-Kommissionen offentliggjorde sit forslag til direktivtekst i april 2021. Forslaget er ikke endeligt vedtaget, men DSB følger løbende fremdriften med henblik på at kunne leve op til kravene om bæredygtighedsrapportering.

Første del af EU Taksonomiforordningen er vedtaget. Den handler om rapportering af bæredygtige investeringer og aktiviteter med fokus på klima og CO₂-reduktion.

2021 er første gang, der skal rapporteres på denne del. I årsrapporten skal rapporteres på andelen af taksonomiomfattede aktiviteter. Rapporteringen indgår i Redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens §99a på side 83-94.

Fra årsrapporten 2022 udvides rapportering til ligeledes at omfatte:

- Vurdering om den økonomiske aktivitet yder et betydeligt bidrag til et af de 6 miljømål (de tekniske screeningskriterier)
- Kontrol af at den økonomiske aktivitet ikke gør væsentlig skade på andre af de 6 miljømål
- Gennemførelse af due diligence for at undgå enhver overtrædelse af de sociale minimumsgarantier, der er fastsat i EU Taksonomiforordningen.



Bæredygtighed

Udfasning af ME-diesellokomotiver

DSB tog et væsentligt skridt på vejen mod bæredygtig togdrift ved køreplansskiftet i december. Her er de sidste ME-diesellokomotiver efter 40 års tro tjeneste udfaset. Det er et led i planen om at reducere partikeludledningen samt levere helt CO₂-neutrale togrejser til danskerne i 2030 ved løbende at øge kørslen med eldrevet togmateriel samtidig med, at de gamle dieseldrevne tog bliver udfaset.

I forbindelse med køreplansskiftet i december er produktionen med Vectron ellokomotiverne øget med væsentlige miljø- og klimagevinster til følge. Udfasningen af ME-diesellokomotiverne fra 2022 og fremover er estimeret til at reducere CO₂-udledningen med mindst 27.000 ton årligt, ligesom miljøet vil blive sparet for 10 ton partikler om året - svarende til 60 procent af den samlede partikeludledning fra DSB's togdrift.

Der er indgået aftale med svenske Nordic Re-Finance om salget af de sidste 26 ME-diesellokomotiver. De dieseldrevne lokomotiver forventes at fortsætte driften flere steder i Norden. Her vil de for eksempel blive sat ind på strækninger, som ikke er elektrificerede eller fungere som nødlokomotiv i tilfælde af nedfaldne køreledninger og manglende strøm.

"Det vil formentlig overraske de fleste, at salget af ME-diesellokomotiverne faktisk er bedre end ophugning. Lokomotiverne er med til at sikre fortsat transport af gods på jernbanen frem for i lastbiler. Samtidig erstatter de typisk lokomotiver, der er endnu ældre og som - i modsætning til DSB's ME-diesellokomotiver - sjældent er miljømæssigt opgraderet. Dermed begrænses udledningen af NO_x og partikler."

Aske Mastrup Wieth-Knudsen, bæredygtighedschef



"Vi skal ikke skrotte vores togmateriel, bare fordi det skal udfases. Hvis det kan genbruges, giver det absolut mest mening - både ud fra et bæredygtighedsperspektiv, og ud fra et økonomisk perspektiv."

Michael Beckmann, underdirektør Togmateriel

Coradia fra Alstom er fremtidens bæredygtige eltogsæt

Efterhånden som flere strækninger bliver elektrificerede, kan DSB øge kørslen med miljøvenligt eldrevet togmateriel. En vigtig milepæl i omstillingen til en mere bæredygtig og klimavenlig togtransport er nået ved indgåelsen af kontrakten med Alstom om levering af nye Coradia eltogsæt.

DSB køber minimum 100 eltogsæt, som sammen med Vectron ellokomotiverne vil udgøre elektrificeringen af fremtidens togtrafik. Coradia eltogsættene bliver efter planen sat i drift fra 2025.

Ved indkøbet af fremtidens eltogsæt er der lagt vægt på at købe et standardprodukt. Det vil sige eltogsæt, der er baseret på eksisterende produktplatforme og kendt teknologi.

Forberedelserne til at kunne modtage de nye eltogsæt fra Alstom er i fuld gang - herunder opførelse af nye grønne værksteder til vedligeholdelsen af eltogsættene.

"Vores nye eldrevne togmateriel gør det mere attraktivt for kunderne og mere bæredygtigt for miljøet at køre med tog. Indfasningen af det nye togmateriel er derfor en afgørende milepæl for DSB's formål 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'."

Jürgen Müller, direktør Strategi og Togmateriel

Allerede i dag er toget et af de mest bæredygtige transportmidler. Med de nye eldrevne tog bliver togets position yderligere styrket.

Fremtidens værksteder

Til vedligeholdelsen af fremtidens eldrevne togmateriel opføres 3 nye moderne og grønne værksteder samt en ny tilbygning til midlertidig anvendelse på værkstedet Helgoland.

Bæredygtighed bliver tænkt ind i opførelsen af værkstederne lige fra projekteringen. Der er tæt dialog med Green Building Council om, hvilke tiltag der kan medvirke til en høj bæredygtighedsscore, således at værkstederne kan opnå DGNB Guldcertificering. Det kræver, at der bliver tænkt bæredygtighed ind på tværs af projekterne, og at alt fra byggematerialer til solceller og påvirkning af landskabet samt biodiversiteten indgår i overvejelserne. Processen skal sikre, at de nye moderne værksteder påvirker miljø og klima mindst muligt.

I 2021 er der indgået totalentreprisekontrakt for værkstedet på Godsbanegården tæt ved Københavns Hovedbanegård. Her skal Coradia eltogsættene vedligeholdes. Opstart af byggeriet afventer endelig byggetilladelse fra Københavns Kommune. Værkstedet på Godsbanegården bliver dermed det første af de nye, bæredygtige værksteder.

DSB forventer ligeledes at indgå kontrakt for totalentreprise på de resterende 3 værksteder - Næstved, Aarhus og Helgoland - i løbet af 2022.

Fokus på genanvendelse og energibesparelser

Der er i 2021 gennemført flere initiativer, der skal øge genanvendelsen på stationer, i 7-Eleven kioskerne og på Københavns Hovedbanegård.

I Fjern- & Regionaltog er der indført en helt ny type affaldspose, som består af 100 procent genbrugsplast mod blot 10-20 procent i de gamle poser. DSB bruger hvert år omkring 7 mio. affaldsposer. Det svarer til 19.000 poser om dagen.



"Jeg er glad for, at vi har fundet det mest bæredygtige materiale til formålet - både i forhold til miljø og især klima. De nye affaldsposer er certificeret efter det tyske miljømærke Blauer Engel, der er en pendant til Svanemærket. Samtidig er produktionen af affaldsposerne flyttet fra Kina til Bosnien og har dermed en meget lavere klimabelastning ved transport."
Jesper Vind, analytiker Økonomi, fleksjob

DSB har en anseelig ejendomsmasse og drifter over hele landet mere end 550 bygninger på stationer, værksteder, kontorer, depoter mv.

Som led i DSB's mål om at halvere energiforbruget i 2030 er der på ejendomsområdet udviklet et nyt energiforbrugssystem, der skal understøtte det langsigtede energisparemål. I 2021 er energiforbrugssystemet idriftsat, og i første omgang forbedrer det styring og opfølgning på det samlede elforbrug. Systemet udvides i 2022 med energiforbrug relateret til opvarmning i bygninger.

Bæredygtige investeringer sænker renten

DSB's langsigtede fokus på bæredygtighed i investeringer medfører, at det er muligt at opnå en lavere rente på lån. Samtidig forpligter de nye låneaftaler DSB yderligere til at fortsætte en bæredygtig udvikling, idet der skal betales en merrente, hvis de planlagte forbedringer på miljøområdet ikke bliver opnået.

Resultater

Hoved- og nøgletal

Koncern (mio. kr.)	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020	2021	4. kvartal	
						Vækst pct.	2021
Resultatopgørelse							
Nettoomsætning ²⁾	9.990	9.684	9.546	8.701	9.039	4	2.275
Resultat før af- og nedskrivninger	2.261	2.502	2.014	1.301	2.186	68	421
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.854	1.829	3.551	1.335	1.315	-1	385
Resultat af primær drift	407	673	-1.537	-34	871	-	36
Finansielle poster, netto	-133	-105	-104	-70	-66	-6	-13
Resultat før skat	274	568	-1.641	-104	805	-	23
Årets resultat	211	450	-1.276	-57	623	-	10
Balance							
Balancesum	16.305	14.832	12.081	12.147	13.722	13	13.722
Investeringer i materielle anlægsaktiver	1.472	828	829	823	1.361	65	399
Egenkapital i alt	5.497	5.822	4.345	4.092	5.093	24	5.093
Rentebærende gæld, netto	4.802	3.860	3.320	2.826	2.725	-4	2.725
Nøgletal*							
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	22,6	25,8	21,1	15,0	24,2	61	18,5
Overskudsgrad (EBIT margin)	4,0	6,9	-16,1	-0,4	9,6	-	1,6
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	2,9	5,3	-13,8	0,0	9,2	-	1,0
Gearing	2,1	1,5	1,6	2,2	1,2	-45	6,5
Soliditetsgrad	33,7	39,3	36,0	33,7	37,1	10	37,1
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.292	7.092	6.866	6.757	6.061	-10	6.058

Hoved- og nøgletal, fortsat

Koncern (mio. kr.)	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020	2021	4. kvartal	
						Vækst pct.	2021
Kunder							
Antal rejser (mio.)	194,5	189,4	187,5	120,2	118,1	-2	37,6
Antal rejser korregeret for afgivet trafik (mio.)	191,4	186,1	184,9	118,4	118,1	0	37,6
Omdømme³⁾							
DSB	53,6	56,0	58,8	66,2	70,4	6	70,6
Kundepunktlighed*							
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,4	79,2	79,1	86,7	78,6	-9	74,1
S-tog (procent)	91,8	92,9	93,0	94,4	92,0	-3	90,1
Produktivitet³⁾							
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	31,4	32,5	31,0	20,5	23,5	15	30,5
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km) korregeret for Metrodobbeltfaktor	32,5	33,6	32,3	21,5	23,5	9	30,5
Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km) ⁴⁾	56,8	60,6	59,7	56,2	56,5	1	55,9

¹⁾ Sammenligningstal for 2017, 2018 og 2019 er ikke ændret i forbindelse med ændring af anvendt regnskabspraksis i 2020.

²⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

³⁾ Opgørelsesmetoden for omdømme og produktivitet er ændret i januar 2021. Sammenligningstal er tilpasset.

⁴⁾ Omkostninger pr. pladskilometer for 2017, 2018 og 2019 er korregeret for poster af engangskaraktér.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

”Vi har nedbragt vores gæld med 2 mia. kr. over de seneste 4 år og med små 10 mia. kr. over 10 år. Dermed har vi finansiell styrke til meget store investeringer i moderne, bæredygtige tog og værksteder over de kommende år.”

Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør

Kunder

Et tilbageblik på kundeudviklingen i 2021

Året startede med et nedlukket samfund. Det afspejlede sig i rejsetallene. I januar 2021 lå antal rejser på 34 procent af antal rejser i januar 2019. DSB's markedsandel over Storebælt var 15,7 procent. Restriktionerne blev gradvist ophævet i løbet af året, og i juli lå antal rejser på 71 procent sammenlignet med juli 2019, og markedsandelen over Storebælt var 15,9 procent.

Sommeren har blandt andet budt på takstnedsættelser til pensionister, en Orangekampagne og Rejsepas - initiativer som har medvirket til at få kunderne tilbage i toget. I september lå antal rejser på 85 procent i forhold til 2019, og markedsandelen over Storebælt var 20,0 procent.

I slutningen af året er smittetallene for COVID-19 steget. De af myndighederne genindførte restriktioner har endnu en gang haft indflydelse på antal rejser. I december lå antal rejser således på 69 procent i forhold til 2019, og markedsandelen over Storebælt var 19,3 procent.

COVID-19 har i de seneste 2 år øget omfanget af hjemmearbejde betydeligt, og der må forventes en varig strukturel ændring af arbejdsmarkedet med mere hjemmearbejde end før pandemien. Det er baggrunden for, at DSB i juni lancerede Pendler20 - et nyt pendlerprodukt til kunder, der ønsker 20 valgfrie rejsedage inden for 60 sammenhængende dage.

"Det har været en udfordring for DSB at håndtere de udmeldte restriktioner og anbefalinger i forbindelse med COVID-19, som har åbnet og lukket samfundet flere gange. Vi har dog kunnet se, at kunderne langsomt vendte tilbage, da restriktionerne blev ophævet i august."
Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

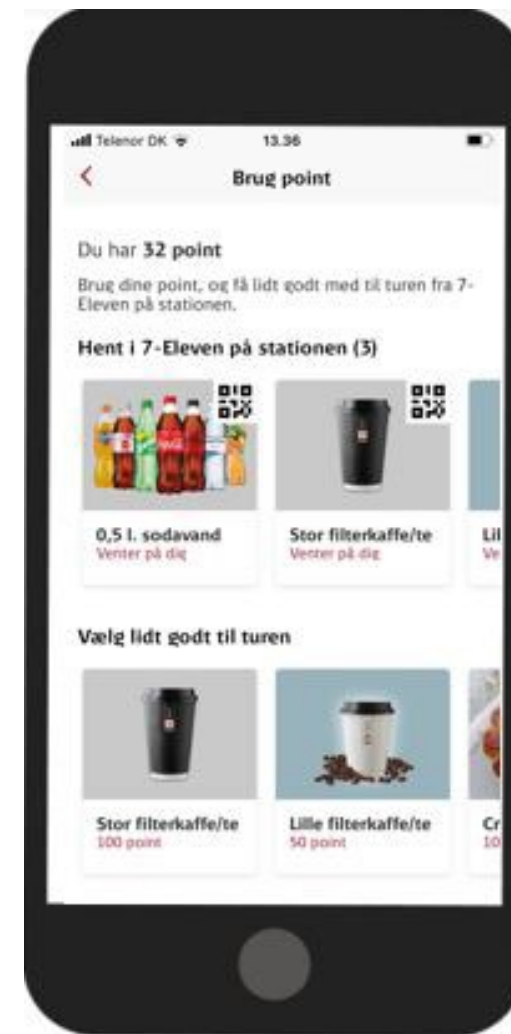
DSB vil give tilbage til de loyale kunder

DSB Plus blev i september udvidet med et loyalitetsprogram - DSB Bonus. Kunderne optjener point ved køb af billetter via DSB App eller www.dsb.dk. Pointene kan bruges til køb af udvalgte varer i DSB's 7-Eleven kiosker.

Helt overordnet har DSB et mål om at skabe værdifulde relationer til kunderne gennem øget viden. Kendskab til kundernes præferencer kan anvendes til at forbedre kundeoplevelsen.

Ved udgangen af året er over 200.000 tilmeldt loyalitetsprogrammet, og kunderne har taget godt imod den nye mulighed.

Loyalitetsprogrammet bliver udviklet i takt med, at viden om kundernes respons og interesse bliver opbygget. Det er tanken, at kunderne på sigt får flere muligheder for at bruge og optjene point i loyalitetsprogrammet.



Udviklingen i kundetilfredsheden

Tabel 1: Kundetilfredshed¹⁾

(Skala 0-10)	2021	2020	Vækst	
			Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,9	8,0	-0,1	-1
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	6,9	7,2	-0,3	-4
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	7,7	7,8	-0,1	-1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,2	7,6	-0,4	-5
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	7,8	7,9	-0,1	-1

¹⁾ Kundetilfredsheden er som følge af COVID-19 situationen ikke målt i marts-juni 2020 og januar-april 2021.

Hver måned bliver der gennemført over 5.000 kundeinterviews. Kunderne bliver spurgt om deres tilfredshed med DSB, mens de er på vej på deres rejse. Tilfredsheden måles på en skala fra 0-10.

I 2021 er kundetilfredsheden faldet for både Fjern- & Regionaltog og S-tog. Den faldende tilfredshed har især vedrørt togenes overholdelse af køreplanen.

For Fjern- & Regionaltog er der også et mindre fald i tilfredsheden med trafikinformationen fra stationernes højttalere, indeklimaet samt med muligheden for at kunne sidde uforstyrret og have den samme siddeplads på hele rejsen. Sidstnævnte kan være en konsekvens af, at der har været flere i togene i de perioder, hvor COVID-19 restriktionerne

har været ophævet - herunder kravet om pladsbillet. Derimod har der været en stigende tilfredshed med rengøringen af toiletterne i togene, den indvendige rengøring samt trafikinformation ved forsinkelser.

For S-tog har der været et mindre fald i tilfredsheden med trafikinformationen på stationernes skærme og ved højttalerudkald samt med både den indvendige og den udvendige rengøring af togene. Hertil kommer et mindre fald i tilfredsheden med muligheden for at få en siddeplads i toget og muligheden for at sidde uforstyrret, som kan være afledt af det stigende antal kunder i togene i takt med genåbningen af samfundet i løbet af året.

De skiftende COVID-19 vilkår påvirker kundeoplevelsen og dermed også tilfredsheden med rejseoplevelsen. Mange har under pandemien oplevet, at hjemmearbejde er blevet en fast del af arbejdsugen. Generelt har kunderne været meget tilfredse med DSB's håndtering af COVID-19 situationen. De har oplevet en vedkommende og relevant kommunikation, der viser, at DSB tager ansvar.

"DSB's ansatte må have fået en god oplæring i pandemi-håndtering. Så der hersker ingen tvivl i min bevidsthed om, at DSB sagtens kan gøre det igen."

Steffen B, kunde

"Jeg har stor tillid til DSB's beredskab, da jeg synes, de gjorde, hvad de kunne under sidste nedlukning. Der er sikkert en masse, de kan genbruge. Jeg regner i hvert fald med hjælp fra DSB, hvis det skulle ske."

Ann Sofie, kunde

Travlt år i Kundecentret

Der var 13,3 kundehenvendelser pr. 1.000 rejser i 2021 mod 13,3 i 2020 og 9,1 i 2019.

Kunderne har henvendt sig i højere grad end forventet blandt andet vedrørende refundering af Orange-billetter, spørgsmål til trafikale udfordringer og COVID-19 restriktioner - herunder pladskrav. Trods stigningen i antallet af henvendelser, har Kundecentret og de betjente billetsalg formået at fastholde et højt serviceniveau. En af de ting, kunderne kvitterer for, er, at DSB formår at få løst kundernes problem ved første kontakt. Kundetilfredsheden i Personligt salg & Kundeservice ligger således på 9,1 ud af 10 i 2021.

Flere kunder vil rejse bæredygtigt til udlandet

DSB ønsker at understøtte, at flere kan rejse bæredygtigt - også uden for Danmark. På trods af COVID-19 har der i 2021 været en stærk efterspørgsel efter bæredygtige udlandsrejser med toget.

Det er derfor i 2021 besluttet at udvide kapaciteten i den fremtidige internationale togtrafik. Oprindeligt skulle de nye togstammer fra Talgo have 442 sæder hver, men ordren er udvidet med flere togvogne, så kapaciteten bliver øget til 492 sæder pr. vognstamme. Togvognene fra Talgo skal trækkes af de nye Vectron ellokomotiver. Dermed kan flere kunder rejse bæredygtigt til Hamborg og derfra videre ud i Europa. Det er planen, at de første vogne bliver sat i drift mellem København, Aarhus og Hamborg i 2024.

Herudover samarbejder DSB med andre europæiske togoperatører om at forbedre de internationale forbindelser. Siden juni har svenske Snälltåget kørt nattog til Berlin med stop i flere danske byer undervejs. Trafikverket har meddelt, at SJ (svensk togoperatør) fra august 2022 skal drive en ny nattogsforbindelse fra Stockholm til Hamborg. DSB er i dialog med SJ om betjening af den danske del af strækningen, hvor blandt andet de nye, miljøvenlige Vectron ellokomotiver er tiltænkt en hovedrolle.

DSB ser positivt på udviklingen med større interesse for nattog blandt danskerne.

Det bæredygtige valg til og fra stationen

DSB har udviklet Kørmitt, som er et tilbud, der skal gøre det enklere at vælge den bæredygtige rejse til gavn for klimaet og trængslen - også når stationen ligger et stykke fra arbejdspladsen.

Kørmitt er en App-løsning, hvor kunder kan booke et elløbehjul eller en elcykel til den sidste strækning fra station til arbejdsplads - og tilbage igen. DSB har i samarbejde med Voi Technology, som leverer løbehjul, testet Kørmitt med udvalgte virksomheder på 6 stationer: Aarhus Hovedbanegård,

Odense station, Måløv station, Malmparken station, Rungsted Kyst station og Kokkedal station.

Løsningen forsyner virksomhederne og kunderne med data om rejserne - herunder kørte kilometer og sparet CO₂ - og understøtter på den måde virksomhedernes bæredygtighedsrapportering samt tydeliggør toget som et grønnere og lettere tilgængeligt transportvalg. DSB forventer at udvide forsøgene med Kørmitt til yderligere arbejdspladser og stationer i løbet af 2022.



"De fleste af os vil gerne tage bæredygtige valg, men hverdagen skal jo også hænge sammen. Togstationen er sjældent slutdestinationen, så der skal være hjælp til at klare den sidste bid af turen til arbejde. Vi vil gerne gøre det lettere at vælge toget, og ved at prøve os frem håber vi at finde et bud på fremtidens mobilitet."

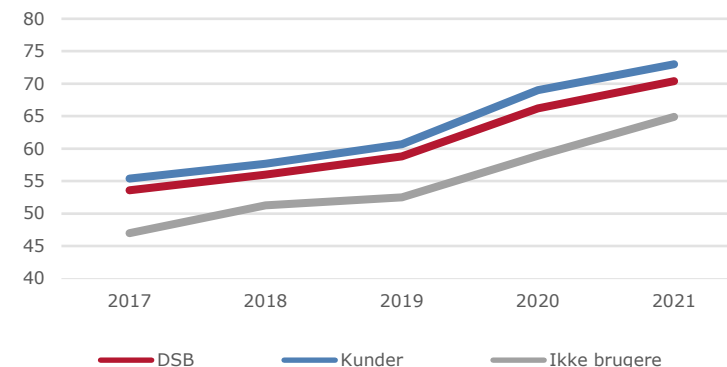
Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

Omdømme

DSB's omdømme har ligget på et historisk højt niveau i 2021. Ved udgangen af året lå omdømmet på 72,6. Det er den højeste omdømmescore, DSB har haft i den tid, der er blevet målt.

Figur 1: Omdømme - gennemsnit for året

Indeks 0-100



Omdømmet er udtryk for, hvordan danskerne opfatter DSB som virksomhed. Det gælder kunder, men også modtagere af den kommunikation, der er om DSB i for eksempel nyhedsmedier. I årets måling kvitterer danskerne for DSB's indsats hen over året. Det høje omdømme er nået og fastholdt, selvom driften i perioder har været væsentligt påvirket af sporarbejder med afledte effekter for kunderne, samtidig med at en stor del af året har været præget af COVID-19 med myndighedernes anbefalinger og restriktioner.

Det er fortsat sådan, at kunder har en markant bedre opfattelse af DSB, idet omdømmescoren for 4. kvartal 2021 er 73,6 i forhold til dem, der ikke bruger DSB, hvor omdømmescoren er 64,1.



Antal rejser

Tabel 1: Antal rejser							
1.000 rejser	2021	2020	2019	Vækst (2021 mod 2020)		Vækst (2021 mod 2019)	
				Abs.	Pct.	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	43.852	42.065	72.910	1.787	4	-29.058	-40
Øresund - over broen	5.851	4.984	12.261	867	17	-6.410	-52
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	23.895	23.220	40.914	675	3	-17.019	-42
Vest (Jylland og Fyn)	7.881	8.436	11.203	-555	-7	-3.322	-30
Øst/Vest (over Storebælt)	5.775	5.151	7.843	624	12	-2.068	-26
Øvrige	450	274	689	176	64	-239	-35
S-tog	74.206	76.345	111.960	-2.139	-3	-37.754	-34
I alt ekskl. afgivet trafik	118.058	118.410	184.870	-352	0	-66.812	-36
Afgivet trafik	-	1.750	2.598	-1.750	-	-2.598	-
I alt	118.058	120.160	187.468	-2.102	-2	-69.410	-37

I december 2020 blev trafikken vedrørende Roskilde-Køge, Odense-Svendborg og Vejle-Struer afgivet til andre operatører. Nedenstående kommentarer på antal rejser er derfor baseret på antal rejser ekskl. den afgivne trafik.

Antal rejser har i 2021 været negativt påvirket af COVID-19 og myndighedernes udmeldte restriktioner og anbefalinger. Der var restriktioner størstedelen af 2021 med undtagelse af perioden 14. august - 28. november. Restriktionerne har indebåret krav om mundbind i alle tog, pladsbillet i Fjern- & Regionaltog og mulighed for refundering af alle billetter og kort.

Der blev i 2021 foretaget 118,1 mio. rejser med DSB sammenlignet med 118,4 mio. rejser i 2020 og 184,9 mio. rejser i 2019. Faldet har påvirket de enkelte markeder forskelligt:

- Trafikken på Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen - herunder pendlertrafikken ind og ud af København - er faldet med 42 procent i forhold til 2019. Det store fald har en sammenhæng med den fortsatte hjemsendelse af mange medarbejdere først på året og anbefaling om hjemmearbejde sidst på året. DSB har udfordringer med at vinde pendlerne tilbage på dette marked - formentlig grundet flere hjemmearbejdsdage og øget konkurrence fra bilerne
- Nedlukning og restriktioner på grænsen mod Sverige har påvirket antal rejser på Øresund - over broen med et fald på 52 procent i forhold til 2019. Kombinationen af forskellige restriktioner i både Sverige og Danmark har i 2021 påvirket markedet negativt

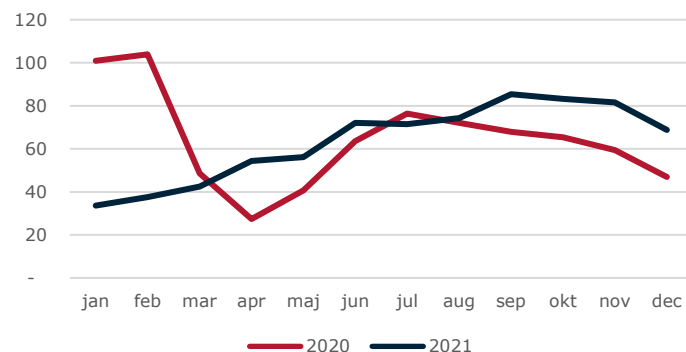
- Antal rejser i Vest (Jylland og Fyn) har vist et fald på 30 procent. Det er dermed det marked, der har formået at vinde kunder hurtigst tilbage. I september og oktober lå markedet henholdsvis 9 og 8 procent under samme perioder i 2019
- Øst/Vest (over Storebælt) har vist et fald på 26 procent i forhold til 2019. Orange- og Orange Fri-billetter er kundernes foretrukne valg og indgik i 2021 med 2,9 mio. rejser. Det er 25 procent højere end i 2020 og 7 procent højere end i 2019. Orange-produkterne har dermed medvirket til at vinde kunder tilbage i toget. Erhvervskunderne er ikke vendt tilbage i samme takt som fritidskunderne.

For S-tog faldt antallet af rejser med 34 procent i 2021 i forhold til 2019. I september, hvor alle restriktioner i forbindelse med togrejser var ophørt, lå antal rejser 12 procent lavere end i september 2019. Kunderne var dermed på vej tilbage til toget. De stigende COVID-19 smittetal i efteråret har dog medført et fald i antal rejser, som i oktober, november og december var henholdsvis 17, 20 og 31 procent lavere end i 2019. S-tog har i lighed med den øvrige trafik på Sjælland haft udfordringer med at vinde kunderne tilbage.

Orange-kampagner og Pendler20 forventes at bidrage til et øget antal rejser, når COVID-19 ikke længere påvirker Danmark væsentligt.

Figur 2: Antal rejser i alt ekskl. afgivet trafik

(Procent i forhold til 2019)



Togdrift

Kundepunktigheden udfordret i 2021

Kundepunktigheden for både Fjern- & Regionaltog og S-tog har været udfordret i store dele af 2021.

Efter den historisk høje punktlighed i 2020 fortsatte kundepunktigheden for både Fjern- & Regionaltog og S-tog på et højt niveau i 1. og det meste af 2. kvartal. I 3. og 4. kvartal har der været store udfordringer for kundepunktigheden. Mange store, komplekse og overlappende sporarbejder særligt i sommermånederne og i 2. halvår har generelt medført driftsforstyrrelser. S-tog var ligeledes påvirket af især flere infrastrukturfejl.

De mange omfattende sporarbejder har givet en presset planlægningsproces hos både DSB og Banedanmark. Det har blandt andet medført, at sporarbejder og køreplansændringer har været sent planlagt, hvilket har udfordret punktligheden.

Der vil i de kommende år fortsat være mange store sporarbejder. I samarbejde med Banedanmark bliver der arbejdet for bedre at imødekomme de udfordringer, det vil medføre. Det omfatter blandt andet tilførsel af flere ressourcer og initiativer til bedre styring af planlægningsprocessen. Der har allerede i slutningen af 2021 været god fremdrift i arbejdet, som fortsætter i 2022 for at sikre kunderne en stabil og sikker rejse - også under perioder med sporarbejder.

Tabel 3: Kundepunktlighed¹⁾

Procent	Vækst			
	2021	2020	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	78,6	86,7	-8,1	-9
S-tog	92,0	94,4	-2,4	-3

¹⁾ Kunder der er ankommet punktligt til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse.

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2021 faldet som følge af ovenstående udfordringer samt infrastrukturfeljl generelt. Hertil kommer, at der i 2021 har været flere fejl på materiellet og mange forsinkede tog fra Sverige, som påvirker den danske trafik negativt.

Kundepunktligheden på 78,6 procent er under trafikkontraktens mål for 2021 på 78,7 procent.

Kundepunktligheden for S-tog er faldet og har ligeledes været påvirket af flere hændelser på infrastrukturen - herunder signal og spor. Hertil kommer, at der også her har været en stigning i fejl på materiellet.

Kundepunktligheden på 92,0 procent er under trafikkontraktens mål på 92,3 procent.

Produktivitet

Antal fuldtidsbeskæftigede udgjorde 6.047 ved udgangen af 2021 - et fald på 580 i løbet af 2021. Nedgangen er sket blandt det kørende personale blandt andet som følge af afgivet trafik, på værkstederne som følge af overdragelse af vedligeholdelsesopgaver, som følge af effektiviseringer samt

som konsekvens af præsentationen af komponentproduktionen som ophørende aktivitet.

Tabel 4: Produktivitet i togaktiviteter

	Vækst			
	2021	2020	Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	23,5	21,5	2,0	9
Omkostninger pr. pladskilometer ²⁾ (øre/km)	56,5	56,2	0,3	1

¹⁾ Passageromsætningen er i 2020 korrigeret for Metrodobbeltfaktor, som er ophævet fra 1. januar 2021.

²⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

Passageromsætning pr. pladskilometer er i 2021 steget 9 procent sammenlignet med 2020. Stigningen er drevet af øget passageromsætning på 6 procent samtidig med, at antal pladskilometer er faldet en smule.

Omkostninger pr. pladskilometer er steget 1 procent sammenlignet med 2020. Omkostningerne er 2 procent lavere end i 2020. Faldet i omkostninger er blandt andet drevet af det fortsatte arbejde med effektiviseringer, lavere omkostninger i konsekvens af trafikafgivelser og kompensation i form af tilbagebetaling af infrastrukturafgifter for perioden september-december 2020. Omvendt er der 3 procent færre pladskilometer, hvilket påvirker produktivitetstallet negativt.

Materiel

Forberedelser til fremtidig eldrevet togdrift

Der har i 2021 fortsat været fokus på at gøre DSB's togflåde klar til fremtidens elektrificerede jernbane og det nye signalsystem, som løbende tages i brug frem mod 2030. Arbejdet med at klargøre IC3- og IR4-togsæt samt dobbeltdækervogne til kørsel med det nye signalsystem pågår fortsat.

I takt med, at DSB i løbet af 2021 har fået leveret flere Vectron ellokomotiver fra Siemens, er større dele af trafikken overgået fra produktion med dieselmateriel til eldrevet togmateriel. Ud af de samlede kørte litrakilometer med Fjern- & Regionaltog og S-tog er 50 procent i 2021 kørt med eldrevet togmateriel. Isoleret for Fjern- & Regionaltog er 34 procent kørt med eldrevet togmateriel i 2021 mod 30 procent i 2020. Det på trods af at Vectron ellokomotiverne ikke har været fuldt indfaset hele året, og der særligt i 1. halvår blev kørt en større andel med ME-diesellokomotiverne.

Salg af DSB's komponentproduktion

I juli blev der indgået aftale med tyske Knorr-Bremse AG om salg af DSB's komponentproduktion. Salget skal sikre fortsat leverance af reservedele og komponenter til den eksisterende flåde. Salget afventer aktuelt myndighedernes godkendelse og forventes afsluttet i løbet af 1. halvår 2022.

Kørte kilometer

Det samlede antal litrakilometer var i 2021 lavere end i 2020. Det skyldes, at strækningerne Vejle-Struer og Svendborgbanen i forbindelse med køreplansskiftet i december 2020 blev overdraget til Arriva. Det skete som følge af en

politisk aftale fra 2017. Lokaltog overtog strækningen Roskilde-Køge. Overdragelsen var en udmøntning af en aftale mellem Transportministeriet og Region Sjælland fra 2018.

Tabel 5: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2021	2020	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6.244	7.303	-1.059	-15
IC3-togsæt	28.356	27.622	734	3
IR4-togsæt	11.177	10.778	399	4
Øresundstogsæt ²⁾	6.773	6.791	-18	0
Dobbeltløkkervogne ³⁾	14.334	15.372	-1.038	-7
Desiro-togsæt ⁴⁾	-	2.291	-2.291	-
ME-diesellokomotiver	1.905	3.550	-1.645	-46
EA-ellokomotiver ⁴⁾	-	124	-124	-
Vectron ellokomotiver ⁵⁾	1.359	n/a	1.359	-
S-togsæt	18.119	18.494	-375	-2
I alt	88.267	92.325	-4.058	-4

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.

²⁾ Litrakilometer for Øresundstogsæt omfatter kørsel med både danske og svenske togsæt.

³⁾ Litrakilometer for dobbeltløkkervogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.

⁴⁾ Er fra 13. december 2020 ikke længere i drift.

⁵⁾ Ikke opgjort for 2020 grundet få kørte kilometer.

Driftsstabilitet

Pålideligheden af materiellet har været varierende såvel i løbet af året som på tværs af de forskellige litratyper. IC4-, IC3- og Øresundstogsættene har været udfordret på antal kørte kilometer mellem hændelser i 2021. Det skyldes blandt andet flere fejl på de signalombyggede IC3-togsæt samt en generelt lavere driftsstabilitet for de 77 Øresundstogsæt, som vedligeholdes af SJ/Mantena i Sverige.

Tabel 6: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2021	2020	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	8,4	10,0	-1,6	-16
IC3-togsæt	26,6	34,9	-8,3	-24
IR4-togsæt	25,6	26,0	-0,4	-2
Øresundstogsæt SE ²⁾	18,6	36,5	-17,9	-49
Øresundstogsæt DK ²⁾	41,5	36,5	5,0	14
Dobbeltløkkervogne	36,8	26,1	10,7	41
Desiro-togsæt ³⁾	-	13,1	-13,1	-
ME-diesellokomotiver	46,5	34,5	12,0	35
EA-ellokomotiver ³⁾	-	6,5	-6,5	-
Vectron ellokomotiver	3,0	0,8	2,2	275
S-togsæt	19,8	20,7	-0,9	-4

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

²⁾ Desiro-togsæt er pr. 13. december 2020 solgt og overdraget til Arriva.

³⁾ Er fra 13. december 2020 ikke længere i drift.

IC4-togsæt

Antal litrakilometer for IC4-togsættene var i 2021 mindre end i 2020.

Ud af den samlede dieselproduktion i 2021 blev 17 procent kørt med IC4-togsættene.

IC4-togsættene er i 2021 primært anvendt i regionaltogetrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgange i fjerntogetrafikken.

IC4-togsættene har i 2021 kørt færre kilometer mellem hændelser sammenlignet med rekordåret 2020. Antal kørte kilometer mellem hændelser er dog fortsat højere end i

årene før, hvilket kan tilskrives det fortsatte strukturerede arbejde med fejlhåndteringen og optimering af processer på IC4-værkstedet.

IC3-togsæt

IC3-togsættene udgør fortsat en meget central del af togflåden i Fjern- & Regionaltog. I 2021 har de stået for 50 procent af den samlede trafik i Fjern- & Regionaltog og 77 procent af den samlede kørsel med dieseltog.

Driftsstabiliteten for IC3-togsættene er faldet i 2021 sammenlignet med i 2020. Det skyldes primært fortsatte udfordringer med fejl relateret til det nye signalsystem og kørsel på gammelt signalsystem med ERTMS-ombyggede togsæt. DSB og Banedanmark arbejder fortsat på at udbedre de systemfejl, som opstår, samt på at minimere generne ved fejl relateret til udfordringerne.

IR4-togsæt

IR4-togsættene er i 2021 blevet anvendt på Kystbanen samt i Fjern- & Regionaltogstrafikken sammen med IC3-togsæt.

IR4-togsættene har i 2021 kørt flere litrakilometer end i 2020, hvilket blandt andet skyldes en fortsat generel prioritering af kørsel med elmateriel.

I 2021 har IR4-togsættene kørt omtrent samme antal kilometer mellem hændelser som i 2020 og har dermed opretholdt en god driftsstabilitet i 2021.



Øresundstogsæt

Øresundstogsættene betjener Øresundstrafikken på både dansk og svensk side og køres i samarbejde med SJ.

Antal litrakilometer har i 2021 været på niveau med 2020.

I december 2020 blev vedligeholdelsen af de 77 svensk-ejede Øresundstogsæt overdraget til SJ og vedligeholdelses-selskabet Mantena i Sverige. DSB vedligeholder fortsat de 34 danskejede Øresundstogsæt på værkstedet Helgoland.

Der har i 2021 været store udfordringer med lavere drifts-stabilitet og manglende leverancer af de 77 Øresundstogsæt, som vedligeholdes af SJ/Mantena i Sverige. Det har påvirket kunderne på dansk side i form af færre siddepladser på de enkelte afgang.

Dobbeltdækkervogne

Dobbeltdækkervognene har i 2021 betjent den sjællandske regionaltogetrafik og er blevet trukket af ME-diesellokomotiver og Vectron ellokomotiver.

I 2021 har dobbeltdækkervognene kørt færre litrakilometer, men flere kilometer mellem hændelser i forhold til 2020 og kører dermed fortsat med en høj driftsstabilitet.

Dobbeltdækkervognene indgår også i fremtiden i den sjællandske regionaltogetrafik, men bliver fremadrettet udelukkende trukket af de nye Vectron ellokomotiver. I den forbindelse planlægges en generel kosmetisk opgradering af dobbeltdækkervognene, så de fremstår pæne og moderne.

26 af dobbeltdækkervognene får flere siddepladser. Salgs-automaterne i vognene bliver fjernet og erstattet med nye sæder til glæde for kunderne - særligt i den travle sjællandske pendlertrafik. Ombygningen er i fuld gang. Den første vogn blev ombygget i december. Det forventes, at alle dobbeltdækkervognene er ombygget i 1. kvartal 2023.

ME-diesellokomotiver

I forbindelse med køreplansskiftet i december sagde DSB farvel til ME-diesellokomotiverne efter 40 år i drift.

Driften med ME-diesellokomotiverne er løbende reduceret i 2021. ME-diesellokomotiverne har således kørt 46 procent færre litrakilometer i 2021 end i 2020.

Vectron ellokomotiver

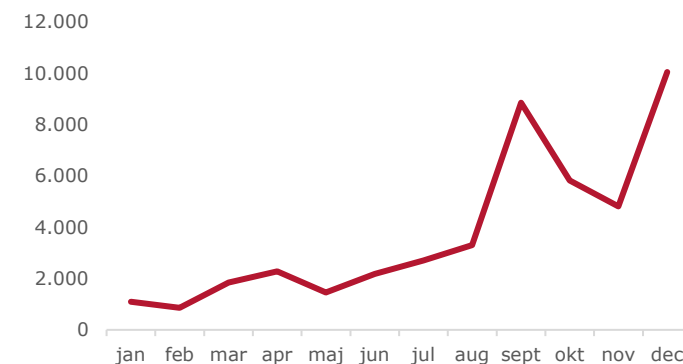
I forbindelse med køreplansskiftet i december har Vectron ellokomotiverne fuldstændig erstattet ME-diesellokomotiverne og er desuden indsat i det nye togsystem mellem Helsingør

og Roskilde/Næstved, som binder Kystbanen sammen med den øvrige sjællandske regionaltogetrafik.

Vectron ellokomotiverne er indfaset gradvist i løbet af 2021 og har derfor kørt forholdsvis få kilometer i 2021 sammenlignet med både de øvrige litra og den forventede kilometerproduktion efter fuld indfasning. Vectron ellokomotiverne har jf. Tabel 6 ovenfor i gennemsnit kørt omkring 3.000 kilometer mellem hændelser i periode januar til december 2021. Der er sket en løbende forbedring i lokomotivernes performance, og ultimo 2021 lå antal kørte kilometer mellem hændelser på omkring 10.000. Det er forventningen, at den positive udvikling fortsætter i 2022.

Figur 3: Antal kørte kilometer mellem hændelser 2021

Vectron ellokomotiver



Lokomotiverne er meget pålidelige i drift, men der er visse udfordringer i kommunikationen mellem lokomotivernes sig-

naludstyr og de eksisterende signaler langs skinnerne. Problemet forventes løst med en softwareopdatering fra producenten Siemens, som implementeres fra starten af 2022. De sidste 10 lokomotiver bliver leveret med den nye software inkluderet.

Indfasning af Vectron ellokomotiver

I oktober 2020 blev de første 3 Vectron ellokomotiver indsat i kommerciel drift. Der er leveret 29 lokomotiver i 2021 - 2-3 hver måned. I forbindelse med køreplansskiftet i december er alle 32 i kommerciel drift.

De sidste 10 lokomotiver bliver leveret i 2. og 3. kvartal 2022.

S-togsæt

S-togsættene har kørt færre litrakilometer i 2021. Det skyldes blandt andet, at der i det meste af 2020 blev kørt med flere togsæt pr. afgang med henblik på at sikre god afstand mellem kunderne i togene.

Antal kørte kilometer mellem hændelser er faldet i forhold til 2020. Faldet er en følge af flere fejl i 2021 - herunder fejl relateret til signalsystem og døre. S-tog kører dog fortsat på et flot niveau i driftsstabilitet.

Fremtidens Planlægning - nyt planlægnings- og disponeringssystem

I 2021 er det nye standardssystem IVU.rail fra IVU Traffic Technologies implementeret og ibrugtaget for køre- og materielplanlægning samt disponering af S-tog.

De resterende dele af systemet for S-tog bliver implementeret i løbet af 2023, mens systemet for Fjern- & Regionaltog er planlagt implementeret fra 2023 og frem.



Elektrificeringsprogrammet

Elektrificeringen af store dele af det danske jernbanelnet er fortsat i gang. Elektrificeringen omfatter 1.362 km jernbane og alle de strækninger, hvor DSB kører. Banedanmarks projekt er planlagt til at fortsætte frem til 2027.

I takt med at flere strækninger bliver elektrificeret, kan DSB indsætte mere elektrisk materiel. Fra køreplansskiftet i december 2021 har DSB eksempelvis kørt med eldrevet togmateriel i form af Vectron ellokomotiver og dobbeltdækker-vogne mellem Helsingør og Næstved, da køreledningerne mellem Næstved og Ringsted er ibrugtaget.

Elektrificeringsprogrammet er en altafgørende forudsætning for, at DSB over de kommende år kan indsætte det nye el-drevne togmateriel på alle strækninger og dermed indfri målet om at være CO₂-neutral i 2030.

Foruden de miljømæssige gevinster vil kunderne opleve kortere rejsetider og en mere stabil drift. Samtidig vil DSB opnå lavere omkostninger ved en moderne og mere homogen togflåde.

Signalprogrammet

Banedanmark arbejder fortsat på udskiftning af signalsystemer i hele Danmark. De nye signalsystemer vil bidrage til at gøre jernbanen endnu mere attraktiv som bæredygtig og trængselsfri transport i Danmark. Målsætningen for programmet er færre forsinkelser samt mulighed for højere hastighed og flere tog.

Fjern- & Regionaltog

Udrulningen af Signalprogrammet på fjern- og regionaltogsbanen sætter rammerne for den fremtidige togtrafik. De nye Vectron ellokomotiver fra Siemens og de kommende nye Coradia eltogetsæt fra Alstom er født med det nye signalsystem. Dele af DSB's eksisterende togflåde bliver i disse år ombygget til det nye signalsystem.

Der er i 2021 fortsat arbejdet på ombygningen af IC3- og IR4-togsæt samt dobbeltdækkervognene, som alle bliver gjort klar til at køre på strækninger med det nye ERTMS-signalsystem.

Ombygningen af IC3-togsæt fortsatte i 2021, og der er ved årets udgang ombygget 56 togsæt. Planen for ombygningen af IC3-togsæt følges.

Derudover var der ved udgangen af 2021 ombygget 14 dobbeltdækker-styrevogne. Som følge af indfasningen af Vectron ellokomotiverne er dobbeltdækker-styrevognene desuden i 2021 blevet opgraderet til kørsel med ellokomotiverne, hvilket er en forudsætning for den fulde ibrugtagning af ellokomotiverne.

Ibrugtagningstilladelsen for de første IR4-togsæt kom i hus i 2021. Der er ved årets udgang i alt ombygget 3 IR4-togsæt. Der er i 4. kvartal indgået aftale om at ombygge 2 IR4-togsæt ad gangen (parallelfitment), hvilket er startet i december. Ombygningen kan dermed accelereres i 2022 med henblik på at sikre tilstrækkeligt med ombyggede togsæt til den planlagte drift i 2023.

Der er fortsat udfordringer med de kendte systemfejl, som medfører lavere driftsstabilitet for de ombyggede togsæt. DSB og Banedanmark arbejder fortsat på at udbedre disse systemfejl samt for at minimere generne ved fejl relateret til udfordringerne.

S-tog

I januar 2021 blev det nye signalsystem på S-banen taget i brug på strækningerne Ny Ellebjerg-Ryparken, Ryparken-Farum og Nordhavn-Svanemøllen.

Der har i 2021 været fokus på driften og forberedelserne til de kommende udrulninger. Der er gennemført endnu en udrulning i januar 2022, og den sidste udrulning vil ske i 3. kvartal 2022. Herefter er det nye signalsystem fuldt udrullet på S-banen.

Service & Retail

Service & Retail spiller en vigtig rolle i at kunne tilbyde kunderne mad, drikke og snacks, uanset hvor på rejsen de befinder sig.

63 7-Eleven kiosker, 3 stationsstuer, Kaffeexpressen og Bagagecentret på Københavns Hovedbanegård bliver drevet via Service & Retail. Hertil kommer, at Catering i 2021 internt er overdraget til Service & Retail for at skabe en fuldt integreret og ensartet oplevelse for kunderne på tværs af salgskanalerne.



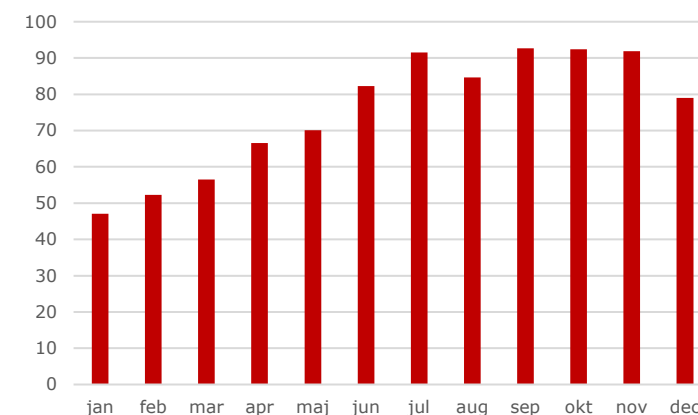
2021 har været præget af COVID-19 og de af myndighederne udmeldte restriktioner og anbefalinger. Det har betydet perioder med store fald i antal kunder, hvilket er opgjort til en nettopåvirkning i størrelsesordenen 20-30 mio. kr.

Resultat før skat i 2021 for Service & Retail udgjorde et underskud på 13 mio. kr.

De mange restriktioner og anbefalinger i starten af 2021 betød, at antal kunder i januar lå 53 procent under antal kunder i samme periode 2019. I takt med genåbningen i løbet af 2021 vendte kunderne tilbage. De genindførte restriktioner ultimo 2021 har betydet en ny tilbagegang i antal kunder, som i december lå 21 procent under samme periode i 2019. Den samlede tilbagegang for året er 24 procent i forhold til 2019.

Figur 4: Antal kunder i Service & Retail

(Procent i forhold til 2019)



I perioder med lav aktivitet har bemanning og omkostningerne i kioskerne været tilpasset, i det omfang det har været muligt.

I december åbnede en ny stationsstue i Bramminge, og i januar 2022 er åbnet endnu en stationsstue i Holstebro. Dermed har DSB i alt 4 stationsstuer, som er med til at skabe liv på stationerne.

Ejendomsudvikling

Ejendomsudviklings hovedaktivitet er at sælge, udvikle og forvalte ejendomme, der ikke længere anvendes til jernbanedrift, på et forretningsmæssigt grundlag.

Ud over indtægter fra salg og projektudvikling samt kommerciel ejendomsudvikling har Ejendomsudvikling indtægter fra udlejning af ejendomme.

I 2021 har der været fokus på arbejdet med en række projekter indenfor kommerciel ejendomsudvikling, ligesom der er gennemført en række større og mindre salg af ejendomme.

Resultat før skat i 2021 for Ejendomsudvikling udgjorde et overskud på 138 mio. kr.

Kommerciel ejendomsudvikling

Med ændringen af Lov om DSB i 2019 fik DSB Ejendomsudvikling A/S mulighed for at indgå i kommercielle ejendomsprojekter med eksterne ejendomsaktører om realisering af ejendomsprojekter i høj kvalitet og med fokus på bæredygtighed. Projekterne oprettes i joint ventures, hvor DSB

Ejendomsudvikling A/S ejer op til 50 procent af kapitalandelen. DSB Ejendomsudvikling A/S indskyder byggeretter, mens joint venture partneren som udgangspunkt indskyder likviditet til gennemførelse af projektudviklingen.

Frugtmarkedet, Grønttorvet, Valby

Projektet på det tidligere Grønttorv i Valby omfatter etablering af 375 lejligheder i ejendommen Hibiscus Hus. Byggeriet er miljøcertificeret som DGNB Guld og bidrager dermed til DSB's bæredygtighedsstrategi. Udlejning af lejlighederne blev igangsat i juli 2021, og ejendommen er fuldt udlejet i januar 2022 - før aflevering af byggeriets sidste etape.

Projektet gennemføres i partnerskab med Ny Valby Udvikling A/S, som er et selskab under FB Gruppen A/S.



Projekt Downtown i Postbyen

Der er i 2021 indgået aftale med Danica Ejendomsselskab ApS, som er et selskab under Danica Pension, om udvikling af omkring 25.000 etagemeter byggeri i Postbyen i det centrale København. Tilsammen skal området udgøre en ny bydel med fokus på bæredygtighed samt åbne og publikumsorienterede faciliteter.

Projektet kommer til at bestå af ca. 8.500 m² almene boliger, der opføres i delegeret bygherremodel i samarbejde med det almene boligselskab FSB, ca. 7.800 m² udlejningsboliger samt ca. 8.700 m² kontor- og erhvervslejemål. Projektet igangsættes ultimo 2023 og forventes færdigopført i 2027.

Jernbanebyen, København

Jernbanebyen bliver en helt ny attraktiv bydel i København på ca. 450.000 m² omkranset af Vasbygade, Ingerslevsgade og Enghavevej. Der bliver lagt vægt på en udpræget grøn profil og byggeri af høj kvalitet.

Den nye bydel vil bestå af ca. 5.000 boliger og 200.000 m² erhverv, detailhandel, skoler og institutioner.

I april blev Team Cobe udpeget som vinder af en helhedsplanskonkurrence for Jernbanebyen, og deres forslag er nu under bearbejdning. Helhedsplanen skal danne grundlag for den lokalplan, der udarbejdes for området.

30. november afleverede grundejerne materiale til startregørelsen, som forventes godkendt i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation i 1. kvartal 2022, hvorefter arbej-

det med at udarbejde lokalplansforslag kan påbegyndes. Lokalplan med tilhørende miljøredegørelse og miljøkonsekvensvurdering (VVM) udarbejdes herefter.

Processen med at finde en joint venture partner til projektet pågår og forventes at være på plads i løbet 2022.

“Med forslaget fra Team Cobe har vi fået et særdeles stærkt udgangspunkt for en langsigtet og robust helhedsplan. For os har det stor betydning, at der arbejdes systematisk frem mod en ambitiøs DGNB-bæredygtighedscertificering.”
Søren Beck-Heede, administrerende direktør,
DSB Ejendomsudvikling A/S



Større salgssager

I 2021 har Ejendomsudvikling solgt arealer i Horsens, Vejle, Nyborg og ved Bispebjerg/Lyngten.

Finansielle aktiviteter

Resultat før skat udgjorde i 2021 et overskud på 805 mio. kr., hvilket er 909 mio. kr. mere end i 2020.

Årets resultat er positivt påvirket af, at DSB har modtaget og indregnet kompensation for økonomiske tab i medfør af COVID-19 på 295 mio. kr. vedrørende perioden september til december 2020 i årets resultat i medfør af afgørelser i EU i 2021, der har muliggjort opnåelse af kompensation.

Hertil kommer effektivitetsforbedringer opnået gennem et målrettet arbejde i løbet af året. Et arbejde der fortsætter de kommende år.

Ophørende aktivitet

Der er i juli indgået aftale med en stor industriel aktør - Knorr-Bremse AG - om salg af komponentproduktionen. Aftalen er betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse, og overdragelsen forventes at ske i 1. halvår 2022.

Som følge af aftalen er aktiviteten præsenteret som ophørende aktivitet i 2021. I overensstemmelse med årsregnskabsloven er aktiviteten fra 1. januar 2021 ikke længere indregnet i de enkelte linjer i resultatopgørelsen. Den ophørende aktivitet har påvirket periodens resultat med 0 mio. kr., men har påvirket posterne Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer, Andre eksterne omkostninger og Personaleomkostninger.

Tabel 7: Påvirkning fra frasalg af komponentproduktionen

Beløb i mio. kr.	2021
Nettoomsætning	-39
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	-32
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	407
Andre eksterne omkostninger	-520
Personaleomkostninger	174
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	10
Nettoeffekt	0

Kontraktbetaling og kompensation

DSB's passageromsætning har siden nedlukningen af Danmark 11. marts 2020 i betydeligt omfang været negativt påvirket af COVID-19 og de udmeldte restriktioner og anbefalinger.

For 2021 har DSB indgået tillægskontrakt 38 med Transportministeriet. Tillægskontrakten har givet dækning af tab af passageromsætning i 2021 i forhold til 2019 i perioder, hvor rejsetallene har været betydeligt påvirket af COVID-19 og de udmeldte restriktioner. Det har medført ekstra trafikkontraktindtægter frem til 14. august, hvor alle COVID-19 restriktioner i forbindelse med rejser med DSB blev ophævet. Fra 29. november har tillægskontrakten igen medført ekstra trafikkontraktindtægter som følge af genindførslen af kravet om mundbind i den kollektive transport.

Kompensation for 2020 vedrørende COVID-19

Der er i juni 2021 indregnet 88 mio. kr. i kompensation vedrørende perioden 1. september - 31. december 2020 i medfør af en afgørelse i EU.

I august har Europakommissionen godkendt, at der kan opnås notifikation af kompensation for tilbagebetaling af infrastrukturafgifter på 207 mio. kr. for perioden september-december 2020. Kompensationen er indregnet i december 2021.

Stigende omsætning

DSB's nettoomsætning udgjorde 9.039 mio. kr. (8.701 mio. kr.).

Passageromsætningen var 3.795 mio. kr. hvilket er 384 mio. kr. højere end i 2020, men 1.378 mio. kr. lavere end i 2019.

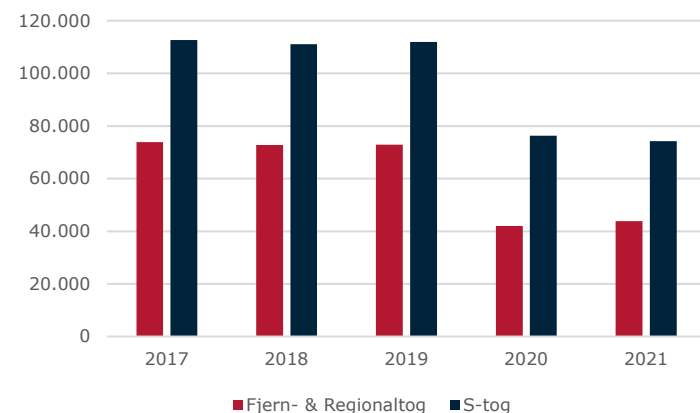
Stigningen i passageromsætning sammenholdt med 2020 skyldes primært bortfald af Metrodobbeltfaktoren¹ og i mindre omfang salget af flere rejser i landsdelstrafikken samt reguleringer til tidligere års passageromsætning.

Trafikkontraktindtægter fra staten er steget med 256 mio. kr. sammenlignet med 2020 primært som følge af tillægs-kontrakten. Derimod har der været en reduktion i trafikkontraktindtægter som følge af bortfald af Metrodobbeltfaktoren.

¹ Metrodobbeltfaktoren har tidligere betydet, at Metroselskabet I/S har modtaget en overproportional andel af den samlede passageromsætning i hovedstadsområdet, som fragik DSB's passageromsætning. Metrodobbeltfaktoren bortfaldt 1. januar 2021.

Figur 5: Antal rejser

(1.000 rejser)



Salg af Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 111 mio. kr., hvilket var et fald på 201 mio. kr. Det er primært forårsaget af bortfald af opgaven med vedligeholdelse af svenske Øresundstogsæt i december 2020.

Faldende omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 8.662 mio. kr. (9.162 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer er faldet 446 mio. kr. i forhold til 2020. Det er primært en følge af, at

komponentproduktionen ikke længere indgår i posten. Hertil kommer effekten af bortfald af vedligeholdelsesopgaven af svenske Øresundstogsæt. Herudover er udviklingen påvirket af lavere omkostninger til energi til fremføring blandt andet i konsekvens af afgivet trafik.

Andre eksterne omkostninger er steget 225 mio. kr. i forhold til 2020. Der er øgede omkostninger til reparation og vedligeholdelse af togmateriel i konsekvens af, at alle omkostninger til komponentproduktion er indregnet som køb i posten. Hertil kommer, at DSB i 2021 har gennemført ekstra forbedringer på stationerne med fokus på kundeoplevelsen. Omvendt er Andre eksterne omkostninger reduceret som følge af tilbagebetalingen af infrastrukturafgifter for perioden september-december 2020.

Personaleomkostninger er faldet 279 mio. kr. i forhold til 2020. Faldet skyldes dels færre medarbejdere, dels at personaleomkostninger i forbindelse med komponentproduktion ikke længere indgår i posten.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.315 mio. kr. mod 1.335 mio. kr. i 2020.

Udvikling i aktiver og gæld

Balancesummen ultimo 2021 udgjorde 13.722 mio. kr. i forhold til 12.147 mio. kr. ultimo 2020. Stigningen i balancesummen er primært drevet af årets overskud og optagelse af lån til finansiering af fremtidens tog.

DSB har i 2021 investeret 1.452 mio. kr. (885 mio. kr.). Investeringerne har væsentligst omfattet køb af nye Vectron ellokomotiver og store eftersyn af tog.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 101 mio. kr. i forhold til 31. december 2020 og udgjorde 2.725 mio. kr. pr. 31. december 2021.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2021.

Solidt likviditetsberedskab

DSB skal til enhver tid opretholde et passende likviditetsberedskab, som understøtter større investeringsprojekter samt afholdelse af løbende omkostninger.

Gennem hele 2021 har DSB haft et solidt likviditetsberedskab, og det udgjorde 10.571 mio. kr. pr. 31. december 2021. Likviditetsberedskabet har løbende været anvendt til at finansiere driften, indtil DSB modtog trafikkontraktindtægter i henhold til tillægskontrakt 38.

Beredskabet er i 2021 styrket med 2.254 mio. kr. som følge af modtagelse af trafikkontraktindtægter i medfør af tillægskontrakt 38.

For at styrke likviditetsberedskabet til blandt andet investeringerne i fremtidens eldrevne tog og grønne værksteder er der i 2021 indgået bekræftede bankkreditfaciliteter for 1.500 mio. kr. De nye kreditfaciliteter erstatter bestående kreditfaciliteter på 1.000 mio. kr. med forfald i 2022.

DSB's fokus på bæredygtige og grønne investeringer er som noget nyt blevet indarbejdet i rentevilkårene på de senest indgåede bankkreditfaciliteter. Det understreger og forpligter DSB på bæredygtighedsstrategien og konkrete målsætninger. Helt konkret betyder det, at renter afhænger af, om DSB opnår de planlagte reduktioner i udledning af CO₂ og partikler samt genanvendelse af affald. Bliver målene opfyldt, opnår DSB en rabat på renten, hvorimod DSB skal betale en merrente, hvis målene ikke bliver opnået.

"Bæredygtighed og grønne investeringer er strategisk vigtige for DSB. Med de nye kreditter forpligter vi os til at opnå vores langsigtede miljømål og dermed opnå en lavere rente."
Eske Hansen, afdelingschef Regnskab & Finans

I løbet af 2021 har DSB udnyttet lånerammen på 400 mio. EUR i Den Nordiske Investeringsbank ved at optage lån for 200 mio. EUR (1.487 mio. kr.) med en løbetid på 15 år. Ultimo 2021 udestår der 67 mio. EUR (498 mio. kr.) under lånerammen, som bliver udbetalt i 2022.

Den Europæiske Investeringsbank har tidligere bevilget en projektlåneramme på 500 mio. EUR (3.718 mio. kr.) til nye eltogetsæt. Under lånerammen er der i 2020 etableret aftale for 150 mio. EUR og i 2021 for de resterende 350 mio. EUR.

Under begge aftaler kan der blive etableret lån med en løbetid på op til 25 år. Ultimo 2021 er der endnu ikke foretaget udbetalinger.

Likviditetsberedskabet bliver yderligere styrket i form af bankfinansiering og obligationsudstedelser i takt med, at behovene opstår.

Forventninger til 2022

Forventningerne til resultatet for 2022 er behæftet med stor usikkerhed - herunder påvirkningen fra COVID-19, i hvilket tempo kunderne vender tilbage og påvirkning fra øget hjemmearbejde.

DSB har indgået tillægskontrakt 44 med Transportministeriet. Den giver mulighed for, at DSB for 2022 får ekstra trafikkontraktindtægter i måneder, hvor antal kunder er mere end 15 procent lavere end samme måned i 2019, forudsat at der er restriktioner eller anbefalinger fra myndighedernes side relateret til COVID-19.

På den baggrund forventes et resultat før skat tæt på 0 mio. kr. for 2022.

Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2021, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2021.

Øvrige forhold

Direktør for Kommerciel, Jan Sigurdur Christensen, har op-sagt sin stilling og fratræder 1. marts 2022. Fra 15. marts 2022 tiltræder Jens Visholm Uglebjerg som ny direktør for Kommerciel.

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2021.



Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2021 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 2021 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2021.

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, 10. februar 2022

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Jan Sigurdur Christensen
Direktør for Kommerciel

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Per Schrøder
Direktør for Drift

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Anne Hedensted Steffensen
Næstformand

Henrik Amsinck

Hanne Blume

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Thomas Bryan-Lund

Preben Steenholdt Pedersen

Lone Riis Stensgaard

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 34-68. 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 2021 samt af resultat af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021 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" (herefter benævnt regnskaberne). Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

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 International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA

Ledelsens ansvar for regnskaberne

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 regnskaberne er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og 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 regnskaberne på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere koncernen eller den selvstændige offentlige virksomhed DSB, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af regnskaberne

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskaberne 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 regnskaberne.

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 regnskaberne, 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 be-

svigelser kan omfatte sammensværgelser, dokument-falsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesæt-telse 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 kon-cernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er an-vendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabs-mæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnska-berne på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede re-visionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begi-venheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisions-påtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regn-skaberne eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstræk-kelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begiven-heder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og den selvstændige offentlige virksomhed DSB ikke længere kan fortsætte driften

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskaberne, herunder noteoplysningerne, samt om regnskaberne afspejler de underliggende trans-aktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de fi-nansielle oplysninger for virksomhederne eller forret-ningsaktiviteterne 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 revi-sionen 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 regnskaberne omfatter ikke ledelses-beretningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

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

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberet-ningen indeholder krævede oplysninger i henhold til års-regnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med regnska-berne og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinforma-tion i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltnings-revision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfat-tet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også an-svarlig 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 forbin-delse ansvar for at etablere systemer og processer, der un-derstøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvalt-ningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de ud-valgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er om-fattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre for-skrifter 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, 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, 10. februar 2022

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen
CVR-nr. 77806113

Søren Skov Larsen
Statsaut. revisor
mne26797

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Resultatopgørelse					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Note	Beløb i mio. kr.	2021	2020
Indtægter					
8.524	9.659	2.1	Nettoomsætning	9.039	8.701
97	88	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	480	468
757	669	2.3	Andre driftsindtægter	1.329	1.294
9.378	10.416		Indtægter i alt	10.848	10.463
Omkostninger					
692	1.108	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.495	1.941
4.947	4.900	2.6,2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	3.753	3.528
2.686	2.630	2.9,2.10	Personaleomkostninger	3.414	3.693
8.325	8.638		Omkostninger i alt	8.662	9.162
1.053	1.778		Resultat før af- og nedskrivninger	2.186	1.301
1.189	1.205	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.315	1.335
-136	573		Resultat af primær drift	871	-34
Finansielle poster					
88	216	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	5	0
15	16	4.1	Finansielle indtægter	8	13
81	79	4.1	Finansielle omkostninger	79	83
22	153		Finansielle poster, netto	-66	-70
-114	726		Resultat før skat	805	-104
57	-103	5.1	Skat af årets resultat	-182	47
-57	623		Årets resultat i fortsættende aktiviteter	623	-57
-	-		Resultat af ophørende aktiviteter	0	-
-57	623		Årets resultat efter ophørende aktiviteter	623	-57

Resultatdisponering					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Note	Beløb i mio. kr.	2021	2020
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	623	-57
			I alt	623	-57
		4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	0		Udbytte til Transportministeriet		
-17	26		Reserve for udviklingsomkostninger		
-40	597		Overført resultat		
-57	623		I alt		

Balance - Aktiver					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Note	Beløb i mio. kr.	2021	2020
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
77	61		Udviklingsprojekter	73	77
67	117		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	117	76
144	178		Immaterielle anlægsaktiver i alt	190	153
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
3.706	3.476		Grunde og bygninger	3.765	4.034
3.620	3.234		Transportmateriel	4.606	4.420
561	527		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	593	678
105	156		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	643	499
7.992	7.393		Materielle anlægsaktiver i alt	9.607	9.631
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.604	1.899		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	184	75
569	971		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
129	79		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	79	129
24	67		Andre tilgodehavender	69	26
2.326	3.016		Finansielle anlægsaktiver i alt	332	230
10.462	10.587		Anlægsaktiver i alt	10.129	10.014
10	16	6.1	Varebeholdninger	165	435
1	1	3.2	Handelsejendomme	1	15
		6.2	Tilgodehavender		
327	534		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	580	495
283	54		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
9	-		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
51	212		Andre tilgodehavender	246	85
422	641	6.3	Periodeafgrænsningsposter	163	140
1.092	1.441		Tilgodehavender i alt	989	720
-	1.500		Værdipapirer	1.500	-
914	540		Likvide beholdninger	546	963
-	-	8.5	Aktiver vedrørende ophørende aktiviteter	392	-
2.017	3.498		Omsætningsaktiver i alt	3.593	2.133
12.479	14.085		Aktiver i alt	13.722	12.147

Balance - Passiver					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Note	Beløb i mio. kr.	2021	2020
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
89	121	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
-414	-35	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	-35	-414
-343	247		Overført resultat	368	-254
0	0		Foreslået udbytte	0	0
4.092	5.093		Egenkapital i alt	5.093	4.092
			Hensatte forpligtelser		
104	79	8.1	Andre hensatte forpligtelser	80	108
188	289	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	316	152
292	368		Hensatte forpligtelser i alt	396	260
			Langfristede gældsforpligtelser		
3.228	4.013		Langfristede lån	4.013	3.228
650	439		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	439	650
174	142		Anden gæld	142	174
4.052	4.594	4.5	Langfristede gældsforpligtelser i alt	4.594	4.052
			Kortfristede gældsforpligtelser		
574	664	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	664	574
1.296	1.775		Leverandørgæld	1.928	1.511
769	636		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	90		Selskabsskat	92	0
848	397		Anden gæld	445	1.094
556	468	6.4	Periodeafgrænsningsposter	468	564
-	-	8.5	Forpligtelser vedrørende ophørende aktiviteter	42	-
4.043	4.030		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	3.639	3.743
8.095	8.624		Gældsforpligtelser i alt	8.233	7.795
12.479	14.085		Passiver i alt	13.722	12.147

1.1 Generel anvendt regnskabspraksis, 1.2 Væsentlig regnskabspraksis, 1.3 Betydelige regnskabsmæssige skøn, 2.4 Kommerciel ejendomsudvikling, 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, 8.6 Begivenheder efter balancedagen

Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2020	4.760	106	-220	-301	0	4.345
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-17	-	-40	0	-57
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-194	-	-	-194
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-2	-	-2
Egenkapital pr. 31. december 2020	4.760	89	-414	-343	0	4.092
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	32	-	591	0	623
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	379	-	-	379
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2021	4.760	121	-35	247	0	5.093

Egenkapitalopgørelse - koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2020	4.760	-220	-195	0	4.345
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	-57	0	-57
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-194	-	-	-194
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-2	-	-2
Egenkapital pr. 31. december 2020	4.760	-414	-254	0	4.092
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	623	0	623
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	379	-	-	379
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2021	4.760	-35	368	0	5.093

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern	
		2021	2020
Resultat af primær drift		871	-34
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	1.315	1.335
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-28	-38
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-274	-110
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-127	-75
Selskabsskat, betalt	5.1	-42	-68
Ændring i driftskapital	6.5	-524	130
Pengestrømme fra driftsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-409	-
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		782	1.140
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-1.027	-885
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	374	230
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	51	38
Ændring i værdipapirer		-1.500	-
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-14	-
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-2.116	-617
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		1.487	1.586
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		1.785	2.045
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-570	-491
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-1.785	-2.545
Ændring i kreditinstitutter		0	-185
Betalt udbytte		0	0
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-	-
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		917	410
Ændring i likvide beholdninger i alt		-417	933
Likvide beholdninger 1. januar		963	30
Likvide beholdninger 31. december		546	963



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 8 grupper efter tema:

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

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 1.1 Generel anvendt regnskabspraksis
- 1.2 Væsentlig regnskabspraksis
- 1.3 Betydelige regnskabsmæssige skøn

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 2020 bortset fra nedenstående ændring.

Ophørende aktiviteter

Ophørende aktiviteter omfatter de aktiviteter og pengestrømme, der skal afhændes, lukkes eller opgives i henhold til en samlet plan, forudsat at de kan udskilles fra de øvrige aktiviteter. Ophørende aktiviteter præsenteres på en særskilt linje i resultatopgørelsen.

Aktiver vedrørende ophørende aktiviteter omfatter aktiver, som forventes afhændet i forbindelse med ophørende aktiviteter. Forpligtelser vedrørende ophørende aktiviteter er forpligtelser direkte tilknyttet disse aktiver, som vil blive overført ved transaktionen.

Aktiver og forpligtelser vedrørende ophørende aktiviteter præsenteres på en særskilt linje i balancen.

Pengestrømme fra drifts-, investerings- og finansieringsaktiviteter for de ophørende aktiviteter præsenteres i en særskilt linje i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Der er ikke foretaget ændringer af væsentlige regnskabsmæssige skøn i 2021.

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, betragtes som joint ventures.

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 afhændessummen 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, der 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 en gennemsnitlig valutakurs, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursdifferencer, der er 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 personbefordring. Endvidere opgøres lønsums-afgift.

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. Det sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner omfatter indregnede finansielle instrumenter, som er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven værdireguleres med ændringen i de finansielle instrumenter.

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 Likvide beholdninger ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømsopgørelsen indeholder andel i pengestrømme hos konsoliderede virksomheder.

Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, idet 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 og ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen

udgøres af ændring i Omsætningsaktiver fratrasket 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 af og afdrag på lån mv. samt modtaget og betalt udbytte.

Værdipapirer

Værdipapirer indregnes til amortiseret kostpris.

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 Kommerciel ejendomsudvikling
- 2.5 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.6 Andre eksterne omkostninger
- 2.7 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.8 Revisionshonorar
- 2.9 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.10 Personaleomkostninger

Sektion 3 - Driftsmateriel

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Sektion 4 - Finansiering og kapitalstruktur

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

Sektion 5 - Skattemæssige forhold

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Sektion 6 – Driftskapital

- 6.1 Varebeholdninger
- 6.2 Tilgodehavender
- 6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
- 6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
- 6.5 Ændring i driftskapital

Sektion 7 - Finansielle forhold

- 7.1 Renterisiko
- 7.2 Valutakursrisiko
- 7.3 Råvareprisrisiko
- 7.4 Likviditetsrisiko
- 7.5 Modpartsrisiko
- 7.6 Dagsværdier indregnet på egenkapitalen
- 7.7 Oplysninger om dagsværdier

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 Ophørende aktiviteter
- 8.6 Begivenheder efter balancedagen

1.2 Væsentlig regnskabspraksis

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.

Ledelsen anser regnskabspraksis for følgende områder, som de væsentligste for koncernen: Koncernregnskab, Ikke afløftningsberettiget moms, Materielle anlægsaktiver - herunder Transportmateriel og Grunde og bygninger samt Afledte finansielle instrumenter. Regnskabspraksis er beskrevet ovenfor og i noterne for de områder, de vedrører.

1.3 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 diskonteringssatser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventualforpligtelser.

De foretagne skøn og forudsætninger er ligeledes baseret på historiske erfaringer, særlige omstændigheder som følge af COVID-19 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, der ikke kan kontrolleres, og som kan føre til, at de faktiske resultater afviger fra disse skøn.

Transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er behæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn.

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

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

Sektion 2 Drift

Denne sektion omfatter poster, som indgår i Resultat af primær drift.

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

Hovedbegivenheder i 2021 er nærmere beskrevet i Resultater - 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	Kommerciel ejendomsudvikling
2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
2.6	Andre eksterne omkostninger
2.7	Konsulentonorarer eksklusive revisionshonorar
2.8	Revisionshonorar
2.9	Vederlag til bestyrelse og direktion
2.10	Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
2.324	2.427	Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
1.108	1.388	Fjern- & Regionaltog	2.407	2.303
		S-tog	1.388	1.108
3.432	3.815	Passageromsætning i alt	3.795	3.411
4.819	5.075	Trafikkontraktindtægter	5.075	4.819
8	60	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	111	312
265	709	Salg og udlejning af togmateriel	58	159
8.524	9.659	I alt	9.039	8.701

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 79 mio. kr. (2020: 83 mio. kr.).

Nettoomsætningen er i 2021 påvirket af ekstra trafikkontaktindtægter som følge af økonomiske tab i forbindelse med COVID-19 på 1.451 mio. kr. (2020: 914 mio. kr.) for 2021 samt 88 mio. kr. for 2020.

Salg og udlejning af togmateriel er i 2021 påvirket af, at modervirksomheden har solgt 29 Vectron ello-komotiver 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 og bonus mv. i forbindelse med salg samt udbetalinger vedrørende rejsetidsgarantiordninger fratrækkes i nettoomsætningen. Indtægter fra kontrolafgifter måles efter fradrag af forventet tab.

Trafikkontraktindtægter 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 tilgangen af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 89 mio. kr. i 2021 (2020: 57 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2021 udgør 115 mio. kr. (2020: 89 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 tog, 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		
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020	
1	2	Kioskvarer mv.	724	643	
155	137	Udlejning og forpagtning	177	195	
17	70	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	285	118	
346	337	Koncerninterne indtægter	-	-	
238	123	Øvrige	143	338	
757	669	I alt	1.329	1.294	

Andre driftsindtægter i koncernen er i 2021 påvirket af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 240 mio. kr. (2020: 110 mio. kr.).

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

Øvrige er i 2021 og 2020 påvirket af modtaget løn- og omkostningskompensation fra statens kompensationspakker i forbindelse med COVID-19.

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden - herunder indtægter fra koncernens ejendomsbesiddelser via udlejningsaktiviteter og gevinst ved salg af grunde og bygninger - og indtægter fra provisioner og 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: Kommerciel ejendomsudvikling		
Kommerciel ejendomsudvikling	2021	2020
Andre driftsindtægter	173	149
Årets resultat før skat	138	120
Egenkapital i alt	603	495
Aktiver i alt	698	526

Der er i 2021 indgået joint venture-aftale med Danica Ejendomsselskab ApS om udviklingen af ca. 25.000 etagemeter byggeri i Postbyen i det centrale København. Projektet bliver igangsat ultimo 2023 og forventes færdigopført i 2027.

Team Cobe vandt i april helhedsplankonkurrencen for Jernbanebyen, som bliver en helt ny attraktiv bydel i København. Realisering af projektet beror på den lokalplan, der bliver udarbejdet for området samt på en aftale med en joint venture partner. Begge dele forventes at være på plads i løbet af 2022.

Note 2.5: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
450	411	Energi til fremføring	411	450
14	18	Kioskvarer mv.	508	459
228	679	Reservedele og togmateriel mv.	576	1.032
692	1.108	I alt	1.495	1.941

Reservedele og togmateriel mv. er i 2021 påvirket af, at modervirksomheden har købt 29 Vectron ello-komotiver med henblik på videresalg til en tilknyttet virksomhed.

Udviklingen i Reservedele og togmateriel mv. for koncernen er påvirket af, at komponentproduktionen er præsenteret som ophørende aktivitet.

Regnskabspraksis

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

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

Note 2.6: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
583	389	Infrastrukturafgifter	389	583
2.134	2.190	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	1.361	767
563	587	Administrationsomkostninger	563	609
111	108	Drift af bygninger og lokaler mv.	168	179
538	485	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	481	540
218	213	Leje af togmateriel	32	79
102	100	Erstatningskørsel mv.	100	102
263	247	Provisioner mv.	201	216
80	114	Salg og markedsføring	114	80
72	99	Personalerelaterede omkostninger	103	84
78	109	Lønsumsafgift	141	103
8	10	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	11	8
197	249	Øvrige eksterne omkostninger	89	178
4.947	4.900	I alt	3.753	3.528

Infrastrukturafgifter i moder og koncern er i 2021 påvirket af tilbagebetaling af infrastrukturafgifter for perioden september-december 2020 med 207 mio. kr.

Udviklingen i Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv. for koncernen er påvirket af, at komponentproduktionen er præsenteret som ophørende aktivitet.

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 2.7: Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
37	30	Advokater	30	37
248	281	IT-konsulenter	278	248
28	26	Managementkonsulenter	26	28
3	5	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	5	3
84	90	Teknisk rådgivning	88	85
120	45	Programbistand	45	120
520	477	I alt	472	521

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmerne Fremtidens tog, Fremtidens S-bane og Nye værksteder.

Note 2.8: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
		Revisionshonorar til EY Godkendt Revisionspartnerselskab:		
3,9	3,5	Lovpligtig revision	4,2	4,5
0,8	0,7	Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	0,7	0,9
0,3	0,3	Skatte- og momsmæssig rådgivning	0,3	0,3
13,3	4,1	Andre ydelser	4,3	13,3
18,3	8,6	I alt	9,5	19,0

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet.

Andre ydelser er i 2020 og 2021 påvirket af en enkeltstående opgave, som er godkendt og fulgt af Revisionsudvalget.

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

Note 2.9: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i mio. kr.	2021	2020
Vederlag til bestyrelse	2,6	2,5
Vederlag til udvalg	0,9	0,8
Vederlag til bestyrelse i alt	3,5	3,3
Fast vederlag	18,0	17,1
Pension	2,7	2,6
Værdi af personalegoder	0,6	0,6
Variable vederlag	2,8	2,4
Vederlag til direktion i alt	24,1	22,7
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	27,6	26,0

Vederlag til bestyrelse og direktion er yderligere uddybet i Vederlagsrapport 2021, som findes på www.dsb.dk.

Note 2.10: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
2.370	2.337	Lønninger og gager	3.028	3.264
268	249	Pensioner	330	371
48	44	Andre omkostninger til social sikring	56	58
2.686	2.630	I alt	3.414	3.693
4.576	4.401	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.061	6.757

Udviklingen i gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede er i koncernen påvirket af præsentationen af komponentproduktionen som ophørende aktivitet.

Fratrædelsesgodtgørelse til ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra virksomhedens side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2021 udgjorde 15 procent (2020: 15 procent) af den pensionsgivende løn. 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.

Regnskabspraksis

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

Sektion 3 Driftsmateriel

I denne sektion vedrørende driftsmateriel findes information om DSB's immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Hovedbegivenheder i 2021 er nærmere beskrevet i Resultater - Finansielle aktiviteter, Kunder og Togdrift.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
- 3.2 Materielle anlægsaktiver
- 3.3 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	1.234	73	1.307
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2021	-25	-	-25
Kostpris pr. 1. januar 2021 - korrigeret	1.209	73	1.282
Årets tilgang	-	89	89
Overført	39	-39	0
Årets afgang	-	-	-
Kostpris pr. 31. december 2021	1.248	123	1.371
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-1.157	-6	-1.163
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	25	-	25
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021 - korrigeret	-1.132	-6	-1.138
Årets afskrivninger	-44	-	-44
Årets nedskrivninger	-11	-	-11
Årets afgang	-	-	-
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2021	-1.187	-6	-1.193
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	61	117	178
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	77	67	144

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Udviklings- projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	1.250	82	1.332
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2021	-25	-	-25
Kostpris pr. 1. januar 2021 - korrigeret	1.225	82	1.307
Årets tilgang	-	91	91
Overført	50	-50	0
Årets afgang	-	-	-
Kostpris pr. 31. december 2021	1.275	123	1.398
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-1.173	-6	-1.179
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	25	-	25
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021 - korrigeret	-1.148	-6	-1.154
Årets afskrivninger	-43	-	-43
Årets nedskrivninger	-11	-	-11
Årets afgang	-	-	-
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2021	-1.202	-6	-1.208
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	73	117	190
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	77	76	153

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af nye planlægningsværktøjer til tog- og personale disponering samt systemer til understøttelse af digitale salgs- og informationskanaler. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af omkostninger til eksterne konsulenter, direkte lønninger og systemanskaffelser.

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 definerede 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.

Omkostninger til udviklingsprojekter bindes på egenkapitalen, hvilket er beskrevet under anvendt regnskabspraksis i sektion 1 under Reserve for udviklingsomkostninger.

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Drifts-materiel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	7.605	24.275	2.413	105	34.398
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2021	-28	0	-	28	0
Kostpris pr. 1. januar 2021 - korrigeret	7.577	24.275	2.413	133	34.398
Årets tilgang	-	403	2	154	559
Overført	54	16	53	-123	0
Årets afgang	-13	-1.424	-98	-8	-1.543
Kostpris pr. 31. december 2021	7.618	23.270	2.370	156	33.414
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-3.899	-20.655	-1.852	0	-26.406
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-	14	-	-	14
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021 - korrigeret	-3.899	-20.641	-1.852	0	-26.392
Årets afskrivninger	-181	-811	-89	-	-1.081
Årets nedskrivninger	-74	-1	-	-	-75
Årets afgang	12	1.417	98	-	1.527
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2021	-4.142	-20.036	-1.843	0	-26.021
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	3.476	3.234	527	156	7.393
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	3.706	3.620	561	105	7.992

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Drifts-materiel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	8.301	25.430	3.092	499	37.322
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2021	-29	18	-21	28	-4
Kostpris pr. 1. januar 2021 - korrigeret	8.272	25.448	3.071	527	37.318
Årets tilgang	-	1.046	3	312	1.361
Overført	57	16	60	-133	0
Årets afgang vedrørende ophørende aktiviteter	-	-	-231	-51	-282
Årets afgang	-50	-1.656	-112	-12	-1.830
Kostpris pr. 31. december 2021	8.279	24.854	2.791	643	36.567
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-4.267	-21.010	-2.414	0	-27.691
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-	11	21	-	32
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021 - korrigeret	-4.267	-20.999	-2.393	0	-27.659
Årets afskrivninger	-185	-901	-105	-	-1.191
Årets nedskrivninger	-74	-1	-1	-	-76
Årets afgang vedrørende ophørende aktiviteter	-	-	192	-	192
Årets afgang	12	1.653	109	-	1.774
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2021	-4.514	-20.248	-2.198	0	-26.960
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	3.765	4.606	593	643	9.607
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	4.034	4.420	678	499	9.631

For Grunde og bygninger er der i 2021 identificeret et nedskrivningsbehov for ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften.

Der er i 2021 ikke identificeret indikationer på nedskrivningsbehov for Transportmateriel.

Årets afgang vedrørende Transportmateriel kan henføres til større vedligeholdelsesarbejder, som regnskabsmæssigt er fuldt afskrevet, og som i årets løb er erstattet af tilgang af tilsvarende nye større vedligeholdelsesarbejder samt salg af tog.

I forbindelse med driften af Kystbanen/Øresundstrafikken er der stillet sikkerhed i 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 233 mio. kr. Finansieringen udgjorde 32,9 mio. EUR pr. 31. december 2021.

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

Note 3.3: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020	
79	55	Udviklingsprojekter	54	79	
197	255	Grunde og bygninger	259	201	
835	812	Transportmateriel	902	931	
84	89	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	106	130	
-6	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-6	
1.189	1.205	I alt	1.315	1.335	

Regnskabspraksis

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

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver (primært større vedligeholdelseseftersyn (Life Cycle Cost (LCC)) af togsæt, der aktiveres, omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger

til materialer, komponenter, underleverandører og løn samt låneomkostninger fra specifik og generel låntagning, der direkte vedrører opførelsen af det enkelte aktiv.

Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn (LCC) af togsæt indregnes separat og afskrives over brugstiden, hvilket svarer til perioden frem til næste større vedligeholdelseseftersyn eller tidspunktet for udfasning af togsættet. Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn vedrørende litra, hvor tidspunktet for udfasning ikke er kendt, afskrives på grundlag af en individuel vurdering.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktiveres 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 salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Handelsejendomme

Handelsejendomme omfatter Grunde og bygninger, som er solgt eller forventes solgt, men hvor risikoovergangen først forventes at ske inden for 12 måneder.

Handelsejendomme måles til kostpris. Handelsejendomme, som tidligere var klassificeret som materielle anlægsaktiver, 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.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 101 mio. kr. i 2021.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
10	10	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
2	1	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	1	2
1	0	Valutakursgevinster mv.	2	9
2	5	Øvrige	5	2
15	16	I alt	8	13

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
81	78	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	79	83
0	1	Valutakurstab mv.	0	0
81	79	I alt	79	83

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	
2020	2021	2021	2020
		Årets resultat fordeles således:	
		Virksomhedsdeltager i DSB	
		623	-57
		I alt	-57
		Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:	
0	0	Udbytte til Transportministeriet	
-17	26	Reserve for udviklingsomkostninger	
-40	597	Overført resultat	
-57	623	I alt	

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Lån mv. til tilknyttede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	2.045	413	569	129	24	3.180
Valutakursregulering	-	-	-	-	-	-
Årets tilgang	207	-	485	1	49	742
Årets afgang	-	-	-83	-51	-6	-140
Kostpris pr. 31. december 2021	2.252	413	971	79	67	3.782
Værdireguleringer pr. 1. januar 2021	-441	-413	0	0	-	-854
Valutakursregulering	0	-	-	-	-	0
Årets resultat	216	0	-	-	-	216
Modtaget udbytte	-55	-	-	-	-	-55
Årets afgang	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-73	-	-	-	-	-73
Værdireguleringer pr. 31. december 2021	-353	-413	0	0	-	-766
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	1.899	0	971	79	67	3.016
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	1.604	0	569	129	24	2.326

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed (fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Beløb i mio. kr.

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital	Andel af indre værdi i modervirksomhed 2021
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio. DKK	603
- Frugtmarkedet 11 Holding ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000 DKK	-
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000 DKK	-
- Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	80.000 DKK	-
- P/S Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	370 mio. DKK	-
DSB Service & Retail A/S	Danmark	100	6,0 mio. DKK	26
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100	28,5 mio. DKK	803
Selskabet af 3. juli 2021 ApS	Danmark	100	40.000 DKK	0
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	132
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	159
Selskabet af 04.09.2020 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio. DKK	17
Selskabet af den 04.01.2021 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio. DKK	159
DOT - Din Offentlige Transport I/S ¹⁾	Danmark	33	0,9 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100	125.000 DKK	0
I alt				1.899

¹⁾ Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår i koncernregnskabet ved indre værdis metode.

Regnskabspraksis

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles efter den indre værdis metode. Det indebærer, at kapitalandele måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne gevinster 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 uer-

holdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Andre 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 - koncern					
Beløb i mio. kr.	Kapitalandele i associerede virksomheder ¹⁾	Kapitalandele i joint ventures ¹⁾	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2021	413	75	129	26	643
Årets tilgang	0	104	1	49	154
Årets afgang	0	0	-51	-6	-57
Kostpris pr. 31. december 2021	413	179	79	69	740
Værdireguleringer pr. 1. januar 2021	-413	0	0	-	-413
Årets resultat	0	5	-	-	5
Værdireguleringer pr. 31. december 2021	-413	5	0	-	-408
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	0	184	79	69	332
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2020	0	75	129	26	230

¹⁾ Præsenteret i balancen under 'Kapitalinteresser i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures'.

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital, mio. kr.	Andel af indre værdi i modervirksomhed, mio. kr.	Koncern, mio. kr.
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45	122	0	0
I alt				0	0

Kapitalandele i joint ventures:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital, kr.	Koncern 2021
Frugtmarkedet 11 Holding ApS	Danmark	50	80.000 kr.	74
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS	Danmark	50	80.000 kr.	-
Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD	Danmark	50	80.000 kr.	110
- P/S Downtown CBD	Danmark	50	370 mio. kr.	-
I alt				184

Regnskabspraksis

Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures måles efter den indre værdis metode. Det 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 og joint ventures 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 Andre 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 og joint ventures’ Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

Note 4.4: Låntagning					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020	
1.600	1.559	Udstedte obligationer	1.559	1.600	
500	0	Bankfaciliteter	0	500	
1.860	3.318	Øvrige	3.318	1.860	
3.960	4.877	I alt	4.877	3.960	

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 4.632 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2020: 3.673 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

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	
	2021	2020
Langfristede lån	4.013	3.228
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	664	574
Øvrige	200	158
Rentebærende gæld	4.877	3.960
Værdipapirer	1.500	-
Likvide beholdninger	546	963
Deponeringer	27	42
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	79	129
Rentebærende aktiver	2.152	1.134
I alt	2.725	2.826

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder efter mere end 5 år, 3.865 mio. kr. pr. 31. december 2021 (2020: 2.855 mio. kr.).

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt		
Beløb i mio. kr.	2021	2020
Finansielle indtægter	8	13
Finansielle omkostninger	-79	-83
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-56	-5
I alt	-127	-75

Sektion 5 Skattemæssige forhold

I 2021 udgør Skat af årets resultat en omkostning på 103 mio. kr. i modervirksomheden og 182 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		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2020	2021			2021	2020
0	-79		Beregnet skat af årets resultat	-82	-9
44	-27		Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-108	39
-	-		Skat vedrørende intern avance	4	6
44	-106		Skat af årets resultat	-186	36
13	3		Regulering af skat vedrørende tidligere år	4	11
57	-103		I alt	-182	47
Afstemning af skatteprocent:					
22,0%	22,0%		Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
0,0%	-0,8%		Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	1,2%	10,5%
16,9%	-6,5%		Skatteeffekt vedrørende tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	-0,1%	-
11,7%	-0,5%		Regulering af skat vedrørende tidligere år	-0,5%	12,9%
50,6%	14,2%		Effektiv skatteprocent for året	22,6%	45,4%
68	42		Betalt skat i året	42	68

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 sambeskatte 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, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til Årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer ført direkte på egenkapitalen.

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

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

Note 5.2: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed				Koncern	
2020	2021	Note	Beløb i mio. kr.	2021	2020
287	188		Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	152	248
-	23		Regulering primo	9	2
-	-4		Regulering vedrørende tidligere år	-4	2
-	-		Ændring i udskudt skat vedrørende koncernintern avance	-4	-6
-44	27		Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	108	-39
-55	55		Ændring i udskudt skat vedrørende sikringsinstrumenter	55	-55
188	289		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	316	152
			Udskudt skat vedrører:		
18	34		Immaterielle anlægsaktiver	35	20
361	320		Materielle anlægsaktiver	377	398
-2	-1		Omsætningsaktiver	-1	-2
-81	-64		Andre hensatte forpligtelser	-71	-88
-	-		Koncernintern avance	-24	-20
-108	0		Skattemæssigt underskud	0	-156
188	289		Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	316	152

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 92 mio. kr. pr. 31. december 2021 (2020: 0 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskatte i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatte og kildeskatte kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, DSB Vedligehold A/S og Selskabet af 23.05.2017 46DD 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 gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende skattemæssigt ikke-afskrivningsberettiget goodwill og kontorejendomme samt andre poster, hvor midlertidige forskelle - bortset fra virksomhedsovertagelser - er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. I de tilfælde, hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

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

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne 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
Driftskapital

De væsentligste poster vedrørende drifts-kapital er varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, leverandørgæld og anden gæld.

Denne sektion indeholder følgende noter:
6.1 Varebeholdninger
6.2 Tilgodehavender
6.3 Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
6.4 Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
6.5 Ændring i driftskapital

Regnskabspraksis

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

Varebeholdninger nedskrives til nettorealisation sværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Netto-realisation sværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget.

Note 6.2: Tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sammensætter sig således:				
25	8	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	8	25
118	161	Tilgodehavende passageromsætning	167	118
69	78	Refusion fra styrelser	78	69
115	287	Øvrige	327	283
327	534	I alt	580	495

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. Der er ikke i væsentlig grad modtaget sikkerhed for Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser. 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.

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
8	14	Olie til fremføring	14	8
0	0	Reservedele mv.	117	390
2	2	Kioskvarer mv.	34	37
10	16	I alt	165	435

Reservedele mv. anvendes til reparation og vedligeholdelse af togmateriel. Der er for visse grupper af Reservedele mv. usikkerhed om tidspunktet for anvendelsen, mens sikkerhedslagene oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2021 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 266 mio. kr. (2020: 343 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer til Reservedele mv.

Beholdningen af Reservedele mv. er påvirket af, at komponentproduktionen i 2021 er præsenteret som ophørende aktivitet.

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 2021 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		
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020	
377	555	Forudbetalte omkostninger mv.	72	88	
9	55	Finansielle instrumenter	55	9	
36	31	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	36	43	
422	641	I alt	163	140	

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)					
Modervirksomhed			Koncern		
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020	
240	163	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	163	240	
231	232	Forudbetalt kontraktbetaling	232	231	
72	66	Tilskud til anlæg	66	72	
11	2	Finansielle instrumenter	2	11	
2	5	Øvrige	5	10	
556	468	I alt	468	564	
			Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser falder i følgende perioder:		
379	30	Indenfor 1 år	30	387	
177	438	Efter 1 år	438	177	
556	468	I alt	468	564	

Regnskabspraksis

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

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

Note 6.5: Ændring i driftskapital			
		Koncern	
Beløb i mio. kr.		2021	2020
Ændring i Tilgodehavender i alt		-64	194
Ændring i Varebeholdninger i alt		270	28
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.		-730	-92
Ændring i driftskapital i alt		-524	130

Sektion 7 Finansielle forhold

DSB definerer risici som usikkerheder knyttet til fremtidige målsætninger, der kan ramme bredt på sikkerhed, punktlighed, omdømme og økonomi. Finansielle risici vedrører renter, valutakurser, råvarepriser, likviditet og modparter.

Renterisici relaterer til ændringer i finansieringsrenterne.

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

Råvareprisrisici opstår i forbindelse med indkøb af el og olie.

Likviditetsrisici relaterer til mulighederne for at tilvejebringe likviditet.

Modpartsrisici opstår ved, at en modpart misligholder sine forpligtelser.

Denne sektion indeholder følgende noter:

- | | |
|-----|--|
| 7.1 | Renterisiko |
| 7.2 | Valutakursrisiko |
| 7.3 | Råvareprisrisiko |
| 7.4 | Likviditetsrisiko |
| 7.5 | Modpartsrisiko |
| 7.6 | Dagsværdier indregnet på egenkapitalen |
| 7.7 | Oplysninger om dagsværdier |

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i renter, valutakurser, råvarepriser, likviditet og kreditvurdering af modparter. 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, opføre, 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 2020.

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

	Restgæld, lokal valuta (mio.)	Restgæld, DKK (mio.)	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Rest- løbetid	Gennem- snitlig effektiv rente	Varighed (år)	Dagsværdi af valuta- og rente- swaps
Pr. 31. december 2021								
DKK	2.477	2.477	-	100%	8,9	0,6%	8,6	42
JPY	20.000	1.314	-	100%	18,5	4,4%	13,8	-387
SEK	318	245	-	100%	3,4	0,4%	3,4	-13
EUR	113	841	-	100%	1,3	0,9%	1,3	-37
I alt		4.877	-	100%	9,9	1,7%	9,2	-395
Pr. 31. december 2020								
DKK	990	990	-	100%	9,9	0,4%	9,7	-2
JPY	20.000	1.314	-	100%	19,5	4,4%	14,8	-575
SEK	371	286	-	100%	3,9	0,4%	3,9	-15
NOK	682	500	-	100%	0,4	-0,2%	0,4	-25
EUR	117	870	-	100%	2,2	1,0%	2,3	-52
I alt		3.960	-	100%	9,8	1,8%	9,5	-669

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Renteeksponering er relateret til udsving i CIBOR, STIBOR og den korte EUR-rente. Politikken er at optage lån, således at der kun er uafdækkede renterisici i DKK og EUR. 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 100 mio. kr. (ved en ændring på et procentpoint i renten), gældsporteføljen skal have en varighed under 15 år, og minimum 25 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente. I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på bruttogælden 9,2 år (2020: 9,5 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2020: 100 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

DSB har kortvarigt behov for placering af overskudslikviditet og har derfor købt for nominelt 1.500 mio. kr. korte obligationer. Hvis den effektive rente stiger 1 procent, vil kursværdien af obligationerne falde med 0,27 procent svarende til 4 mio. kr.

Note 7.2: Valutakursrisiko

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at 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 lån optaget i JPY, SEK og EUR, 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 blandt andet til olieforbruget (USD). Andre valutakursrisici ved samhandel med leverandører er begrænsede ud over EUR. Eksponeringen i EUR relaterer sig især til køb af togmateriel.

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.		
	Likvide be- holdninger og tilgode- havender i alt	Finansielle forpligtel- ser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumen- ter til sikring af fremtidige penge- strømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk	Hypotetisk
						indvirk- ning på Resultat før skat	indvirk- ning på egen- kapital før skat
Pr. 31. december 2021							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	11	-321	346	36	10,0%	3	26
EUR	0	-133	113	-20	0,5%	-1	11
USD ¹⁾	0	-21	21	0	10,0%	0	194
Pr. 31. december 2020							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	-
SEK	15	-379	408	44	10,0%	3	31
NOK	0	-682	682	0	10,0%	0	48
EUR	2	-134	116	-16	0,5%	-1	12
USD ¹⁾	0	-21	22	1	10,0%	1	195

¹⁾ Den hypotetiske indvirkning på egenkapital før skat skyldes, at renter og afdrag vedrørende lån optaget i JPY betales i USD.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2021 (2020).

Note 7.3: Råvareprisrisiko

Beløb i mio. kr.	Dagsværdi af råvareprisaftaler	Nominel			Følsomhed	
		Næste års forventede råvareforbrug	Råvarepris-aftaler	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2021						
Råvare - olie	13	36.102 ton	33.000 ton	10,0%	0	17
Råvare - el	133	370.068 MWh	249.996 MWh	10,0%	0	28
Pr. 31. december 2020						
Råvare - olie	-17	43.144 ton	40.000 ton	10,0%	0	10
Råvare - el	-17	324.331 MWh	309.808 MWh	10,0%	0	7

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:
· Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2021 (2020).

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

91 procent af det forventede olieforbrug i 2022 er afdækket pr. 31. december 2021 (2020: 93 procent). Tilsvarende er 68 procent af det forventede elforbrug i 2022 afdækket pr. 31. december 2021 (2020: 96 procent).

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regn- skabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	4.677	4.877	664	938	3.275
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	1.049	1.271	81	329	861
Andre finansielle instrumenter ¹⁾	-150	-184	-180	-4	-
Leverandørgæld	1.928	1.928	1.928	-	-
I alt pr. 31. december 2021	7.504	7.892	2.493	1.263	4.136

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regn- skabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	3.802	3.960	574	1.090	2.296
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	822	1.235	68	283	884
Andre finansielle instrumenter	44	224	205	19	-
Leverandørgæld	1.511	1.511	1.511	-	-
I alt pr. 31. december 2020	6.179	6.930	2.358	1.392	3.180

¹⁾ En negativ værdi udtrykker et aktiv.

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 1.000 mio. kr. Likviditetsreserven opgøres som Likvide beholdninger samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

Pr. 31. december 2021 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 5.718 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2022-2028 (2020: opsigelige på 3.616 mio. kr. og ikke opsigelige på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2021-2025). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 10.571 mio. kr. (2020: 8.317 mio. kr.).

Der er i 2021 indgået en ikke opsigelig facilitet med Den Europæiske Investeringsbank (EIB) på 350 mio. EUR under et samlet tilsagn på 500 mio. EUR med udløb senest 2045. Dermed er den samlede ramme i EIB udnyttet.

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.

Alle Likvide beholdninger og aftaler om finansielle instrumenter er enten placeret i banker eller indgået med finansielle institutioner, som har en kreditvurdering på minimum A baseret på Standard & Poor's rating.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, Likvide beholdninger og deponeringer udgør pr. 31. december 2021 i alt 830 mio. kr. (2020: 1.013 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2021 i stedet 586 mio. kr. (2020: 368 mio. kr.).

Note 7.6: Dagsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
-431	-200	Valutakursswaps	-200	-431
-55	5	Renteswaps	5	-55
-17	133	Elprisswaps	133	-17
-17	13	Olieprisswaps	13	-17
-11	4	Valutaterminkontrakter	4	-11
117	10	Udskudt skat	10	117
-414	-35	I alt	-35	-414

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

Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter anvendt til afdækning af valutakurs- og renterisici forbundet med låntagning og likviditet udgjorde -396 mio. kr. pr. 31. december 2021 (2020: -669 mio. kr.), hvoraf -195 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2020: -486 mio. kr.).

Pr. 31. december 2021 udgjorde afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 61 mio. kr. (2020: 8 mio. kr.) og 441 mio. kr. (2020: 721 mio. kr.).

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier

Finansielle instrumenter				
Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
-414	-35	Dagsværdi pr. 31. december	-35	-414
-	-	Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-	-
-194	379	Ændringer indregnet i reserve for sikringstransaktioner	379	-194
2	2	Dagsværdiniveau	2	2

Værdiansættelsen af de afledte finansielle instrumenter sker på basis af gængs metodologi, idet observerbare priser på fastsatte tidspunkter udfoldes over instrumenternes løbetid med henblik på at danne priskurver. De benyttes til tilbagediskontering af instrumenternes betalinger. Markedspriserne leveres af et velkendt informationssystem, og beregningerne af værdiansættelserne foretages i et treasury-system. De beregnede dagsværdier sammenholdes med modparternes beregnede dagsværdier.

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier (fortsat)

Værdipapirer				
Modervirksomhed			Koncern	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
-	1.505	Dagsværdi pr. 31. december	1.505	-
-	-1	Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-1	-
-	1	Dagsværdiniveau	1	-

Beholdning af Værdipapirer består udelukkende af korte obligationer. Værdiansættelsen af de korte obligationer sker på basis af observerbare kurser på de pågældende obligationer.

Sektion 8 Øvrige noter

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

Koncernen har i 2021 foretaget ejendoms-salg, hvor gevinst er indregnet under Andre driftsindtægter, og tab er indregnet under Andre eksterne omkostninger.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2021	104	104
Hensat	2	2
Anvendt	-2	-2
Tilbageført	-25	-25
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2021	79	79

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2021	108	108
Hensat	2	2
Anvendt	-2	-2
Tilbageført	-28	-28
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2021	80	80

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 retlig 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	
2020	2021	Beløb i mio. kr.	2021	2020
624	0	Eventualaktiver	0	624
34	61	Eventualforpligtelser	159	149
4.982	12.896	Øvrige økonomiske forpligtelser	12.405	4.622

Eventualaktiver

Eventualaktiver i 2020 omfatter kompensation fra staten i forbindelse med de økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19 for perioden september-december 2020. Kompensationen for 2020 er i 2021 modtaget og indregnet med 295 mio. kr. Kompensation for 2021 er indregnet.

Eventualforpligtelser

I eventualforpligtelser indgår garanti på i alt 3 mio. kr. (3 mio. kr.) for tilknyttet virksomhed. Denne består af driftsgaranti over for leverancer under Signalprogrammet på S-banen.

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.

DSB har jævnfør tjenestemandsløvens §32 en forpligtelse til at betale rådighedsløn i 3 år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag. DSB har endvidere en forpligtelse over for Økonomistyrelsen 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 opsigde i 2018 kontrakt med DXC vedrørende datacenter og SAP-drift. DSB har i 2019 rejst krav over for DXC. DXC har rejst modkrav over for DSB. Det endelige udfald og de økonomiske konsekvenser er behæftet med usikkerhed. DSB har ikke indregnet eventuel kompensation i 2021.

DSB er herudover 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.

Øvrige økonomiske forpligtelser

Øvrige økonomiske forpligtelser vedrører primært aftaler om indkøb af Vectron ellokomotiver, Talgo togvogne, Coradia eltogetsæt samt nye grønne værksteder. Stigningen i forpligtelserne i forhold til 2020 kan især henføres til aftaler om indkøb af Coradia eltogetsæt og nye grønne værksteder.

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort & Rejseplan 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 1.241 mio. kr. (1.615 mio. kr.), hvoraf 169 mio. kr. forfalder i 2022 (194 mio. kr. i 2021) og 530 mio. kr. forfalder i perioden 2023-2026 (808 mio. kr. i perioden 2022-2025).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 215 mio. kr. (302 mio. kr.), hvoraf 111 mio. kr. forfalder i 2022 (182 mio. kr. i 2021) og 104 mio. kr. forfalder i 2023-2026 (120 mio. kr. i 2022-2025).

DSB har indgået aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2026 for visse dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 103 mio. kr. (114 mio. kr.), hvoraf 23 mio. kr. forfalder i 2022 (23 mio. kr. i 2021) og 80 mio. kr. i perioden 2023-2026 (91 mio. kr. i perioden 2022-2025).

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

DSB er interessent i DOT - Din Offentlige Transport I/S og hæfter solidarisk for interessentskabets samlede gæld og forpligtelser på 3 mio. kr. (13 mio. kr.). De øvrige interessenter omfatter Trafikselskabet Movia og Metroselskabet I/S.

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
Transportministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen samt Banedanmark) består af:

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2021	2020
Indtægter		
Trafikkontraktindtægter	5.075	4.819
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	11	12
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	389	583
Garantiprovision	1	3
Forudbetalinger		
Forudbetalt trafikkontraktbetaling	232	231

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

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

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2021	2020
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	285	118
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-11	-8
I alt	274	110

Note 8.5: Ophørende aktiviteter

Beløb i mio. kr.	Koncern
	2021
Resultatopgørelse	
Nettoomsætning ¹⁾	703
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	25
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	407
Andre eksterne omkostninger	137
Personaleomkostninger	174
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	10
Finansielle poster, netto	0
Skat	0
Resultat efter skat	0
Aktiver	
Immaterielle anlægsaktiver i alt	0
Materielle anlægsaktiver i alt	120
Varebeholdninger	242
Tilgodehavender i alt	14
Likvide beholdninger	16
Aktiver i alt	392
Passiver	
Hensatte forpligtelser i alt	0
Øvrige gældsforpligtelser i alt	42
Forpligtelser i alt	42

¹⁾ Den koncerninterne nettoomsætning udgjorde 664 mio. kr. i 2021.

Beløb i mio. kr.	Koncern 2021
Pengestrømsoppgørelse	
Pengestrømme fra driftsaktivitet	-409
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-14
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-
Pengestrømme i alt	-423

I 2021 er komponentproduktionen indregnet som ophørende aktivitet.

Sammenligningstal er ikke tilpasset, idet den ophørende aktivitet ikke tidligere var adskilt fra de øvrige aktiviteter relateret til togvedligeholdelse. Udskillelsen ville have påvirket regnskabsposterne, som fremgår af tabellen ovenfor.

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede udgjorde 372 i 2021.

Note 8.6: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2021, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2021.

Øvrige forhold

Direktør for Kommerciel, Jan Sigurdur Christensen, har opsagt sin stilling og fratræder 1. marts 2022. Fra 15. marts 2022 tiltræder Jens Visholm Uglebjerg som ny direktør for Kommerciel.

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2021.

Supplerende hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2017	2018	2019	2020	2021
Øst (Øresund - over broen)	11.902	12.386	12.261	4.984	5.851
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	41.877	41.574	40.914	23.220	23.895
Vest (Jylland og Fyn)	11.394	10.557	11.203	8.436	7.881
Øst/Vest (over Storebælt)	8.010	7.644	7.843	5.151	5.775
Øvrige ¹⁾	667	637	689	274	450
Fjern- & Regionaltog	73.850	72.798	72.910	42.065	43.852
S-tog	112.669	111.105	111.960	76.345	74.206
I alt ekskl. afgivet trafik	186.519	183.903	184.870	118.410	118.058
Afgivet trafik	3.062	3.365	2.598	1.750	-
Danske aktiviteter i alt	189.581	187.268	187.468	120.160	118.058
Upptåget ²⁾	2.733	-	-	-	-
VIAS ³⁾	2.165	2.165	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	4.898	2.165	-	-	-
Antal rejser i alt	194.479	189.433	187.468	120.160	118.058

Personkilometer (mio.)	2017	2018	2019	2020	2021
Øst (Øresund - over broen)	238	315	313	126	126
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	1.468	1.466	1.415	837	885
Vest (Jylland og Fyn)	843	748	771	554	553
Øst/Vest (over Storebælt)	1.787	1.705	1.691	1.082	1.259
Øvrige ¹⁾	102	102	112	44	74
Fjern- & Regionaltog	4.438	4.336	4.302	2.643	2.897
S-tog	1.317	1.303	1.304	893	874
I alt ekskl. afgivet trafik	5.755	5.639	5.606	3.536	3.771
Afgivet trafik	71	73	70	47	-
Danske aktiviteter i alt	5.826	5.712	5.676	3.583	3.771
Upptåget ²⁾	114	-	-	-	-
VIAS ³⁾	64	64	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	178	64	-	-	-
Personkilometer i alt	6.004	5.776	5.676	3.583	3.771

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017 og International.

²⁾ Driften er overdraget til Transdev Sverige pr. 1. september 2017.

³⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)					
Togkilometer (1.000 km)	2017	2018	2019	2020	2021
Øst ¹⁾	12.795	13.022	13.226	12.761	12.923
Vest ²⁾	4.051	3.875	3.884	3.614	3.430
Fjerntrafik ³⁾	19.497	18.496	18.579	18.871	19.601
Internationale tog ⁴⁾	477	357	247	-	-
Fjern- & Regionaltog	36.820	35.750	35.936	35.246	35.954
S-tog	15.149	14.916	15.329	15.087	15.444
I alt ekskl. afgivet trafik	51.969	50.666	51.265	50.333	51.398
Afgivet trafik	3.155	2.913	2.864	2.695	-
Danske aktiviteter i alt	55.124	53.579	54.129	53.028	51.398
Upptåget ⁵⁾	1.995	-	-	-	-
VIAS ⁶⁾	2.300	2.300	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	4.295	2.300	-	-	-
Togkilometer i alt	59.419	55.879	54.129	53.028	51.398

¹⁾ Øst er inklusive Roskilde-Køge indtil 13. december 2020.

²⁾ Vest er inklusive Struer-Vejle, Langå-Thisted og Odense-Svendborg indtil 13. december 2020.

³⁾ Fjerntrafik i Danmark er inklusive IC Bornholm indtil 9. december 2017.

⁴⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige indtil 9. december 2017 og chartertog i udlandet.

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

⁶⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ¹⁾	2017	2018	2019	2020	2021
IC4-togsæt	77	75	63	63	62
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-togsæt	44	44	44	44	44
Øresundstogsæt ²⁾	111	111	111	34	34
Dobbeltdekkervogne	113	113	113	113	113
MR-togsæt	12	12	-	-	-
Leasede Desiro-togsæt ³⁾	12	12	12	-	-
Desiro-togsæt ³⁾	4	4	4	-	-
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ³⁾	4	4	4	-	-
ME-diesellokomotiver	33	32	29	28	-
EA-ellokomotiver	5	5	5	-	-
Vectron ellokomotiver	-	-	-	3	32
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
VIAS - eltogsæt ⁴⁾	19	19	-	-	-
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	14	5	5

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

²⁾ 34 Øresunds-togsæt ejes og vedligeholdes af DSB. De indgår i operatørsamarbejde med SJ, der fra december 2020 råder over 77 Øresundstogsæt.

³⁾ Alle Desiro-togsæt er solgt og overdraget til Arriva pr. 13. december 2020.

⁴⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2017	2018	2019	2020	2021
IC4-togsæt	4,5	4,7	8,1	10,0	8,4
IC3-togsæt	42,8	28,9	35,0	34,9	26,6
IR4-togsæt	12,4	12,4	17,5	26,0	25,6
Øresundstogsæt SE ²⁾	21,2	21,0	22,5	36,5	18,6
Øresundstogsæt DK ²⁾	21,2	21,0	22,5	36,5	41,5
Dobbeltdekkervogne	18,2	18,5	22,1	26,1	36,8
MR-togsæt	10,2	9,0	1,6	-	-
Desiro-togsæt ³⁾	14,1	8,6	12,0	13,1	-
ME-diesellokomotiver	26,4	22,5	25,0	34,5	46,5
EA-ellokomotiver ³⁾	6,7	5,8	4,2	6,5	-
Vectron ellokomotiver	-	-	-	0,8	3,0
S-togsæt	14,6	14,2	16,9	20,7	19,8

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

²⁾ Øresundstogsæt SE vedligeholdes af Mantena i Sverige. Øresundstogsæt DK vedligeholdes af DSB.

³⁾ Er fra december 2020 ikke længere i drift.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2017	2018	2019	2020	2021
DSB	4.735	4.667	4.586	4.572	4.392
- heraf sociale kapitel ¹⁾	90	94	85	80	65
DSB Service & Retail A/S	605	575	550	516	545
- heraf sociale kapitel ¹⁾	12	13	12	11	9
DSB Vedligehold A/S ²⁾	1.797	1.760	1.726	1.659	1.114
- heraf sociale kapitel ¹⁾	30	34	31	25	20
DSB Ejendomsudvikling A/S	1	1	4	10	10
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.138	7.003	6.866	6.757	6.061
Upptåget ³⁾	66	-	-	-	-
VIAS ⁴⁾	88	89	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	154	89	-	-	-
DSB-koncernen i alt	7.292	7.092	6.866	6.757	6.061

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⁾ DSB Vedligehold A/S er i 2021 påvirket af, at komponentproduktionen præsenteres som ophørende aktivitet.

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

⁴⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2017	2018	2019	2020	2021
AC	508	499	488	484	541
Individuel	236	247	251	254	284
DJ	3.522	3.464	3.448	3.400	3.165
FO DSB	1.162	1.186	1.127	1.045	615
HK	2.019	1.926	1.907	1.829	1.880
Øvrige	42	49	35	32	19
I alt	7.489	7.371	7.256	7.044	6.504

Supplerende hovedtal (fortsat)

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2017	2018	2019	2020	2021
Kontraktansatte	236	247	251	254	284
Overenskomstansatte	5.383	5.424	5.443	5.351	4.937
Timelønnede	20	22	17	11	16
Tjenestemænd	1.850	1.678	1.545	1.428	1.267
I alt	7.489	7.371	7.256	7.044	6.504

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2017	2018	2019	2020	2021
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	144	135	140	126	119
S-tog inklusive fællesstationer	85	85	86	87	87
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-11	-10	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	76	76	75	77	77
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ¹⁾	28	28	-	-	-
Antal betjente jernbanestationer i alt	248	239	215	203	196
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.593	1.593	1.576	1.406	1.287
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland¹⁾	504	504	-	-	-

¹⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2021				2020			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	506	878	1.184	1.227	1.047	567	966	831
Trafikkontraktindtægter	1.663	1.446	992	974	975	976	980	1.888
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	23	11	10	67	75	73	81	83
Salg og udlejning af togmateriel	27	10	14	7	14	7	18	120
Nettoomsætning	2.219	2.345	2.200	2.275	2.111	1.623	2.045	2.922
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	148	85	171	76	136	106	105	121
Andre driftsindtægter	431	323	334	241	269	361	329	335
Indtægter i alt	2.798	2.753	2.705	2.592	2.516	2.090	2.479	3.378
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	464	303	359	369	485	405	435	616
Andre eksterne omkostninger	842	1.064	923	924	900	868	805	955
Personaleomkostninger	883	809	844	878	914	967	922	890
Omkostninger i alt	2.189	2.176	2.126	2.171	2.299	2.240	2.162	2.461
Resultat før af- og nedskrivninger	609	577	579	421	217	-150	317	917
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	334	298	298	385	318	323	332	362
Resultat af primær drift	275	279	281	36	-101	-473	-15	555
Finansielle poster, netto	-19	-18	-16	-13	-18	-15	-19	-18
Resultat før skat	256	261	265	23	-119	-488	-34	537
Periodens resultat	200	204	209	10	-91	-371	-32	437
Egenkapital i alt	4.467	4.767	5.044	5.093	4.191	3.770	3.679	4.092
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	27,4	24,6	26,3	18,5	10,3	-9,2	15,5	31,4
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	11,3	10,3	10,1	1,0	-4,0	-19,0	-0,9	25,3

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
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



Virksomhedsforhold

Sikkerhed

Sikkerhedscertificering

DSB opnåede i oktober fornyet 5-årig sikkerhedscertificering til drift af jernbanevirksomhed. Med EU's 4. jernbanepakke er der indført en ny og mere detaljeret lovgivning med øgede krav. S-tog er certificeret som bybane i overensstemmelse med dansk lovgivning, hvis krav læner sig tæt op ad kravene i EU-lovgivningen.

Certificeringen understreger, at DSB's sikkerhedsledelsessystem har været under udvikling siden sidste certificering, og at DSB er compliant i forhold til den nye lovgivning.

Som led i certificeringen har Trafikstyrelsen været på flere tilsyn. Tilsynene er med til at udvikle og understøtte det løbende fokus på arbejdet med jernbanesikkerheden i DSB.

Vedligeholdelsesaktiviteter skal som følge af ny lovgivning ECM-certificeres (Entity in Charge of Maintenance). I 2021 blev der nedsat en projektgruppe til at sikre opnåelse af den krævede certificering. Arbejdet skrider planmæssigt frem, og certificering forventes at være gennemført inden 16. juni 2022, hvor forordningen træder i kraft.

Arbejdet med at forebygge hændelser

I 2021 har der igen været særligt fokus på ulykker med personskade. Igennem flere år har DSB set, at hændelser er forårsaget af personers manglende omtanke på egen og andres sikkerhed. Uautoriseret færden på jernbanearealer og uhensigtsmæssig adfærd er den faktor, der oftest udløser både alvorlige personskader og dødsfald. DSB's analyser har vist, at særligt drenge og unge mænd er i risikogruppen for at komme til skade.

Kådhed, fuldskab og ubetænksomhed kan være årsag til, at særligt unge drenge mellem 15 og 17 år havner i DSB's statistik over personer, der kommer alvorligt til skade eller i værste fald bliver dræbt i togtrafikken. I de senere år er antallet steget.

Med en ny tilgang iværksatte DSB på den baggrund sikkerhedskampagnen 'Aldrig glemt' med budskabet 'Livet på kanten er farligt. Bliv på perronen'. Kampagnen har fokuseret på den bestemte mål- og aldersgruppe med den største risiko for at komme til skade. I et samarbejde med ICEKIID og sangen 'Aldrig Glemt', der er skrevet til kampagnen gav DSB en platform til at nå de unge med budskabet om at færdes sikkert.

Kampagnen har været nomineret til flere marketingpriser og har været udbredt på de sociale medier for at møde målgruppen i det digitale univers. Der er med kampagnen opnået hidtil usete positive resultater i relation til opmærksomhed og ny viden om emnet samt opbakning om kampagnen hos målgruppen.

Det er DSB's forhåbning, at budskabet kommer til at trænge så meget igennem, at antallet af unge, der kommer alvorligt til skade eller dør som følge af uhensigtsmæssig adfærd, falder. Det samme gælder også for de mange gange, hvor det er lige ved at gå galt, da den type oplevelser også er traumatiserende for de lokomotivførere, der bliver udsat for episoderne. DSB har i december udvidet kampagnen både i forhold til aldersspændet i målgruppen og med et nyt fokus på at passe på hinanden, når man færdes ved jernbanen.

Ligesom ved arbejdet for at undgå selvmord kan DSB alene skabe opmærksomhed, viden og overvejelse om farer og

sikkerhed hos dem, der færdes på jernbanearealer. Arbejdet med adfærdsændring ligger hos den enkelte.

DSB vil også i 2022 arbejde for at løfte opgaven som ansvarlig jernbanevirksomhed, der tager hånd om kundernes sikkerhed ved at have jernbanesikkerhed som en naturlig del af hverdagen.

Hændelser i 2021

I lighed med tidligere år har DSB i 2021 arbejdet på at nedbringe antal signalforbikørsler og væsentlige ulykker.

Tabel 1: Hændelser ¹⁻²⁾				
Antal	Vækst			
	2021 ³⁾	2020 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	10	8	2	20
Personskade				
- Omkomne	4	3	1	33
- Alvorligt tilskadekomne	4	3	1	33
- Lettere tilskadekomne	45	32	13	41
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	200	168	32	19
- Ikke-sikret område (D-E)	74	96	-22	-23
Defekt hjul eller aksel	4	5	-1	-20

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2020 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser. Tilsvarende udgør tallene for 2021 status ved tidspunktet for rapportering, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport.

Der er i 2021 set en negativ udvikling i antal signalforbikørsler. DSB følger løbende op på alle hændelser. Der er ikke tale om entydige årsager til signalforbikørslerne, hvorfor indsatserne er forskellige. I den interne opfølgning på hændelserne sikres udbredelse af vigtig viden og læring, ligesom der bliver arbejdet med data i analyser og på ledelsesniveau såvel som i dialog med samarbejdspartnere. I op-

følgningen over for samarbejdspartnere er der tale om drøftelse af både fysiske forhold og stringens i forhold til eksempelvis kommunikation om driften.

De iværksatte initiativer bliver løbende evalueret. De initiativer, der viser positiv påvirkning på udviklingen, bliver fortsat og suppleret med mulige nye initiativer med henblik på at fastholde udviklingen i den rigtige retning.

Der er tilsvarende arbejdet med imødegåelse af væsentlige ulykker. 3 af de væsentlige ulykker i 2021 skete med DSB's materiel.

Den ene ulykke var en afsporing ved Københavns Hovedbanegård, som havde omfattende konsekvenser for kunder og drift. Ulykken var forårsaget af mangelfuld jernbaneinfrastruktur, og der er taget læring af håndteringen af hændelsen i det videre arbejde med jernbanesikkerheden.

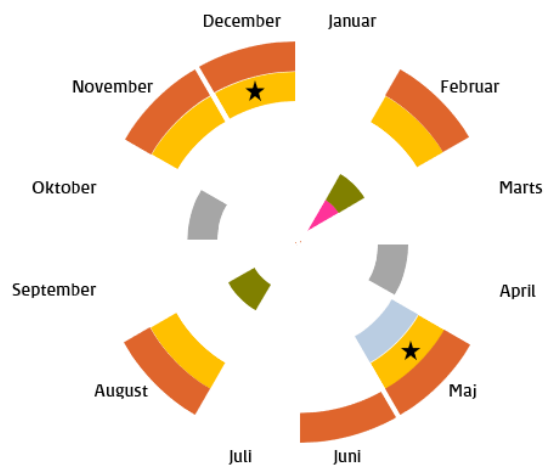
Den anden materielhændelse var kollisionen mellem DSB-materiel under rangering ved Kastrup. Den fornødne udredning og opfølgning er foretaget, og viden fra hændelsen indgår i det videre arbejde i DSB med uddannelse i fremføring og rangering.

Den tredje hændelse skete i forbindelse med påkørsel af en hængende køreledning, der medførte indstilling af driften i over 6 timer på en hovedstrækning. På den baggrund er hændelsen kategoriseret som en væsentlig ulykke, selv om der ikke var personskade eller omfattede materielskade i forbindelse med hændelsen. Oplysninger fra hændelsen vil naturligt indgå i det videre jernbanesikkerhedsmæssige arbejde.

Risikostyring

Som togoperatør er DSB eksponeret for en række forskellige risici og muligheder, der kan have stor betydning for virksomhedens drift, udvikling og fremtid. Risikostyring er derfor en integreret del af beslutningsprocessen i DSB. Godkendelse af betydelige investeringer og større bygge- og infrastrukturprogrammer understøttes af Enterprise Risk Management (ERM) processen.

Årshjul – risikostyringsproces



- Bestyrelsesmøder
- Revisionsudvalgsmøder
- Bestyrelsesseminar
- Opdatering af risikokort
- Strategisk forum (ledelse)
- DSB Årsrapport
- ★ Risikorapportering

Risikostyringsstruktur

DSB arbejder systematisk med ERM og identificerer, analyserer og afdækker proaktivt de forskellige risici, som kan påvirke virksomhedens omdømme og/eller have negativ indflydelse på resultatet.

Risici vurderes ud fra en todimensionel skala, der estimerer de enkelte risicis påvirkning på 4 dimensioner: Sikkerhed, økonomi, omdømme og punktlighed samt sandsynligheden for, at en eventuel hændelse indtræffer.

Bestyrelsen har det endelige ansvar for og fastlægger de overordnede rammer for risikostyringsprocessen, mens den overvejende del af arbejdet med at overvåge og følge op på processen er delegeret til Revisionsudvalget. Endelig er det direktionens ansvar at identificere og håndtere væsentlige risici og udvikle virksomhedens risikostyring.

Finansielle og likviditetsmæssige risici

DSB er eksponeret for en række finansielle risici, der primært er relateret til renter, valutakurser og råvarepriser. Likviditetsmæssige risici vedrører tilvejebringelse af likviditet samt modpartsrisici. For håndteringen af disse risici henvises til Sektion 7 Finansielle forhold.

Regnskabsmæssige risici

Den væsentligste regnskabspraksis og regnskabsmæssige skøn er nærmere beskrevet i Sektion 1 Fortolkningsbidrag samt under de relevante noter.

Væsentligste risici identificeret i 2021

Nedenfor er beskrevet de væsentligste risici defineret for DSB i 2021, samt hvordan de bliver nedbragt til et acceptabelt niveau.





Infrastrukturarbejde på jernbanen

Beskrivelse

Udrulningen af en række store projekter på jernbanen - særligt Signal- og Elektrificeringsprogrammerne - fortsatte med at være til gene for kunderne i 2021. Denne situation fortsætter i en længere årrække som følge af politisk besluttede investeringer i opgradering af jernbanen. DSB bidrager til at skabe muligheden for opgraderingen, men bliver som togoperatør påvirket af de mange re-planlægninger, som må foretages af DSB's drift samt forsinkelser i projekterne, som har ramt driftsafviklingen i flere tilfælde i 2021.

Potentiel konsekvens

Udskiftning af det eksisterende signalsystem, elektrificering af jernbanenettet, ændring af adgangsveje, elevatorer og veje til flere stationer og perroner påvirker driftseffektiviteten, idet det medfører brug af mere materiel samt allokering af flere ressourcer. Omstændighederne påvirker også punktligheden og bringer mere usikkerhed i planlægning af driften til gene for kunderne. Det resulterer samtidig i højere omkostninger til togbusser og kan medføre et fald i passageromsætningen. Endelig bliver kundetilfredsheden påvirket som følge af forsinkelser og aflysninger.

Mitigerende tiltag

DSB overvåger og arbejder løbende på at minimere generne fra de igangværende og planlagte fremtidige infrastrukturarbejder. Det sker i tæt samarbejde med Banedanmark, hvor udfordringerne i forbindelse med de mange ændringer til trafikken bliver håndteret i fællesskab. Desuden bliver der arbejdet på implementering af nye planlægningssystemer, der giver mulighed for at gennemføre ændringer med kort varsel samt effektiviseringstiltag, der øger den tid DSB's kørende personale er til rådighed for drift. DSB fortsætter arbejdet med at finde og optimere forskellige måder at afbøde påvirkningen af forsinkelser og ændringer fra infrastrukturarbejdet.



Strukturel ændring i kundeadfærd

Beskrivelse

COVID-19 pandemien har fortsat været en barriere for den kollektive transport i 2021. I takt med at myndighederne ophævede restriktionerne, vendte kunderne tilbage. En udvikling som for alvor tog fart fra midten af august. Mens landsdelstrafikken steg hurtigt og nåede tæt på niveauet for 2019, har de korte rejser og især rejser med S-tog haft sværere ved at vinde kunderne tilbage. Senest har pandemiens vækst sammen med genindførelsen af restriktioner ført til et fald i både de korte og de lange rejser. Derudover har pandemien ført til et strukturelt tab af kunder, der benytter toget fast i dagligheden, hvilket primært er en konsekvens af øget hjemmearbejde.

Potentiel konsekvens

DSB forventer, at udviklingen i antal rejser følger udviklingen i pandemien, idet DSB forventer, at myndighederne også fremadrettet udpeger den kollektive transport som et område med restriktioner, når smittetrykket stiger. Hertil kommer, at DSB ikke forventer, at de strukturelle tab som følge af øget hjemmearbejde vil ændre sig væsentligt. Det betyder, at det ikke er tilstrækkeligt at vinde kunderne tilbage, da de genvundne kunder vil rejse mindre end før. Nye kunder skal derfor motiveres til at benytte den kollektive transport.

Mitigerende tiltag

Når smittetrykket stiger, iværksætter DSB en række synlige og tryghedsskabende initiativer - eksempelvis øget rengøring, mens toget er i drift. Det skal gøre det sikkert for kunderne i større omfang at vende tilbage til toget. For at imødegå det strukturelle tab af kunder arbejder DSB på flere fronter: Udviklingen af attraktive produkter og mobilitetsløsninger skal gøre det nemmere for kunderne at komme til og fra stationerne og tiltrække nye faste kunder. Attraktive priser og kampagner i forbindelse med for eksempel kulturelle oplevelser skal motivere nye kunder, som ikke benytter toget dagligt, i at bruge DSB til deres rejser.

Selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsledelse, der fremgår af "Statens ejerskabspolitik". 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. Anbefalingerne bliver efterlevet i det omfang, de er relevante.

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 ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere er så åben og bred som mulig, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt.

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 giver hurtigst muligt 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.

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 aflægger delårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven og vedtægterne. Delårsrapporter sendes til transportministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transportministeren, hvor blandt andet den økonomiske situation drøftes.

Transportministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til jernbaneloven.

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 hvordan disse omsættes til handling. Bestyrelsen påser løbende, at DSB lever op til politikken for virksomhedens samfundsansvar - herunder socialt ansvar

og bæredygtighed. Der henvises til Bæredygtighed og Redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens §99a.

Etik

DSB har udviklet et adfærdskodeks (Code of Conduct), der i overensstemmelse med compliancepolitikken skal sikre, at virksomheden drives på en etisk og bæredygtig måde, og som gælder for alle medarbejdere. Adfærdskodekset er baseret på DSB's grundlæggende værdier og er en guide til, hvordan medarbejdere, ledelse og bestyrelse skal agere, træffe rigtige beslutninger i hverdagen og behandle hinanden, kunder og øvrige interessenter.

DSB's whistleblowerordning, som omfatter modervirksomheden samt de tilknyttede virksomheder DSB Service & Retail A/S og DSB Vedligehold A/S, administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. Såfremt indberetningen vedrører bestyrelsen, direktørkredsen eller den interne revision bliver sagen behandlet af en ekstern advokat. Den eksterne advokat sorterer alle indberetninger, før de overgives til administrator. Medarbejdere, tidligere ansatte og eksterne samarbejdspartnere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningsetiske regelsæt, krænkelser eller økonomisk svig. I 2021 blev der indberettet 4 sager via ordningen. Ingen af disse sager er vurderet at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed i bestyrelsen

Bestyrelsen har fastsat måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingslovens bestemmelser vedrø-

rende statens forvaltning. Heraf fremgår det, at virksomhedens bestyrelse bør have en afbalanceret kønssammensætning. Det opfyldes, idet der er en ligelig kønsfordeling i den aktuelle bestyrelsessammensætning (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). Aktiviteterne for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af Redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens §99a.

Offentlighed

I overensstemmelse med vedtægterne afholdes det ordinære virksomhedsmøde 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 seneste ændring i bekendtgørelse af lov om DSB af 7. maj 2019 (Lov om DSB). Vedtægterne fra 15. marts 2021 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Ledelsen

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2021 afholdt 6 bestyrelsesmøder, 1 ekstraordinært bestyrelsesmøde og 1 strategiseminar, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Overordnet strategi
- Årsrapport og delårsrapporter
- Budget for det kommende år
- Fremtidens Materielanskaffelser - herunder Nye Grønne Værksteder
- Fremtidens S-bane
- Materiel generelt
- Signalprogram
- Elektrificering
- Digitalisering
- Takstreguleringer
- Tillægskontrakter til trafikkontrakten
- Compliance
- Selskabsledelse
- Jernbanesikkerhed
- Væsentlige politikker
- Bæredygtighed - herunder ESG
- Punktlighed
- Trafikinformation
- Kommercielle og driftsmæssige aktiviteter
- Sektorsamarbejde
- COVID-19 situationen.

Ledelsesudvalg

Bestyrelsen har nedsat 3 ledelsesudvalg: Materiel-, Vederlags- og Revisionsudvalg.

Materieludvalg

Materieludvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende anskaffelser, investeringer i og salg af rullende materiel samt investeringer, som er nødvendige for at operere materiellet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2021 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer, hvoraf 2 er uafhængige:

Christina Grumstrup Sørensen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen, medarbejdervalgt
Thomas Bryan-Lund, medarbejdervalgt

Udvalget har i 2021 holdt 7 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Langsigtet materielplan
- Signalprogram
- Elektrificering
- Miljøopgradering
- Fremtidens Materielanskaffelser - herunder Nye Grønne Værksteder
- Driftsstatus
- Fremtidens S-bane
- Kosmetisk opgradering
- Materielbortskaffelser.

Vederlagsudvalg

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

Ved udgangen af 2021 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som alle er uafhængige:

Anne Hedensted Steffensen, formand
Peter Schütze
Hanne Blume

Udvalget har i 2021 holdt 4 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Vederlagspolitik
- Bestyrelsens vederlag
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til administrerende direktør og højtloønnede medarbejdere
- Vederlagsrapport
- Analyse og vurdering af lønudviklingen samt tendenser i hele lønsummen
- Resultatløn
- Mål for det underrepræsenterede køn i ledelsen
- Sikring af, at vederlagspolitik og de aflønningsmæssige forhold er i overensstemmelse med lovgivningens krav og støtter DSB's mål for ligeløn.

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 DSB's størrelse og kompleksitet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium.

Ved udgangen af 2021 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer, hvoraf 2 er uafhængige:

Carsten Gerner, formand
Henrik Amsinck
Lone Riis Stensgaard, medarbejdervalgt

Udvalget har i 2021 holdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Risikostyring
- IT-sikkerhed
- Intern kontrolstruktur
- Politikker indenfor blandt andet it-sikkerhed og finansielle instrumenter
- EU Taksonomiforordningen - herunder forberedelse af rapportering om Taxonomy-eligibility
- Orientering om GDPR- og compliancefunktionens aktiviteter.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen består dels af medlemmer valgt af transportministeren 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.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af arbejdet i bestyrelsen og direktionen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at sikre,

at bestyrelsen til enhver tid gennem sammensætning og kompetencer bedst muligt understøtter DSB og DSB's formål.

Evalueringen foregår som en fælles drøftelse og understøttes af en elektronisk spørgeskemaundersøgelse. Der gennemføres tillige individuelle samtaler mellem bestyrelsesformanden og de enkelte bestyrelsesmedlemmer. I henhold til anbefalingerne for god selskabsledelse inddrager DSB minimum hvert tredje år ekstern bistand i forbindelse med evalueringen. Alle bestyrelsesmedlemmer har deltaget i evalueringen, og konklusionen er, at bestyrelsen samlet set besidder de nødvendige kompetencer for at bidrage til udviklingen af og skabe resultater for DSB.

Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.

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

Bestyrelsens sammensætning 2021

I 2021 bestod bestyrelsen af 9 medlemmer, hvoraf 6 er valgt af transportministeren og 3 af medarbejderne. Oversigt over bestyrelsen fremgår af afsnittet Organisation.

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 samt i forretningsordenen for bestyrelsen.

Direktionen kan bestå af 1 til flere medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager den daglige ledelse.

Redegørelse for politik for dataetik

Anvendelse af data til faktabaserede beslutninger er en forudsætning for at kunne levere et attraktivt produkt til kunderne og drive en effektiv virksomhed. Data er således et aktiv i styringen af DSB og bliver forvaltet omhyggeligt i forhold til deres fortrolighed, integritet og tilgængelighed.

God dataetik rækker ud over den regulering, der er gældende for området. DSB har i december 2021 vedtaget en politik for data governance og dataetik. Politikken stiller krav til den måde data bliver registreret, behandlet og anvendt og fungerer i samspil med blandt andet DSB's privatlivspolitik. Politikken vil blive implementeret i 2022 og er tilgængelig på www.dsb.dk.

DSB's politik for data governance og dataetik fastlægger 6 styrende principper:

- Kunders, medarbejderes eller samarbejdspartners data bliver ikke anvendt uden den fornødne hjemmel
- DSB forpligter sig til at sikre transparens om anvendelsen af indsamlede data
- Persondata bliver beskyttet, så de ikke ender i de forkerte hænder

- Kun nødvendige data bliver indsamlet og udelukkende til et tydeligt defineret formål
- Ved indsamling og analyse af data bliver muligheden for utilsigtede resultater altid overvejet
- Der er særlig opmærksomhed på etiske udfordringer, der kan opstå ved brug af maskinlæring og algoritmer.

DSB har nedsat et data governance forum med det samlede ansvar for implementeringen af politikken med tilhørende retningslinjer og procedurer. Arbejdet fortsætter i 2022.



Redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens §99a

COVID-19 har igen i 2021 påvirket DSB i væsentlig grad. Det gælder også, når det kommer til DSB's samfundsansvar. Som en del af samfundets kritiske infrastruktur har DSB haft til opgave at sikre, at danskerne dagligt har fået en tryk og pålidelig kollektiv transport stillet til rådighed, uagtet de restriktioner der har været i store dele af året.

DSB's udgangspunkt har som i 2020 været at følge myndighedernes anbefalinger og sikre håndhævelsen af de pålagte restriktioner. Det gælder såvel kravet om brug af mundbind i alle tog og på stationer som kravet om pladsbillet og Coronapas i InterCity, InterCityLyn samt Lyn+. Det har desuden udmøntet sig i en trykhedsskabende kommunikation over for kunderne i nyhedsmedier og på web kombineret med konkrete anvisninger og nudging i form af eksempelvis højtalerudkald, plakater og piktogrammer.

Tiltagene ligger i naturlig forlængelse af DSB's arbejde med samfundsansvar, der er beskrevet i dette afsnit.

DSB's samlede 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 blandt andet mangfoldighed bidrager til at udvikle DSB

DSB's forretningsmodel

RESSOURCER →

Kapital:
DSB er finansieret gennem indtægter fra billet- og kiosksalg, udlejning og salg af ejendomme samt trafikkontraktbetaling.

Energi og vand:
DSB anvender el, varme og vand til tog, bygninger og stationer samt diesel til lokomotiver og togsæt. DSB er ved at skifte dieseltog ud med eltog.

Materiel:
DSB har togsæt, lokomotiver og togvogne til at transportere kunder. Togbusser bliver indsat til erstatningskørsel ved sporarbejder og hændelser.

Samarbejde:
DSB har en bred vifte af samarbejdspartnere, som er afgørende for forretningen - ejer (Transportministeriet), politikere lokalt og landsdækkende, leverandører - herunder Banedanmark og trafikoperatører - fagforeninger og interesseorganisationer.

Mennesker:
DSB har kompetente og engagerede medarbejdere til at løse de mange opgaver og bringe kunderne sikkert fra A til B.

Grunde og bygninger:
DSB ejer grunde og bygninger over hele landet.

AKTIVITETER →

Togdrift:
DSB afvikler hver dag ca. 2.300 togaftage fra udgangsstationerne og kører mere end 88 mio. km årligt.

Vedligehold:
DSB's værksteder vedligeholder og klargør de mere end 500 tog.

Billetsystemer:
I samarbejde med andre trafikselskaber sikrer DSB, at man kan købe billet til rejser med tog, metro og bus på stationer, hjemmesider, i App's og med rejsekort.

Trafikinformation:
DSB informerer kunderne om togtrafikken med udkald på stationer og i tog samt på App's, hjemmesider, perronskilte mv. i tæt samarbejde med Banedanmark.

Kiosker:
DSB har 63 kiosker og 4 stationsstuer med en årlig omsætning på 723 mio. kr.

Stationer:
Vores kunder kan stige af og på 196 stationer.

Ejendomsudvikling:
Salg, udvikling og udlejning af ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften skaber merindtægter til driften.

VÆRDISKABELSE

Sammenhæng:
DSB udgør rygraden i den kollektive transport i Danmark. Vores formål er at bidrage til en bæredygtig vækst og mobilitet gennem pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

Klima og miljø:
DSB er med til at mindske klimabelastningen i transportsektoren gennem et bæredygtighedsprogram med 4 ambitiøse klima- og miljømål frem mod 2030.

Kunder:
Vores kunder har dagligt over 0,3 mio. rejser med DSB og vurderer tilfredshed med rejsen til 7,8 på en skala fra 0 til 10.

Ansatte:
Ultimo 2021 havde DSB 6.504 medarbejdere. Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede i 2021 var 6.061.

Indtægter:
DSB havde i 2021 i alt 10.848 mio. kr. i indtægter - heraf kommer 35 procent fra passageromsætning og 47 procent fra trafikkontraktindtægter. De resterende indtægter kommer fra øvrige aktiviteter - eksempelvis ejendomsudvikling.

Viden og samarbejde:
DSB opsamler stor viden om kollektiv transport, som vi deler med vores samarbejdspartnere og ejer - både direkte til den almindelige dansker, til landets beslutningstagere og offentlige instanser samt interessegrupper og trafikselskaber.

- Intern stolthed over at arbejde i DSB, som bidrager positivt til samfundet.

DSB's formål er 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Vi arbejder for en mere bæredygtig virksomhed med fokus på at reducere trængsel og fremme den grønne omstilling i Danmark. Den del af arbejdet med samfundsansvar er nærmere beskrevet under Bæredygtighed.

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

Miljøpolitikken beskriver tiltagene for aktivt at mindske virksomhedens klimapåvirkning og er nærmere beskrevet nedenfor under Miljø og klima.

Endvidere har DSB politikker for arbejdsmiljø, mangfoldighed, personale og kommunikation, som sætter rammerne for ordentlige og sikre arbejdsforhold samt en åben og ærlig kommunikation. Desuden har DSB en tilgængelighedspolitik, som sikrer, at kunder med handicap kan benytte sig af DSB's tilbud.

Indkøbspolitikken skal sikre, at DSB håndterer indkøb professionelt og forebygger bestikkelse. Samfundsansvaret kommer også til udtryk i de krav, der stilles til leverandører. DSB lægger vægt på indkøb, der understøtter DSB's formål

om bæredygtighed og sikrer i forbindelse med indgåelse af kontrakter med eksterne leverandører, at de i relevant omfang bliver gjort bekendt med det etiske regelsæt.

Sikkerhed og tryghed er en menneskeret. Det samlede udtryk for DSB's arbejde med dette afspejles i ovenstående politikker og dokumenteres gennem nedenstående aktiviteter.

Samarbejde og støtte

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact og rapporterer årligt om arbejdet med samfundsansvar.



DSB har haft et 4-årigt strategisk partnerskab med FN's børneorganisation UNICEF. Formålet med samarbejdet har været at gøre det nemt for kunder og medarbejdere at engagere sig i at hjælpe verdens mest udsatte børn og på den måde bidrage til at skabe en mere retfærdig og bæredygtig fremtid. Også i 2021 er der sendt 1 mio. kr. af sted til UNICEF. Ved udgangen af 2021 udløb partnerskabet med UNICEF.

Siden 2008 har DSB samarbejdet med Natteravnene, der består af mere end 3.000 frivillige voksne, som færdes i byernes natteliv - herunder på stationer og i tog, hvor de er med til at skabe tryghed. DSB støtter fortsat Natteravnene økonomisk. De kan køre gratis med alle DSB-tog, når de udfører deres frivillige arbejde. Endvidere samarbejder DSB og Natteravnene om at øge kendskabet til den tryghedsskabende indsats.

DSB samarbejder med en række hjælpeorganisationer i Danmark ved at give dem lov til at samle ind til velgørende

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, Mellemfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

Sikkerhed og tryghed

Det skal være sikkert og trygt at være kunde og medarbejder hos DSB. Sikkerhed er dybt integreret i den måde, der bliver arbejdet 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 for kunder og medarbejdere. Ultimo 2021 er der blevet godkendt en videopolitik, hvor DSB ønsker at effektivisere overvågningen ved at gå fra reaktiv til proaktiv overvågning i 2022. Samtidig vil der blive igangsat en opdatering af kameraerne, der er opsat på stationerne. Denne opdatering vil skabe bedre overblik og tryghed på stationerne. Samarbejdet med Politi, som allerede nu er godt, vil blive prioriteret højt. Ved at gå til proaktiv overvågning vil der komme større fokus på indmeldinger af hærværk, vold og lommetyverier mv.

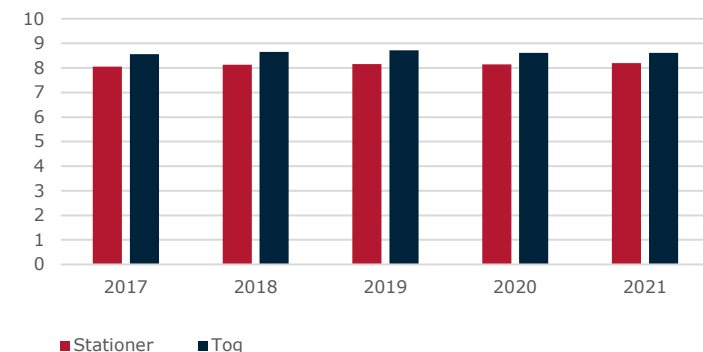
DSB har monteret hjertestartere i togene og på udvalgte stationer og ejendomme. Hjertestarterne har i 2021 gentagne gange været i brug på stationer og i tog, og de har i flere tilfælde været med til at redde menneskeliv. Der har som følge af COVID-19 kun været afholdt få kurser i brug af hjertestartere i 2021.

Selv mord og selvmordsforsøg er desværre tilbagevendende hændelser. Udover at være tragisk for de påkørte og deres familier, påvirker det også kunder og medarbejdere i form af psykiske belastninger og kortvarige forhold som togaflysninger og forsinkelser. Derudover er selvmord en væsentlig samfundsmæssig omkostning. I 2021 blev der registreret 20 selvmord og 13 selvmordsforsøg, hvilket er en mindre nedgang i forhold til tidligere år.

DSB, Dansk Forskningscenter for Selvmordsforebyggelse og Livslinien har efter en fælles ansøgning til TrykFonden i december modtaget en bevilling på 2,8 mio. kr. til et forskningsprojekt til selvmordsforebyggelse på jernbanen. Midlerne er bevilliget med udgangspunkt i den præventive effekt, der er opnået ved på Valby station at opsætte skilte med henvisning til Livsliniens telefonnummer. Skiltene på Valby station vurderes indtil videre at have ført til, at 2 personer har undladt at begå selvmord foran et tog. Projektet vil i 2022 føre til opsætning af skilte på yderligere et antal stationer. Herudover vil muligheden for digital overvågning af perronkanter på særligt udsatte stationer blive undersøgt i 2022.

Figur 1: Kundetilfredshed med tryghed¹⁾

Skala 0-10



¹⁾ Epinion gennemfører hver måned over 5.000 kundeinterviews, hvor kunderne bliver spurgt om deres tilfredshed med DSB, mens de er på vej på deres rejse. Tilfredsheden måles på en skala fra 0-10. Besvarelsene er repræsentative for kunderne for så vidt angår strækninger, tid på dagen og hverdag/weekend. Kundetilfredsheden er som følge af COVID-19 ikke målt i hele 2020 og 2021.

I kundemålinger følges løbende op på kundernes oplevelse af tryghed i tog og på stationer. Målingerne viser, at kundernes tryghedsoplevelse i 2021 er steget med 0,1 procentpoint i forhold til 2020. Kundetilfredsheden for 2021 er

- Tryghed i toget: 8,6
- Tryghed på stationen: 8,2.

Overordnet vurderes 'Tilfredsheden med denne rejse' til 7,8 i 2021, hvilket er 0,1 procentpoint lavere end i 2020.

DSB brugte også i 2021 et signifikant beløb på at bekæmpe graffiti samt skabe pæne og trygge miljøer for kunderne i

tog og på stationer. Gennem blandt andet forebyggende vagtordninger og ved hjælp af en målrettet afrensning af tog og ejendomme bliver der arbejdet kontinuerligt med at skabe de bedst mulige betingelser for kundernes oplevelse.

DSB's samarbejde med Banedanmark om nultolerance over for graffiti på alle stationer på Sjælland fortsætter. De mest udsatte stationer bliver gennemgået for graffiti dagligt, mens de øvrige stationer gennemgås ugentligt. Den organiserede graffiti på stationerne er stort set udryddet, men der bliver fortsat skrevet mange tags, som dog hurtigt bliver fjernet. De ekstra tiltag mod graffiti skaber øget tryghed for kunderne i togene.

DSB sørger for altid at holde stationerne så ordentlige og rene som muligt, da det medvirker til øget tryghed for kunderne. Tilstedeværelse af servicemedarbejdere samt overvågning øger ligeledes trygheden for kunderne og kan samtidig hjælpe politiet i et eventuelt opklaringsarbejde. Endelig har DSB i flere byer et tæt og løbende samarbejde med politiet og de relevante myndigheder inden for SSP-arbejdet.

Bestikkelse

DSB tolererer ikke korruption og har tydelige interne retningslinjer for modtagelse af gaver. Retningslinjerne bliver løbende formidlet til medarbejdere på intranet, via e-learning og er et emne i introduktionsforløbet for nye medarbejdere.

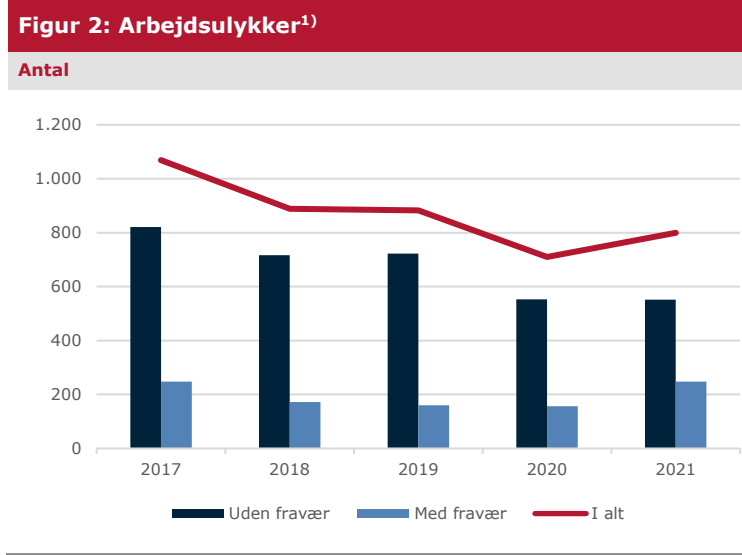
Tilsvarende har DSB en indkøbspolitik - herunder et Code of Conduct, som alle leverandører skal efterleve. DSB handler med både danske og internationale leverandører som en integreret del af vedligeholdelse og indkøb af nye tog samt øvrige aktiviteter.

Endelig har DSB en whistleblowerordning, som administreres af chefen for den interne revision.

DSB anser bestikkelse som den væsentligste risiko i forhold til antikorrupition. Der er ikke konstateret tilfælde af bestikkelse i 2021.

Arbejdsmiljø

Det er en del af DSB’s strategi at udvikle medarbejderne og kulturen samtidig med at være et konkurrence- og bæredygtigt DSB. Der bliver derfor arbejdet målrettet på at sikre, at arbejdsmiljøet konstant er en naturlig del i beslutninger og i det daglige arbejde. Det bliver blandt andet understøttet med en systematisk tilgang til arbejdsmiljøet. DSB er på den baggrund certificeret efter nyeste arbejdsmiljøstandard - ISO45001.

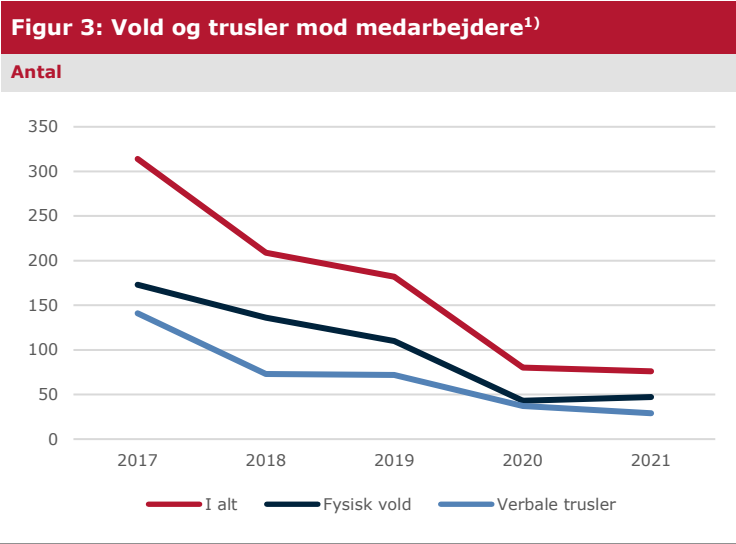


¹⁾ En arbejdsulykke er en fysisk og/eller psykisk personskade, som skyldes en hændelse/påvirkning på arbejdet, der sker pludseligt eller inden for 5 dage. Arbejdsulykker, hvor medarbejderen har fravær udover selve hændelsesdagen, registreres som en arbejdsulykke med fravær. Er der alene fravær på selve hændelsesdagen, noteres det som en arbejdsulykke uden fravær.

DSB har løbende fokus på at skabe et bedre arbejdsmiljø og nedbringe antallet af arbejdsulykker og fravær. Samlet er arbejdsulykker dog steget fra 710 i 2020 til 800 i 2021. Arbejdsulykker uden fravær er faldet drastisk siden 2019. Der er sket et stort fald i vold, trusler og påkørselsforhold som følge af færre kunder i 2020 og 2021. Arbejdsulykker med fravær er steget fra 157 i 2020 til 248 i 2021, hvilket for en stor del skyldes COVID-19 forhold.

Når mange mennesker er samlet på stationer, i kiosker og i tog samt i forbindelse med billetkontrol, kan der opstå

uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod medarbejdere. DSB gør sit yderste for at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem uddannelse af medarbejdere i konflikthåndtering. Der er i 2021 indført ny e-learning på området, ligesom der er startet et pilotforsøg med kropskameraer. Efter indførelsen af nye retningslinjer fra 2018 for forebyggelse og håndtering af vold og trusler er der løbende sket et fald i antallet af disse hændelser. Retningslinjerne har fokus på, at medarbejdernes helbred altid kommer i første række, samt støtte når vold og trusler er forekommet.



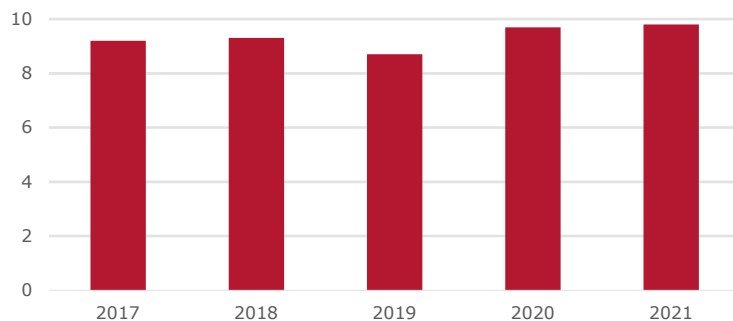
¹⁾ Ved sager om vold og trusler sondres mellem fysisk vold, trusler med våben eller andet og verbale trusler.

DSB har nultolerance overfor krænkende adfærd i alle sammenhænge - både eksternt og internt. Det gælder, uanset om der er tale om seksuel chikane, mobning, vold, trusler eller øvrige krænkelser. I DSB's arbejdspladsvurdering (APV) indgår en afdækning af omfanget af krænkende adfærd, som danner grundlag for ledelsesmæssig opfølgning herpå.

APV for 2021 viser fortsat udfordringer med stress. Det er derfor besluttet, at APV-handlingsplanerne på tværs af DSB vil omhandle stress og krænkende handlinger samt vold og trusler i de kundeorienterede områder.

Figur 4: Sygefravær¹⁾

Antal sygedage i gennemsnit



¹⁾ Sygefravær vedrører medarbejdernes fraværsdage relateret til egen sygdom. Orlov, ferie, barns første sygedag og §56-sygdom er ikke indeholdt. Timelønnede medarbejdere, medarbejdere ansat på socialt kapitel samt fritstillede medarbejdere er ikke inkluderet.

Sygefraværet er steget fra 9,7 dage i 2020 til 9,8 dage i 2021. COVID-19 situationen har haft stor indflydelse på niveauet i begge år.

Tilgængelighed

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

DSB tilbyder handicapassistance, som kan bestilles hele døgnet - dog minimum 12 timer før planlagt afrejse. Ligeledes har DSB en ledsagerordning, som gør det muligt for personer med et handicap at have en ledsager med til reduceret pris.

I 2021 udførte DSB 13.284 bestilte handicapassistancer (2020: 9.167) og solgte 37.486 handicap-/ledsagerbilletter (2020: 38.029).

DSB har uddannet 70 børneguidere, der under rejsen tager sig af børn, der rejser alene. Børnene rejser i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. I 2021 blev der solgt 11.063 børneguiderejser (2020: 11.433).

Antallet af ovenstående er i lighed med øvrige rejser faldet i forhold til 2019 som konsekvens af COVID-19.

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat en pulje på 650 mio. kr. i perioden 2022-2035 til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet. Det primære formål med puljen er at gøre togstationer mere tilgængelige for alle mennesker uanset behov og dermed sikre, at rejser kan foretages spontant på tværs af landet.

Tilgængelighedsprojekter kan blandt andet omfatte justering af perronhøjder, ledelinjer, niveaufri adgang og elevatorer. Udmøntningen af puljen bliver baseret på et princip om rullende planlægning, så der hvert år bliver besluttet nye projekter i takt med, at disse bliver undersøgt.

Redegørelse for mangfoldighed jf. årsregnskabslovens §107d

DSB's formål 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' sætter retningen for arbejdet med mangfoldighed. I 2021 har DSB søsat en ny mangfoldighedsstrategi med det formål at skabe en arbejdsplads, der er bredt sammensat på køn, alder, etnicitet, uddannelse, etc.

Der skal være lige adgang og muligheder for alle medarbejdere, og DSB ønsker, at alle medarbejdere skal opleve følelsen af samhørighed, tilknytning til arbejdspladsen og at være respekterede for deres synspunkter. Det udmøntes blandt andet ved rekruttering samt udvikling og fastholdelse af medarbejdere. Det er ligeledes DSB's overbevisning, at en mangfoldig medarbejdersammensætning styrker forretningen og øger konkurrenceevnen.

DSB vil helt overordnet arbejde i retning af, at medarbejdersammensætningen afspejler befolkningssammensætningen i Danmark. Det betyder blandt andet, at der vil blive arbejdet mod en mere ligelig kønsfordeling i DSB og en højere præsentation af kvinder i ledelsen. Helt konkret 35 procent kvinder i ledelsen i 2025 og 40 procent i 2030.

Ovenstående målsætninger lægger sig i tråd med Dansk Industris 'Gender Diversity Pledge' og bakker samtidig op om DSB's forpligtelser i forhold til Den Europæiske Jernbansammenslutning og arbejdet med 'Women in Rail'.

Arbejdet med mangfoldighed tager afsæt i 4 strategiske prioriteringer:

- Kønsdiversitet - en mere balanceret kønsfordeling i DSB
- Inkluderende ledelse og kultur - nysgerrighed, involvering og accept af forskelligheder
- Etnicitet - internationale medarbejdere - DSB skaber plads til alle
- Socialt ansvar - tilpassede job, integration og uddannelse til fremtiden.

Et mere konkret eksempel på det strategiske arbejde med mangfoldighed er implementeringen af redskabet 'Develop Diverse' til brug i rekrutteringer. Værktøjet har til formål at eliminere ubevidste bias i DSB's stillingsopslag og herved tiltrække en bredere ansøgerskare. DSB arbejder desuden fokuseret med digitalisering, hvor blandt andet e-læringsvideoer virtuelt understreger, at DSB er en arbejdsplads med plads til alle.

I 2021 er der blevet ansat yderligere 16 kontorelever, så der er i alt 34 kontorelever i DSB. Herudover er andelen af lærlinge steget en smule, således at der nu er 59 lærlinge ansat.

Det har i 2021 ikke været muligt at facilitere de sædvanlige virksomhedspraktikantforløb for flygtninge i 7-Eleven kioskerne. Det skyldes, at kioskerne har haft fokus på at håndtere forskellige drifts- og personalemæssige konsekvenser af COVID-19. Det har blandt andet betydet håndtering af hjemsendte og tilbagevendte af medarbejdere. På trods af det har andelen af ansatte i DSB med anden etnicitet end dansk været stigende fra 8,8 procent i 2020 til 10,2 procent i 2021.

Redegørelse for kønsfordeling jf. årsregnskabslovens §99b

Den kønsmæssige balance er også blevet bedre på lederniveau. I bestyrelsen er kønsfordelingen 44 procent kvinder og 56 procent mænd, hvorfor bestyrelsessammensætningen lever op til målet om 40 procent kvinder i ledelsen.

Ultimo 2021 var kønsfordelingen i direktørkredsen 29 procent kvinder. Blandt alle ledere i DSB var 30 procent kvinder. Det svarer stort set til andelen af kvindelige ansatte. Andelen af kvindelige ledere er steget på nogle områder. Eksempelvis er der nu 25 procent kvinder på underdirektørniveau sammenlignet med 20 procent i 2020.

Miljø og klima

DSB er en del af den grønne omstilling i Danmark og har opstillet 4 ambitiøse miljø- og klimamål for 2030 i rejsen mod en bæredygtig fremtid:

- CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi
- Energiforbrug reduceret med 50 procent - drevet af energieffektivisering
- Ingen partikeludledning fra togenes motorer - undgå miljøbelastning
- Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.

Regnskabspraksis og mere detaljerede oplysninger om politikker, tiltag og resultater er tilgængelige i Miljøårsopgørelse 2021, som findes på www.dsb.dk.

CO₂-udledning

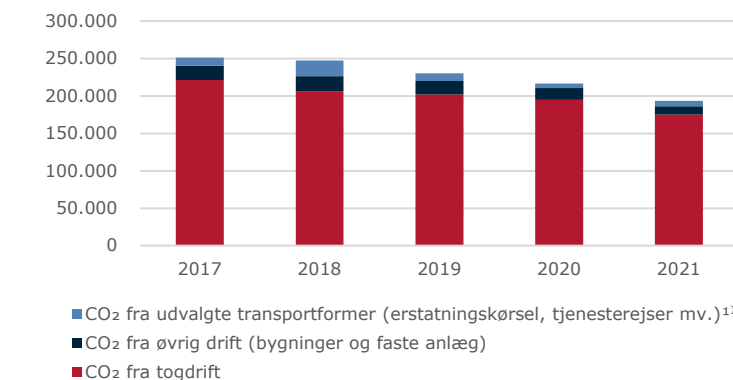
DSB har et mål om at være CO₂-neutral i 2030, hvor både tog og den øvrige drift vil blive forsynet med vedvarende energi.

DSB's Vectron ellokomotiver og Coradia eltogsæt vil give et væsentligt bidrag til at reducere CO₂-udledningen. I takt med overgangen fra dieseldrevet til elektrisk togmateriel opføres nye og mere energieffektive værksteder, som også har en positiv effekt på CO₂-udledningen.

Den samlede CO₂-udledning er i 2021 faldet med 11 procent i forhold til 2020.

Mål 1: CO₂-neutral

Ton CO₂



¹⁾ CO₂-udledning bliver beregnet ud fra emissionsnøgletal for hver enkelt energitipe. Fra og med 2020 indgår medarbejdernes pendling ikke længere i målet om CO₂-neutralitet. Sammenligningstal er tilpasset.

Fald i CO₂-udledningen i 2021

Det første skridt i overgangen fra dieseldrevne til eldrevne tog er taget med indsættelsen af Vectron ellokomotiverne og udfasningen af ME-diesellokomotiverne. Effekten har været en samlet reduktion i CO₂-udledningen fra togdriften på 10 procent svarende til 19.000 ton CO₂.

Faldet er sammensat af en reduktion i CO₂-udledningen fra den dieseldrevne togdrift på 15 procent og en forøgelse i CO₂-udledningen fra den eldrevne togdrift på 16 procent, hvoraf de 10 procent kommer fra en metodeændring i forbindelse med opgørelsen af CO₂-udledningen fra elproduktionen. Samme metodeændring er årsag til et markant fald i CO₂-udledningen fra fjernvarmeforbruget. Metodeændringen har været nødvendig, idet Energinet er ophørt med den tidligere anvendte metode til opgørelse af emissioner. Metodeændringen er nærmere beskrevet i regnskabspraksis i Miljøårsopgørelse 2021, som er tilgængelig på www.dsb.dk.

Energiforbrug

DSB har et mål om, at energiforbruget i 2030 skal være halveret i forhold til 2018. Vectron ellokomotiverne og Coradia eltogsættene vil bidrage til en stor del af energioptimeringen sammen med de nye og mere energieffektive værksteder. Samtidig vil DSB fortsat energioptimere den øvrige drift af værksteder og andre typer bygninger.

DSB har gennem miljøpolitikken og -certificeringen af værksteder og klargøringscentre fokus på at mindske såvel påvirkning af det omkringliggende miljø som på at reducere energiforbruget.

88 procent af DSB's samlede energiforbrug er i 2021 anvendt til togdriften, hvilket er et lille fald sammenlignet med

2020. DSB's samlede energiforbrug er faldet med 7 procent i forhold til 2020. Afgivelsen af trafikken Roskilde-Køge, Odense-Svendborg og Vejle-Struer har bidraget til det reducerede energiforbrug.

Forskydningen fra diesel- til eldrevet togdrift har medført, at forbruget af diesel til togdrift er faldet med 15 procent, mens forbruget af el til togdrift er steget med 5 procent. Samlet giver det et fald i energiforbruget til togdrift på 9 procent.

Trafikken med ME-diesellokomotiverne er i løbet af året blevet reduceret, og indsættelsen af Vectron ellokomotiverne tilsvarende øget. Med køreplansskiftet i december 2021 blev de sidste ME-diesellokomotiver taget ud af planlagt drift. Fra 2022 vil effekten af udfasningen dermed kunne ses for hele året.

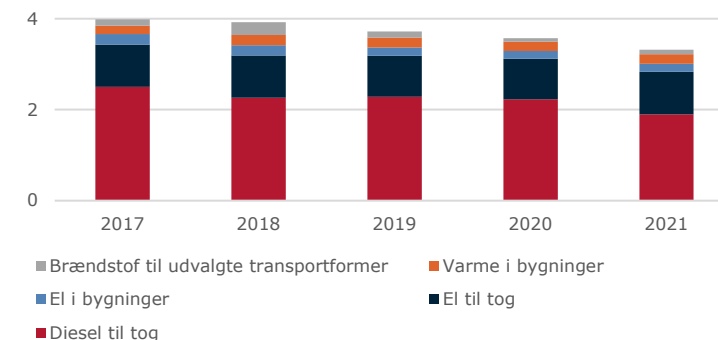
Energiforbruget til bygninger og faste anlæg er steget med 5 procent i 2021 i forhold til 2020. Udviklingen i energiforbruget skyldes primært en stigning i varmeforbruget på 7 procent og en mindre stigning i elforbruget på 3 procent.

En medvirkende årsag til stigningen er, at varmeforbruget på Københavns Hovedbanegård er tilbage på normalt niveau efter en større ombygning. I DSB's administration i Høje Taastrup er varmeforbruget også steget i 2021 i forhold til 2020 i takt med mindre hjemmearbejde.

Der er i løbet af 2021 gennemført en række energibesparende tiltag - specielt på værksteder og ved klargøring af tog samt i DSB's 7-Eleven kiosker.

Mål 2: Energiforbrug¹⁾

GJ (mio.)



¹⁾ Diesel til tog bliver automatisk registreret ved tankning. El til tog bliver afregnet på baggrund af faktura fra Banedanmark. I målet om energireduktion indgår fra 2020 brændstof til udvalgte transportformer (erstatningskørsel, skole- og tjenesterejser). Sammenligningstal er tilpasset.

Fokus på at spare på energien

På værkstederne er der stor fokus på at reducere energiforbruget - blandt andet ved løbende at optimere styringen af varmeanlæggene og udskifte belysningen til LED. I 2021 har der været en mindre reduktion i energiforbruget på godt 800 MWh alene på værkstederne.

I DSB's 7-Eleven kiosker har der ud over at gennemføre energibesparende tiltag været fokus på adfærd og de daglige rutiner. Tiltagene har blandt andet omfattet en mere optimal og sensorstyret LED-belysning. En indledende test af den nye belysning i 3 kiosker har vist et betydeligt potentiale på omkring 10 procent energibesparelse. Implemente-

ringen af de energibesparende tiltag har tilsammen resulteret i energibesparelser på omkring 200 MWh i 2021. DSB fortsætter med at investere i udskiftning af lyskilder til LED i alle 63 kiosker i løbet af 2022.

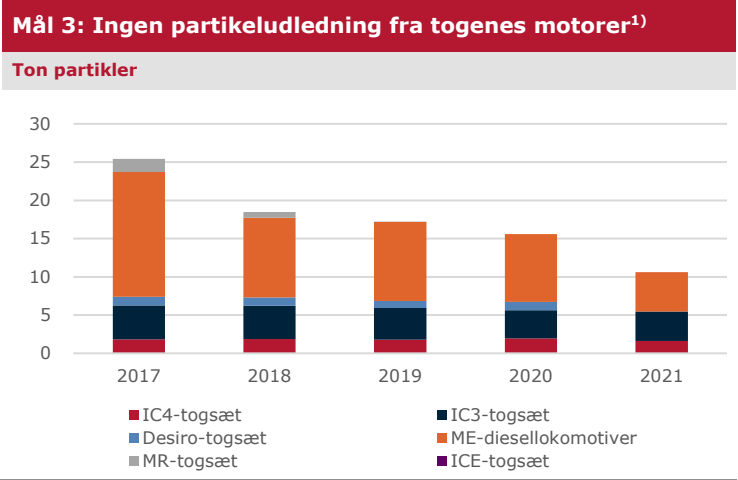
“Den grønne agenda bliver prioriteret højt i alle vores kiosker. Der er et stort engagement hele vejen rundt og en høj efterlevelse af koncepterne. Vi er samtidig optaget af nemme og praktiske projekter med gode og hurtige resultater.”
Martin Zunda, administrerende direktør,
DSB Service & Retail A/S

Partikeludledning

DSB har et mål om, at ingen partikler vil blive udledt fra togenes motorer i 2030. Det vil blive opnået gennem indsættelse af eldrevne tog og under forudsætning af Banedanmarks fortsatte elektrificering.

Dieseldrevne tog giver anledning til lokal påvirkning af luftkvaliteten i form af partikler og NO_x mv. De eldrevne tog udleder ingen partikler fra togenes motorer.

Markant reduktion i partikeludledning i takt med udfasning af dieseldrevne tog
DSB har størst fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler. Den fortsatte reduktion i dieseldrevet togdrift fremgår tydeligt i udledningen af partikler. I 2021 er partikeludledningen fra togenes motorer faldet med 32 procent i forhold til 2020 opgjort som masse (ton). Årsagen er primært den mindre kørsel med ME-diesellokomotiverne og i mindre grad, at DSB ikke længere anvender Desiro-togsæt, som i december 2020 blev solgt og overdraget til Arriva i forbindelse med overdragelse af Svendborgbanen.



¹⁾ Partikeludledningen er beregnet ud fra dieselforbruget for de enkelte litra samt en værdi for partikeludledningen pr. liter diesel.

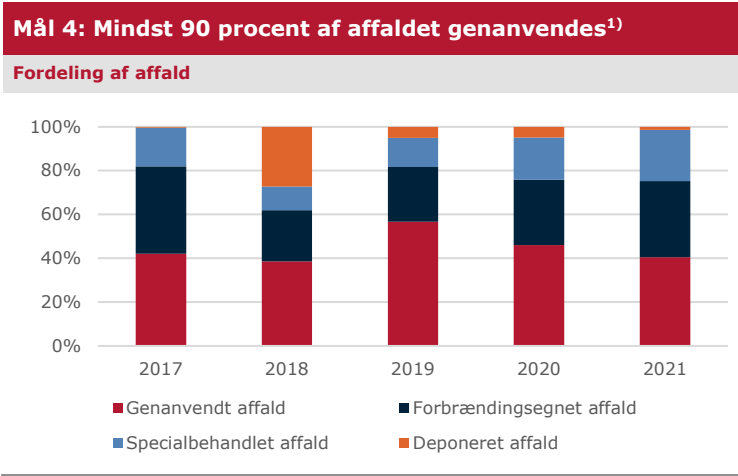
Den reducerede partikeludledning vil være tydelig for kunderne på de helt eller delvist lukkede stationer - for eksempel Nørreport station og Københavns Hovedbanegård, men også naboerne på de berørte strækninger vil tydeligt kunne se og mærke forskellen.

Affald

DSB har et mål om, at mindst 90 procent af affaldet vil blive genanvendt i 2030. For at nå målet er der fokus på, hvordan affaldshåndteringen på værksteder, i klargøring af togene, på stationer og i administrationen kan blive optimeret, så affaldsmængden kan blive reduceret og genanvendt i højere grad end i dag. De sidste 10 procent af affaldet i 2030 vil være affald, der kræver anden behandling.

I 2021 var den samlede genanvendelsesprocent på 40. DSB har solgt togmateriel i løbet af 2021 i stedet for at skrotte det. DSB har ikke skrottet, men solgt togmateriel i løbet af 2021:

- 9 KÖF (“arbejdstog”)
- 8 ME-diesellokomotiver
- 4 EA-ellokomotiver
- 2 MR-togsæt.



¹⁾ Opgørelsen af mængden af bortskaffet affald er baseret på data fra de leverandører, der udfører opgaven for DSB. I målet om 90 procent genanvendelse af affaldet indgår fra og med 2020 også bygge- og anlægsaffald. Sammenligningstal er tilpasset.

Initiativer for øget genanvendelse

Alle DSB’s 7-Eleven kiosker har i hele 2021 været tilmeldt ordningen To Good To Go. Der er i 2021 sparet 34.000 måltider svarende til 34 ton mad, som ikke er blevet smidt ud.

Moderniseringen af affaldsgården på Københavns Hovedbanegård i 2020 har givet resultater i 2021. Alt affald fra kunder, erhvervslejemål og administrative områder bliver nu håndteret for at sikre en bedre sortering af især pap, plastik og bio-affald. Herudover bliver affaldet i højere grad end tidligere komprimeret, hvilket reducerer behovet for afhentning. Graden af sortering bliver løbende øget.

DSB har igennem det seneste år testet en løsning for kundeendt affaldssortering. På stationerne i Roskilde og Vejle har der været opsat skraldespande, som har givet kunderne mulighed for at kildesortere. De testede løsninger har dog vist, at udformningen af skraldespandene ikke er optimal i forhold til at hjælpe kunderne med at kildesortere affald på farten. Fraktionerne var ikke rene nok til at kunne blive genanvendt.

I løbet af 2022 bliver alternative løsninger for kildesortering afprøvet for at finde den mest optimale løsning for kunderne, så de får en let tilgængelig løsning til at kildesortere affaldet på farten. DSB er desuden i dialog med andre aktører med henblik på at øge ensartetheden af affaldssortering i det offentlige rum.

“At sortere affald i det offentlige rum er en særlig udfordring. DSB vil gerne række ud til virksomheder, kommuner og trafikselskaber med samme udfordring og dele vores erfaringer. Vi tror, vi som samfund kan sortere endnu mere, hvis vi samarbejder om at udvikle brugervenlige løsninger til det offentlige rum.”
Aske Mastrup Wieth-Knudsen, bæredygtighedschef

Målet for genanvendelse har også indflydelse på valget af bortskaffelsesmetode for gammelt arbejdstøj og uniformer.

DSB udskiftede i 2021 både arbejdstøjet, som blandt andet bliver båret på værkstederne, og de uniformer, som bliver båret af togpersonale og andet frontpersonale. I forbindelse med udskiftningen har DSB indsamlet omkring 25 ton af lagte uniformer med henblik på at finde løsninger for genanvendelse. DSB overvejer forskellige løsninger, som giver lavest mulige miljø- og klimapåvirkning. Markedet for genanvendelse af tekstiler er i rivende udvikling, og DSB håber at kunne finde en genanvendelsesmulighed i 2022.

Øvrige miljøforhold

DSB opfører 3 nye værksteder

De nye værksteder i København og Aarhus skal anvendes til de nye Coradia eltogetsæt og forventes at åbne i henholdsvis 2025 og 2027. Det nye værksted i Næstved skal anvendes til Talgo togvogne og Vectron ellokomotiver og forventes at åbne i 2025. Alle 3 værksteder bliver bæredygtighedscertificeret efter DGNB Guld standarden.

Der er indkommet klager til Planklagenævnet over Næstved Kommunes lokalplan for værkstedet. Planklagenævnet har ved udgangen af december ophævet lokalplanen på grund af mangler i et tilhørende kommuneplantillæg. Byggeriet bliver dermed forsinket, da det først kan begynde, når plangrundlaget er gyldigt. Miljøstyrelsens §25-tilladelse (VVM-godkendelse) er ligeledes påklaget til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, men endnu ikke afgjort.

Henvendelser om støj fra kommuner

I 2021 har DSB fået henvendelser fra 3 kommuner vedrørende støj fra togdriften og højttalerudkald.

Næstved Kommune har henvendt sig om diesellokomotiver, der holdt i tomgang i den sydlige del af Næstved station.

Udfasningen af ME-diesellokomotiverne og indsættelsen af Vectron ellokomotiverne har løst problemet.

Gentofte Kommune har kontaktet DSB vedrørende højttalerudkald på Dyssegård station. Årsagen var flere højttalerudkald med anvisning af forholdsregler på perroner og i tog i forbindelse med COVID-19.

Aarhus Kommune har viderebragt støjklager fra beboere omkring værkstedet i Sonnesgade i maj og igen i november. Værkstedet har høj opmærksomhed på at minimere støjgener fra aktiviteterne. Desuden har der været afholdt dialogmøde med borgerne.

Oliespild ved forsyningsanlægget i Nykøbing Falster

I slutningen af 2018 blev der observeret dieselolie i en grøft. DSB modtog et påbud om oprensning og har efterfølgende fjernet forurenede jord og vand. I maj 2019 modtog DSB endnu et påbud fra Guldborgsund Kommune om at klarlægge årsagen til olieforureningen. DSB har foretaget en kortlægning af forureningens udbredelse, og en olieudskiller ved forsyningsanlægget blev udskiftet i 2021.

Sagen om spild af dieselolie ved DSB's forsyningsanlæg i Nykøbing Falster er endnu ikke afsluttet. Guldborgsund Kommune har bedt DSB om yderligere oplysninger, inden der kan træffes en afgørelse i sagen om, hvorvidt olieforureningen enten skal fjernes fuldstændigt med det samme eller først overvåges i en periode og måske fjernes på et senere tidspunkt.

ESG-rapportering

Europæiske virksomheder skal for første gang fra regnskabsåret 2021 rapportere i overensstemmelse med EU Taksoniforordningen. Det er et fælles europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter, som skal bidrage til at opnå EU's klima- og miljømål.

Som jernbanevirksomhed er DSB omfattet af kravene til rapporteringen under kategorien 'Transporting & Storage' (NACE H49.10 og H52.21).

Der er i løbet af året arbejdet aktivt med vurdering af, hvilke aktiviteter, der er omfattet af taksoniforordningen og derved kan klassificeres som 'Taxonomy-eligible'.

DSB har valgt at oplyse omtrentlige niveauer i stedet for eksakte tal for at afspejle den usikkerhed, der er forbundet med fortolkning af taksoniforordningen. Usikkerheden skyldes, at den delegerede retsakt for de 2 første klimamål først blev endeligt vedtaget i december, og at der fortsat eksisterer en række ubesvarede spørgsmål knyttet til taksoniforordningen og dens oplysningskrav.

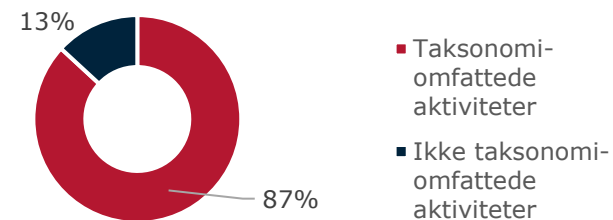
Det vurderes på det aktuelle grundlag, at langt den overvejende del af DSB's omsætning er omfattet af taksoniforordningen og dermed "Taxonomy-eligible", og at dette også omfatter den største del af omkostningerne. Det afspejler, at DSB har et betydeligt potentiale i forhold til at bidrage positivt til klima og miljø.

I årsrapporten for 2022 bliver der for første gang rapporteret på, hvor stor en del af aktiviteterne, der lever op til kravene for at være bæredygtige, og som dermed kan klassificeres som "Taxonomy aligned".

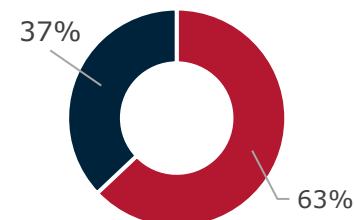
Der er igangsat arbejde med forberedelserne til de yderligere krav fra EU Taksoniforordningen, som forventes i de kommende år.

Implementering af myndighedskrav som CSRD-direktivet og Due Diligence-direktivet indgår i samspil med DSB's fremtidige ESG-rapportering. Således vil ESG-mål og -opfølgning blive integreret centralt i DSB's ledelsessystemer.

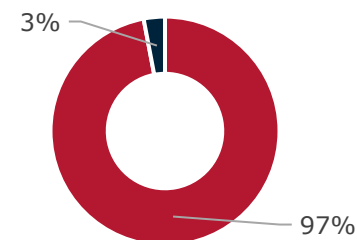
Omsætning



Omkostninger (OPEX)



Investeringer (CAPEX)



Vurdering af overensstemmelse med EU Taksonomi-forordningen

DSB's rapportering på 'Klassificeringsforordningen' (herefter kaldet Taksonomiforordningen) følger Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020, som i artikel 8, stk. 1 bestemmer, at store virksomheder i henhold til direktiv 2013/34/EU om ikke-finansiell rapportering, skal offentliggøre oplysninger om, hvordan og i hvilket omfang deres aktiviteter er forbundet med miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter. Ved Taksonomiforordningen fastlægges rammen for EU-klassificeringssystemet, idet den fastsætter de betingelser, som en økonomisk aktivitet skal opfylde for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig. Blandt andet at den økonomiske aktivitet bidrager væsentligt til at nå et eller flere af de 6 miljømål, der er fastsat i artikel 9 i overensstemmelse med artikel 10-15.

Det fremgår af Taksonomiforordningen, at Kommissionen vedtager en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 23 for at supplere artikel 10-15. Kommissionens delegerede retsakt af 4. juni 2021 er baseret på de beføjelser, der er fastsat i Taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3 og artikel 11, stk. 3, og præciserer de tekniske screeningskriterier i henhold til hvilke visse økonomiske aktiviteter kvalificeres som aktiviteter, der bidrager væsentligt til modvirkning af klimaændringer (artikel 10) og tilpasning til klimaændringer (artikel 11) og til at bestemme, om nævnte økonomiske aktiviteter er til væsentlig skade for nogle af de andre relevante miljømål. Kommissionen har endnu ikke vedtaget en delegeret retsakt, som indeholder de tekniske screeningskriterier for de andre 4 miljømål (artikel 12-15).

Den delegerede retsakt af 6. juli 2021 præciserer indholdet og fremlæggelsen af de oplysninger, som ikke-finansielle virksomheder

skal offentliggøre. Det fremgår af artikel 8, stk. 5, at indtil 12 måneder efter en delegeret retsakt for de andre 4 miljømål er vedtaget, omfatter nøgleresultatindikatorerne udelukkende de 2 miljømål 'Modvirkning af klimaændringer' og 'Tilpasning til klimaændringer'. DSB rapporterer derfor i 2021 udelukkende på disse 2 miljømål.

Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomi-forordningen

I henhold til artikel 10, stk. 1 i den Delegerede Forordning af 6. juli 2021 offentliggør DSB for regnskabsåret 2021 alene den andel af den samlede omsætning, kapital- og driftsudgifter, som udgøres af økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet ('Taxonomy-eligible'), og økonomiske aktiviteter, som ikke er omfattet af klassificeringssystemet.

Den samlede omsætning, kapital- og driftsudgifter (herefter benævnt henholdsvis omsætning, CAPEX og OPEX) er baseret på tal opgjort for koncernen.

Taxonomy-eligibility

Taxonomy-eligibility angiver, hvor stor en andel af koncernens henholdsvis omsætning, CAPEX og OPEX, der udgøres af økonomiske aktiviteter, der er omfattet af Taksonomiforordningen.

Taxonomy-eligibility angiver således alene, om en aktivitet er beskrevet i forordningens delegerede retsakter og ikke, hvorvidt disse økonomiske aktiviteter opfylder kravene for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtige.

Bilag I og II til Kommissionens Delegerede Forordning af 4. juni 2021 ('Den Delegerede Forordning' herefter kaldet 'Climate Delegated Act') beskriver de økonomiske aktiviteter, der er omfattet af

Taksonomiforordningen inden for de 2 miljømål 'Modvirkning af klimaændringer' og 'Tilpasning til klimaændringer'.

DSB har ud fra de angivne beskrivelser af aktiviteter identificeret, at koncernen er omfattet af følgende økonomiske aktiviteter:

- 6.1. Mellembys-passagertransport med jernbane, hvor aktiviteten skal efterleve et af følgende kriterier: Tog og personvogne har ingen direkte CO₂-emissioner (fra udstødning), eller tog og personvogne har ingen direkte CO₂-emissioner (fra udstødning), når de kører på et spor med den nødvendige infrastruktur og anvender en konventionel motor, hvor en sådan infrastruktur ikke er tilgængelig (elektrodiesel).
- 6.14. Infrastruktur til jernbanetransport, hvor aktiviteten blandt andet skal efterleve følgende kriterie: Infrastruktur og anlæg er beregnet til overførsel af passagerer fra jernbane til jernbane eller fra andre former til jernbane.

Taxonomy-eligibility udtrykkes ved en KPI og opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, CAPEX og OPEX, der kan anses for Taxonomi-eligible og koncernens samlede henholdsvis omsætning, CAPEX og OPEX.

Opgørelsen af KPI'er for henholdsvis omsætning, CAPEX og OPEX er beskrevet nedenfor.

KPI for Omsætning

Tæller:

Taxonomy-eligible omsætning er opgjort som den andel af DSB's omsætning, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter. Omsætningen omfatter Passageromsætning, Trafikkontraktindtægter, Reparation og vedligehold af togmateriel mv., Salg og udlejning af togmateriel og Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver.

Indtægter ved salg eller udlejning af ejendomme og arealer eller indtægter ved salg af kioskvarer mv. er ikke en del af de økonomiske aktiviteter, som er omfattet af Taksonomiforordningen og er derfor ikke medtaget.

Nævner:

Koncernens samlede indtægter, som de fremgår i note 2.1, 2.2 og 2.3.

KPI for Omkostninger (OPEX)

OPEX defineres som direkte ikkekapitaliserede omkostninger, der vedrører forskning og udvikling, foranstaltninger til renovering af bygninger, kortfristede leasingkontrakter, reparation og vedligeholdelse samt eventuelle andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver jf. Bilag I afsnit 1.1.3.1 til Kommissionens Delegerede Forordning af 6. juli 2021.

Ved gennemgang af den engelske version af nævnte delegerede forordning er det vurderet, at det der i den danske version benævnes 'den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver' kan udstrækkes til at omfatte driftsomkostninger relateret til materielle anlægsaktiver.

Tæller:

Taxonomy-Eligible OPEX er opgjort som den andel af driftsomkostningerne, der kan henføres til en af ovenstående aktiviteter. OPEX omfatter omkostninger i forbindelse med togkørsel - herunder omkostninger til togpersonale, energi, vedligeholdelse, materielleje, service på stationer, materielanskaffelsesprojekter samt omkostninger ved trafikafvikling.

Personaleomkostninger af rent administrativ karakter er ikke medtaget. Herudover er omkostninger afholdt i henholdsvis DSB Ejendomsudvikling A/S og DSB Service & Retail A/S ikke omfattet af Taksonomiforordningen og derfor ikke medtaget.

Nævner:

Koncernens samlede driftsomkostninger, som de fremgår i note 2.5, 2.6 og 2.10.

KPI for Investeringer (CAPEX)

Tæller:

Eligible CAPEX er opgjort som den andel af DSB's investeringer, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter. Der er primært tale om investeringer i nyt eldrevet togmateriel, store eftersyn - herunder indkøb af omløbs- og reservedele, investeringer på stationer og i salgs- og informationssystemer.

Investeringer i relation til kioskaktiviteter og salg af ejendomme og arealer er ikke medtaget, idet disse økonomiske aktiviteter ikke er omfattet af Taksonomiforordningen.

Nævner:

Koncernens tilgang af immaterielle og materielle anlæg, som fremgår af note 3.1 og 3.2.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

11. februar 2021
DSB's årsrapport 2020

1. marts 2021
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2021

24. marts 2021
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

12. april 2021
Meddelelse vedr. tildeling af kontrakt for Nye Tog

12. maj 2021
Delårsrapport 1. kvartal 2021

19. maj 2021
Indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde 2021

24. august 2021
Halvårsrapport 2021

5. oktober 2021
Meddelelse: DSB's kommercielle direktør fratræder

4. november 2021
Delårsrapport 3. kvartal 2021.

Organisation

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 15. marts 2021 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2023.

Formand for:

- bestyrelsen for SimCorp A/S
- bestyrelsen for Nordea-fonden og Tietgen-fonden
- Investeringskomiteen - The Danish SDG Investment Fund
- Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond.

Næstformand for:

- bestyrelsen for Lundbeckfonden og Lundbeckfonden Invest.

Medlem af:

- bestyrelsen for Falck A/S
- bestyrelsen for Axcel Future
- bestyrelsen for Gösta Enboms Fond
- Det Systemiske Risikoråd.



Anne Hedensted Steffensen, næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. maj 2021.

Udløb af valgperiode: 2023.

Næstformand for:

- bestyrelsen for Ulykkesforskningsforbundet for Dansk Søfart
- bestyrelsen for Nationalbankens Jubilæumsfond
- Danmarks Nationalbanks Repræsentantskab.

Medlem af:

- bestyrelsen for Tænketanken Europa.

Administrerende direktør i Danske Rederier.



Henrik Amsinck

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

Genvalgt 15. marts 2021 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2023.

Medlem af:

- bestyrelsen for LEGO GmbH
- bestyrelsen for LEGO India, Private Limited
- bestyrelsen for STG A/S
- Entreprise 50 (Globalt CIO netværk).



Hanne Blume

Indtrådt i DSB's bestyrelse 29. juni 2018 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Genvalgt 10. marts 2020 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2022.

Formand for:

- bestyrelsen for Insero Horsens.

Medlem af:

- bestyrelsen for Nel ASA
- bestyrelsen for University College Syddanmark (UC Syd)
- bestyrelsen for Danmarks Cykle Union.

**Carsten Gerner**

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

Genvalgt 10. marts 2020 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2022.

Næstformand for:

- bestyrelsen for Ib Andresen Industri A/S
- bestyrelsen for IAI Holding A/S.

Medlem af:

- bestyrelsen for Boligfonden DTU
- bestyrelsen for Impero A/S.

Administrerende direktør i CARGER INVEST ApS.

**Christina Grumstrup Sørensen**

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

Genvalgt 15. marts 2021 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2023.

**Thomas Bryan-Lund**

Indtrådt i DSB's bestyrelse 10. marts 2020 (medarbejder-valgt).

Lokomotivfører kørelærer (S-tog).



Preben Steenholdt Pedersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2011 (medarbejder-
valgt).

Genvalgt 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).

Lokomotivinstruktør.

Formand for:

Vejlekassen c/o Tjenestemændenes Forsikring.

Næstformand for:

Dansk Jernbaneforbund.

Medlem af:

- bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
- bestyrelsen for Tjenestemændenes Forsikring
- bestyrelsen for TJM Bolig A/S
- bestyrelsen for Interesseforeningen
- bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1
- bestyrelsen for Transporterhvervets Uddannelser (TUR).



Lone Riis Stensgaard

Indtrådt i DSB's bestyrelse 8. marts 2019 (medarbejder-
valgt).

Genvalgt 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).

Overtrafikkontrollør.

Fællestillidsrepræsentant for:

- HK Tjenestemænd.

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
- forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri.



Thomas Thellersen Børner, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2013.



Jan Sigurdur Christensen, direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2014.

Har opsagt sin stilling og fratræder 1. marts 2022.

Næstformand for:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Medlem af:

- bestyrelsen for DI Transport
- bestyrelsen for DOT I/S
- udvalget DI Transport og Infrastruktur
- Udvalget for Kollektiv Mobilitet.



Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.

Formand for:

- bestyrelsen for Bladins Foundation.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S.



Per Schrøder, direktør for Drift

Ansæt i DSB siden 2018.

Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.



Mette Rosholm, direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- bestyrelsen for M/S Museet for Søfart.



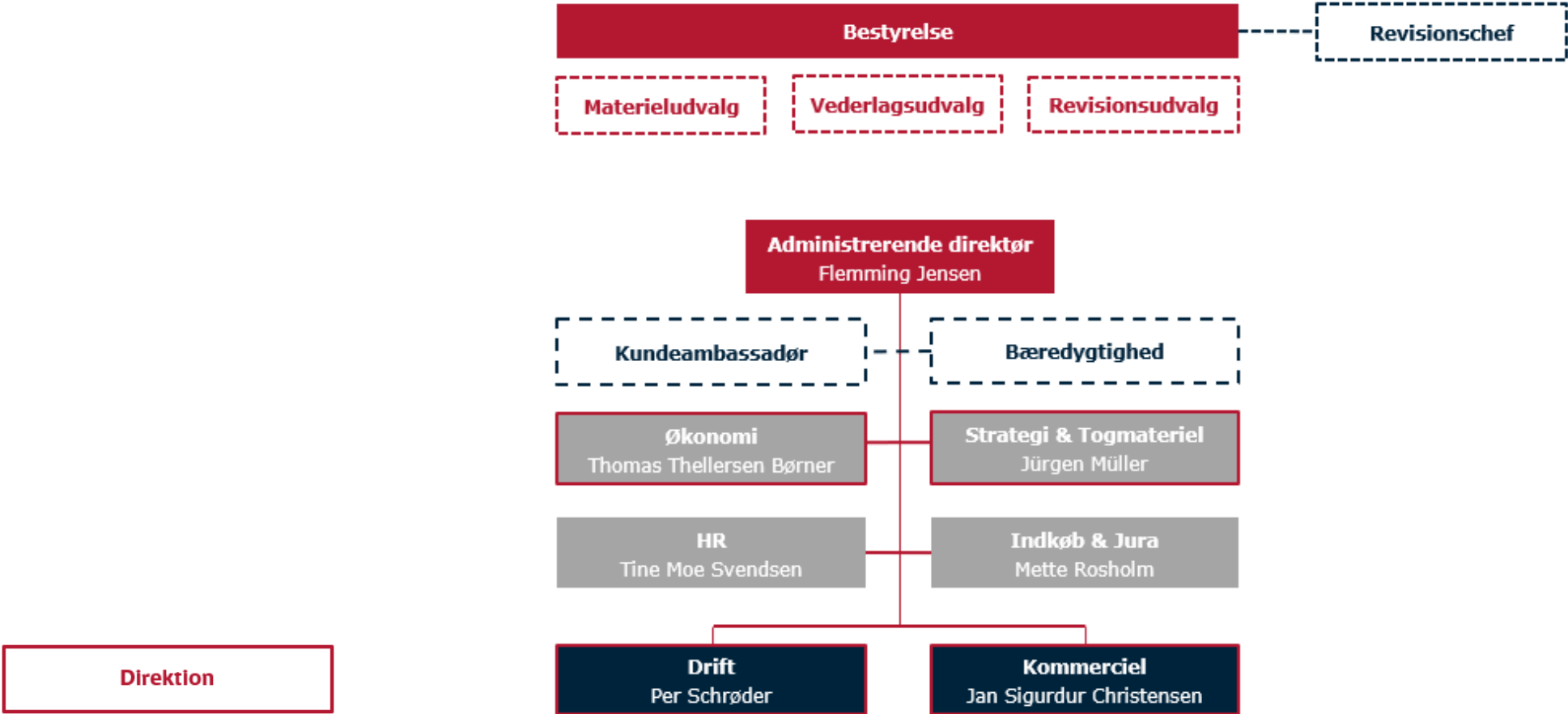
Tine Moe Svendsen, direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Formand for:

- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening
- bestyrelsen for Jernbanernes Samarbejds- og Uddannelsesfond.

Organisationsdiagram



Finanskalender 2022

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2022	5. maj 2022
1. halvår 2022	25. august 2022
3. kvartal 2022	15. november 2022

Publikationer

Årsrapport for 2021 findes på www.dsb.dk

Miljøårsopgørelse for 2021 findes på www.dsb.dk

Vederlagsrapport for 2021 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 Transportministeriet

Revision

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Danmark, Filial af Nordea Bank Abp, Finland

Redaktionsansvarlige

Anne Rømer
Charlotte R Petersen

Grafisk design

Kommunikation & Branding



Strækingsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2021.

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

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2021, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogstrafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 10. februar 2022

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Regnskab

DSB har udviklet en rapportering af økonomien for togdriften opdelt på aktivitetsområder for at bidrage til transparens i togdriftens økonomi og resultater. Kombineret med en opsplitning af operatøropgaven på strækninger bidrager dette til at give transparens om DSB's togdrift, ligesom DSB løbende anvender strækningsregnskabet til at effektivisere.

Følgende kan fremhæves:

- COVID-19 situationen i Danmark har i høj grad også i 2021 påvirket passageromsætningen, som for alle 3 områder indenfor Togkørsel er på et væsentligt lavere niveau end normalt
- Resultaterne i 2021 er påvirket af kompensation for økonomiske tab i 2020 som følge af COVID-19
- Der er indgået tillægskontrakt med Transportministeriet, som giver dækning af tab af passageromsætning i 2021, i forhold til 2019, i perioder hvor COVID-19 og de af medfølgende restriktioner har påvirket rejsetallene
- Kompensationer og tillægskontrakt medfører, at resultaterne i Togkørsel er overskudsgivende i 2021.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne Togkørsel, Togsysteem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring af tog

- Togsysteem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog - fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation og billetsalg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum og de relative omkostninger til stationer, som DSB ikke betjener, men som DSB drifter og vedligeholder, og som ikke bliver omkostningsdækket af de øvrige operatører.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik, S-togstrafik og Øresundstrafik. Togsysteem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og kundeservice samt Trafikafvikling og fællesfunktioner.

I 2021 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 10.215 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 3.815 mio. kr. i 2021 og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne²⁾, hvilket vil sige passagertogtrafikken, mens Togsysteemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af trafikkontraktindtægter. Provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører er fordelt til Systemer & Kanaler og udgjorde 28 mio. kr. af Andre driftsindtægter. Salg af Vectron ellokomotiver til materielselskaber fremstår under Andre driftsindtægter i Materiel og udgør 652 mio. kr.

Den danske passagertogstrafik er præget af et ønske om sammenhæng i den kollektive transport - herunder en integreret og ensartet kundeoplevelse på tværs af hele rejsen. For at kunne levere dette er sektoren for kollektiv transport præget af en høj grad af integration og samarbejde på tværs af trafikselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - som for eksempel Rejsekort, Rejseplanen og DOT. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafikselskaber og operatører.

1. januar 2021 trådte en ændret bekendtgørelse³ i kraft og fjernede dermed den del omhandlende den tidligere omtalte Metrodobbeltfaktor. Metrodobbeltfaktoren betød, at Metroselskabet I/S modtog en andel af den samlede passageromsætning, der oversteg metroens andel af det samlede antal rejser i hovedstadsområdet. Denne overproportionale andel havde en negativ effekt på DSB's passageromsætning.

Den gældende bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet mellem de nuværende parter på Sjælland; Trafikselskabet Movia, Metroselskabet og DSB udløber 30. juni 2022. Derfor arbejdes der på en ny indtægtsfordelingsmodel. Den nye model er en såkaldt kildefordelingsmodel baseret på blandt andet anvendelse af rejsekortdata frem for selskabernes egne tællesystemer og rejsetalsopgørelser. Kildefordeling er allerede implementeret mellem parterne i Vestdanmark og på tværgående landsdels rejser og tilbyder et markant bedre og mere transparent grundlag for DSB's indtægtsdeling.

²⁾ 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 Togsysteem, ville

det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

³ Jævnfør BEK nr. 804 af 04/05/2021: Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet

I 2021 har DSB udført entreprenørkørsel for Arriva Danmark på én strækning i Midt- og Vestjylland. Det skal ses i lyset af, at togbetjeningen i området generelt er overdraget fra DSB til Arriva Danmark i forlængelse af en politisk beslutning herom. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgang i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgang for kunderne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, mens DSB kompenseres gennem kontraktbetaling.

I 2021 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 5.075 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten. Trafikkontraktindtægterne er i 2021 påvirket af kompensation for økonomisk tab i 2020 som følge af COVID-19.

DSB har et overordnet formål om, at der skal være plads til alle på rejsen mod det bæredygtige, som er baseret på DSB's samfundsopgave med at afhjælpe trængsel og være et klimavenligt alternativ til biltrafikken. DSB's investering i nye eldrevne tog og grønne værksteder skal sammen med statens investeringer i jernbaneinfrastruktur være med til at sikre realiseringen af de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen. Det vil for kunderne betyde kortere rejsetid, højere frekvens og punktlighed samt øget komfort.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 37 procent, Trafikkontraktindtægter 50 procent og Andre driftsindtægter 13 procent.

Trafikkontraktindtægter er i overensstemmelse med trafikkontrakten med staten 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. De resterende trafikkontraktindtægter tilfalder Togkørsel.

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

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel finansierede 64 procent Togkørsel og 34 procent Togsystemopgaver, mens de resterende 2 procent finansierede Generelle forpligtelser og Øvrige.

I 2021 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 8.562 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 63 procent anvendt til Togkørsel, 36 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser og Øvrige.

For både indtægter og omkostninger er der 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 strækningsekonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitetstræk i områderne.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder

Beløb i mio. kr.	Offent- lige service- ydelser	Togkørsel			Togsystem			Gene- relle forplig- telser ²⁾	Øvrige ³⁾
		Fjern- og Regio- naltogs- trafik	S-togs- trafik	Øre- sunds- trafik ¹⁾	Statio- ner	Materiel	Syste- mer & Kanaler		
Passageromsætning	3.815	2.228	1.165	422	0	0	0	0	0
Trafikkontraktindtægter	5.075	1.875	419	277	768	350	1.360	26	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	1.325	87	31	54	82	803	153	4	111
Indtægter før udlejning af togmateriel	10.215	4.190	1.615	753	850	1.153	1.513	30	111
Udlejning af togmateriel	812	0	0	0	0	812	0	0	0
Indtægter i alt	11.027	4.190	1.615	753	850	1.965	1.513	30	111
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer ⁵⁾	1.092	308	69	35	1	676	3	0	0
Andre eksterne omkostninger	4.848	2.179	504	376	485	397	780	21	106
Personaleomkostninger	2.622	1.181	452	245	106	77	579	-29	11
Omkostninger før leje af materiel	8.562	3.668	1.025	656	592	1.150	1.362	-8	117
Leje af togmateriel	812	250	504	58	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.374	3.918	1.529	714	592	1.150	1.362	-8	117
Resultat før af- og nedskrivninger	1.653	272	86	39	258	815	151	38	-6
Af- og nedskrivninger	1.159	34	11	5	185	812	75	37	0
Resultat af primær drift	494	238	75	34	73	3	76	1	-6
Finansielle poster, netto	-31	-1	-1	0	-20	-3	-5	-1	0
Resultat før skat	463	237	74	34	53	0	71	0	-6
Skat af årets resultat	-87								
Årets resultat	376								
Fordeling:									
Trafikkontaktindtægter		37%	8%	5%	15%	7%	27%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		41%	16%	7%	8%	11%	15%	0%	2%
Omkostninger før leje af togmateriel		43%	12%	8%	7%	13%	16%	0%	1%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	10.564	3.953	1.541	719	797	1.965	1.442	30	117

- ¹⁾ Øresundstrafik omfatter Øresund - over broen samt Kyst- og Kastrupbanen.
- ²⁾ Generelle forpligtelser vedrører tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum i Odense, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, de relative indtægter og omkostninger til trafikuaafhængige stationer, som ikke bliver dækket af de øvrige operatører samt uddannelse af lokomotivførere på den offentlige lokomotivføreruddannelse.
- ³⁾ Øvrige vedrører regulering af nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden, omkostninger til forberedelse af frasalg af reservedelsværksteder samt elimineringsposter.
- ⁴⁾ Andre driftsindtægter indeholder salg af vedligeholdelse af togmateriel, udlejning af ejendomme, gevinst ved salg af togmateriel, provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, udlejning af togmateriel samt salg af Vectron ellokomotiver til materielselskaber.
- ⁵⁾ Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder under Materiel indkøbet af Vectron ellokomotiver, som videresælges til materielselskaber.

Omkostninger til Togkørsel

I 2021 er størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster anvendt til Togkørsel (6.213 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regional-togtrafik (3.953 mio. kr.), S-togtrafik (1.541 mio. kr.) og Øresundstrafik (719 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 2.806 mio. kr. eller 45 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.430 mio. kr. eller 23 procent, jævnfør Figur 1.

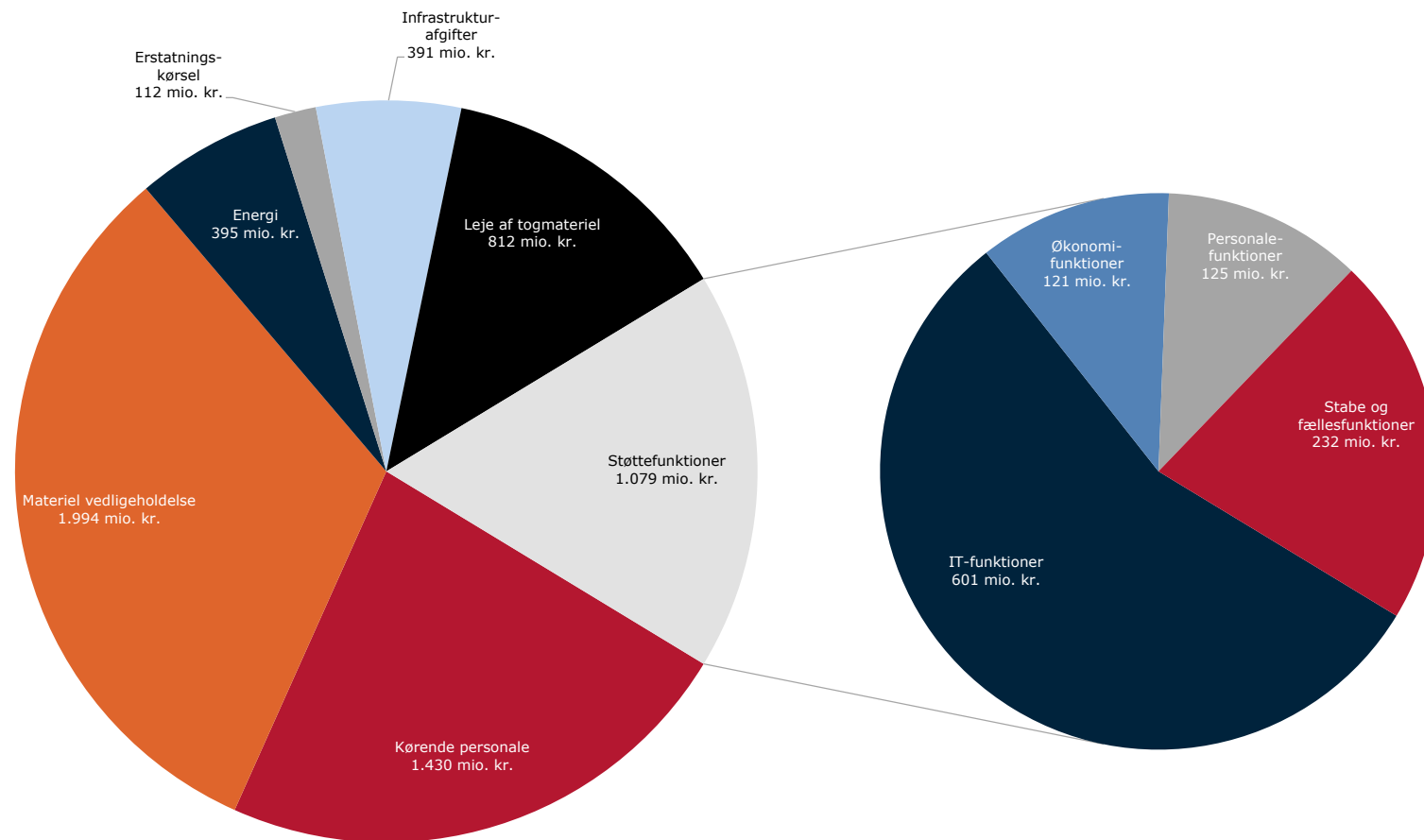
De kommende år udføres et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en velfungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne påvirkes DSB's økonomi i betydelig grad. Det gælder særligt i form af tab af passageromsætning, når kunder fravælger toget til fordel for andre transportformer, men også i form af øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Banedanmarks bevillinger dækker projektkomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af sporspærring. DSB har i 2021 afholdt 112 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 1.079 mio. kr. eller 17 procent

Figur 1: Omkostninger til Togkørsel

Beløb i mio. kr.



af omkostningerne til Togkørsel. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Stabe og fællesfunktioner samt Økonomi- og Personalefunktioner.

Mere end halvdelen af omkostningerne til Støttefunktioner er personale- og konsulentomkostninger. Resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger, markedsføring og afskrivninger mv.

Omkostninger til Støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområder 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. Overdragelse af trafik til andre operatører har således 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, udgjorde i 2021 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.239 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf blev 1.442 mio. kr. eller 64 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 797 mio. kr. eller 36 procent blev anvendt til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevenndte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (Betjent salg, Selvbetjent salg og Øvrige salgskanaler), Kundeservice, Trafikinfor-mation, Rejsekort og Marketing. Trafikafvikling & Fællesfunkti-oner indeholder trafikvendte aktiviteter såsom personale-, materiel- og trafikplanlægning, trafikuddannelse, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark. Togsystem skal på linje med Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte om-kostninger og derfor bære en andel af de samlede støtte-funktioner.

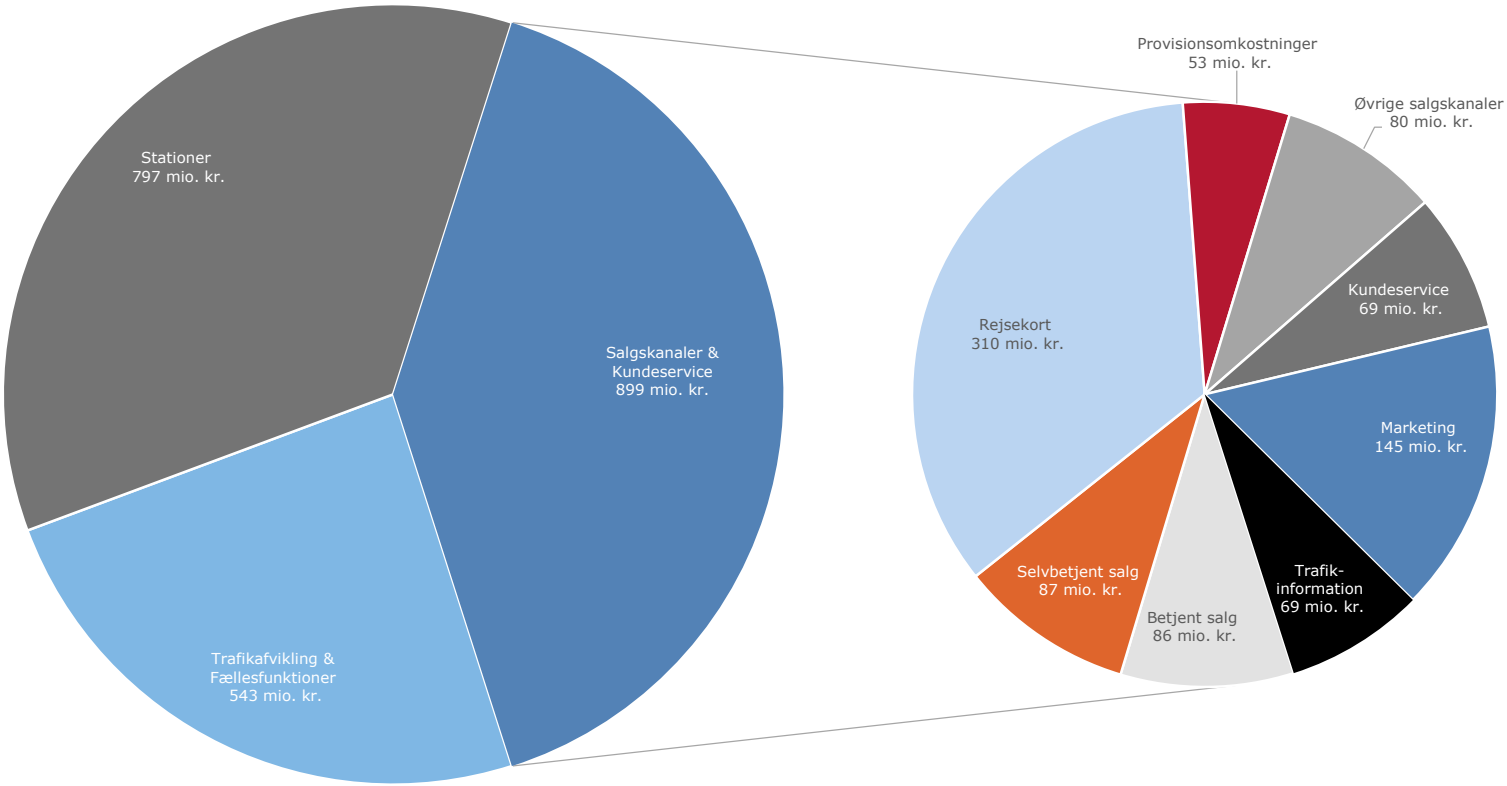
Moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet kon-cernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balan-cen.

I 2021 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 417 mio. kr. DSB og et antal tilknyttede virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret. Den ikke afløftningsberettigede moms for-deles til aktivitetsområderne efter de medgåede aktiviteters

Figur 2: Omkostninger til Togsystem

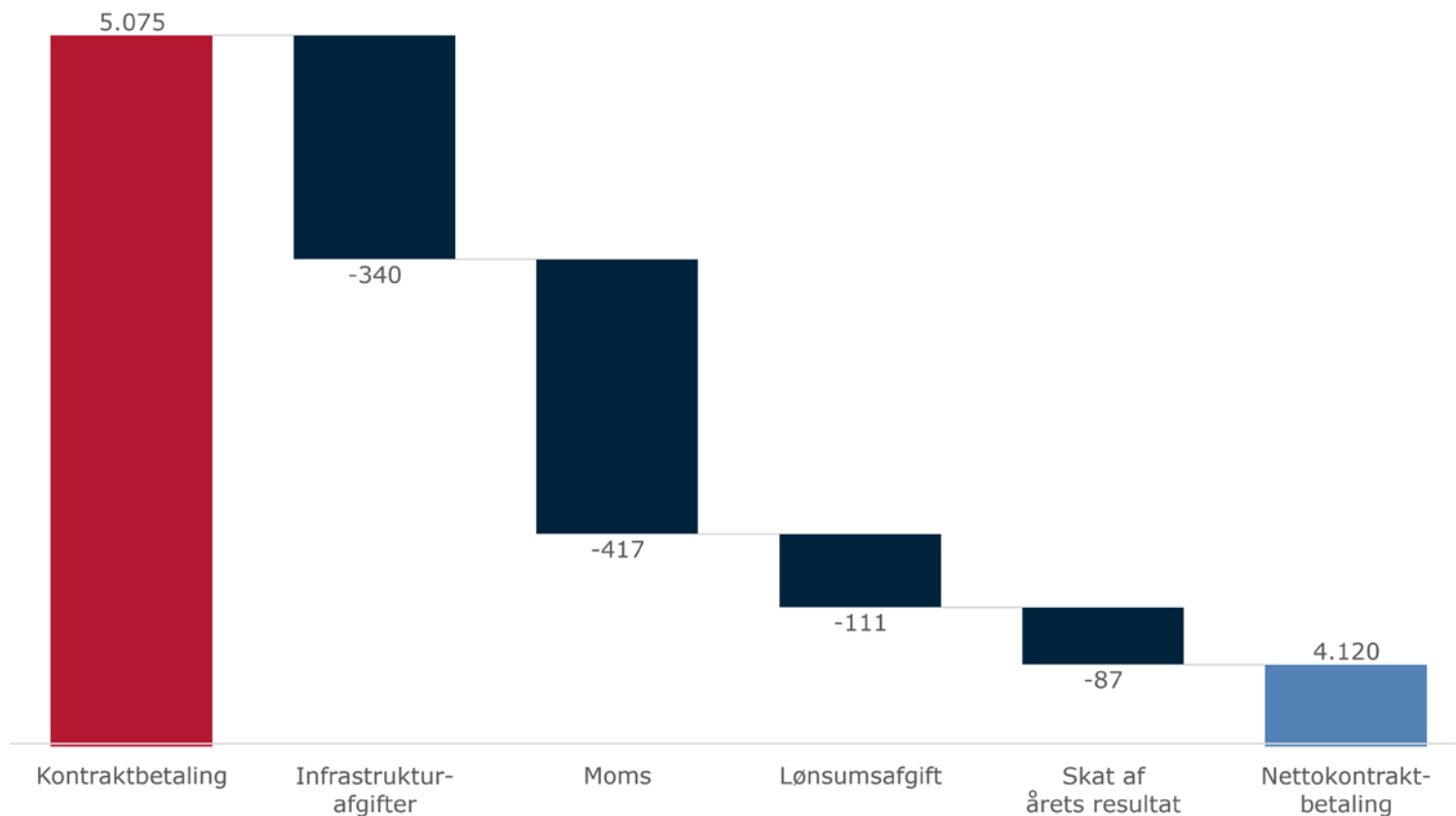
Beløb i mio. kr.



relative momstræk. Derefter følger den ikke afløftningsbe-rettigede moms de egentlige omkostninger igennem forde-lingsmodellen.

Figur 3: Statens nettokontraktbetaling til DSB

Beløb i mio. kr.



Skat fordeles ikke til aktivitetsområder og strækninger. I Hovedregnskabsopstillingen opdeles skat af årets resultat mellem Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter. Skatten relateret til Offentlige serviceydelser er opgjort til 87 mio. kr. i 2021.

Årets resultat og opgørelse af nettokontraktbetaling

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 376 mio. kr. Årets resultat tilgår DSB's egenkapital, og dermed øges ejerens - statens - værdi af DSB med årets resultat. I kontraktbetalingen fragår diverse afgifter - skat, moms og lønsumsafgifter, som går tilbage til staten, ligesom DSB betaler infrastrukturafgifter for at benytte den infrastruktur - spor og faste forbindelser, DSB benytter i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Figur 3**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.** opgør således statens nettokontraktbetaling til DSB, når der er taget højde for disse forhold, det vil sige, når kontraktbetalingen er fratrasket den interne omfordeling af ressourcer i sektoren samt omfordeling til andre statslige aktører. Nettokontraktbetalingen er dermed et udtryk for statens reelle betaling til DSB for Togdrift.

Statens nettokontraktbetaling til DSB udgør således 4.120 mio. kr.

Strækingsregnskab

Strækingsregnskabet 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 et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift.

I et bredere perspektiv er strækingsregnskabet 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 distributions-systemer til stationsdrift. Det er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækingsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører - heller ikke selv om 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 strækingsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders - i forskelligt omfang er variable med produktionens omfang. 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.

Strækingsregnskabet er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler omkostningerne 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 statslige trafikkontraktindtægter.

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 så vidt 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 og 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 sædekapaaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 4 og Tabel 5. Pladskilometer ta-

ger 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.

Opgørelsen af personkilometer er behæftet med usikkerhed, idet opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte kunde rejser, i vid udstrækning baseres på stikprøvevise kundeundersøgelser og -tællinger. Som eksempel kan det ikke opgøres præcist, hvor ofte eller hvor langt en pendler med periodekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter (jævnfør figur 10).

Tabel 2: Strækingsregnskab for Togkørsel Fjerntog, Regional Vest og Øst

Beløb i mio. kr.	Passager- omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedlige- holdelse	Energi	Erstatnings- kørsel	Infrastruk- tur- afgifter	Direkte om- kostninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunkti- onsomkost- ninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	748	765	168	285	69	34	84	640	63	134	-72
København - Aalborg (InterCity)	470	488	187	228	59	9	93	576	58	143	-289
København - Esbjerg (InterCity)	327	336	87	85	18	4	56	250	24	69	-7
København - Odense - Hamborg (InterCity)	82	84	17	45	13	1	13	89	-17	14	-2
Fjerntog	1.627	1.673	459	643	159	48	246	1.555	128	360	-370
Aarhus - Hamborg	15	16	6	15	4	0	1	26	-22	5	7
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	81	86	46	159	22	2	10	239	13	38	-204
Odense - Fredericia	19	21	19	22	4	0	3	48	4	14	-45
Aarhus - Fredericia - Flensborg	33	35	21	18	5	1	5	50	5	15	-35
Fredericia - Sønderborg	30	32	26	17	4	0	4	51	5	20	-44
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	16	9	2	0	2	29	2	12	-42
Regional Vest	178	191	134	240	41	3	25	443	7	104	-363
København - Holbæk - Kalundborg	191	201	107	240	37	3	11	398	40	84	-321
København - Roskilde - Ringsted - Slagelse	86	93	65	113	17	2	7	204	31	51	-193
København - Nykøbing F. - Rødby Færge	132	141	93	210	34	26	11	374	40	72	-345
Køge - Næstved	14	16	19	17	4	1	3	44	4	14	-46
Regional Øst	423	451	284	580	92	32	32	1.020	115	221	-905
Fjern- og Regionaltogets trafik	2.228	2.315	877	1.463	292	83	303	3.018	250	685	-1.638

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel Øresund og S-tog

Beløb i mio. kr.	Passager- omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedlige- holdelse	Energi	Erstatnings- kørsel	Infrastruk- tur- afgifter	Direkte om- kostninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støttefunktio- nsomkost- ninger	Resultat
København - Helsingør	226	263	144	137	23	4	12	320	26	104	-187
København - Malmø	196	213	49	63	11	4	76	203	32	34	-56
Øresunds trafik	422	476	193	200	34	8	88	523	58	138	-243
Central (Hellerup-Valby)	432	440	94	63	11	5	0	173	113	67	87
Køge (Sydhavn - Køge)	156	161	63	70	15	8	0	156	98	45	-138
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	108	111	25	23	5	2	0	55	34	18	4
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	130	134	54	58	13	2	0	127	81	38	-112
Farum (Ryparken - Farum)	76	79	33	33	7	1	0	74	51	24	-70
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	136	140	45	50	11	2	0	108	68	32	-68
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	25	26	10	9	2	0	0	21	14	7	-16
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	102	105	36	25	5	1	0	67	45	25	-32
S-togs trafik	1.165	1.196	360	331	69	21	0	781	504	256	-345
Togkørsel ekskl. trafikkontraktindtægter	3.815	3.987	1.430	1.994	395	112	391	4.322	812	1.079	-2.226
Beregnet trafikkontraktbetaling	0	2.571	0	0	0	0	0	0	0	0	2.571
Togkørsel inkl. trafikkontraktindtægter	3.815	6.558	1.430	1.994	395	112	391	4.322	812	1.079	345

Tabel 4: Strækingsregnskab for Togdrift Fjerntog, Regional Vest og Øst

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkost- ninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Om- kostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift re- sultat pr. person km ¹⁾	Person km mio. enhe- der ²⁾	Tog km mio. enhe- der
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	748	17	837	-72	29	189	-232	0,37	0,41	-0,27	844	6,16
København - Aalborg (InterCity)	470	18	777	-289	27	200	-462	0,25	0,41	-0,85	541	7,03
København - Esbjerg (InterCity)	327	9	343	-7	17	136	-126	0,32	0,33	-0,34	368	3,30
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	82	2	86	-2	3	24	-23	0,22	0,23	-0,29	79	1,13
Fjerntog ³⁾	1.627	46	2.043	-370	76	549	-843	0,31	0,38	-0,46	1.832	17,62
Aarhus - Hamborg ³⁾	15	1	9	7	1	6	2	0,13	0,09	0,00	14	0,59
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	81	5	290	-204	9	71	-266	0,16	0,56	-2,79	95	2,57
Odense - Fredericia	19	2	66	-45	2	25	-68	0,11	0,37	-4,42	15	0,81
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	33	2	70	-35	3	22	-54	0,24	0,51	-1,61	33	0,82
Fredericia - Sønderborg	30	2	76	-44	3	25	-66	0,15	0,38	-1,79	37	0,97
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	43	-42	1	14	-55	0,00	0,65	-1,23	45	0,44
Regional Vest ³⁾	178	13	554	-363	19	163	-507	0,15	0,45	-2,12	239	6,20
København - Holbæk - Kalundborg	191	10	522	-321	16	158	-463	0,21	0,56	-2,32	199	2,86
København - Roskilde - Ringsted - Slagelse	86	7	286	-193	10	95	-278	0,12	0,41	-3,16	88	1,77
København - Nykøbing F. - Rødby Færge	132	9	486	-345	12	112	-445	0,14	0,53	-2,47	181	2,93
Køge - Næstved	14	2	62	-46	3	27	-70	0,12	0,52	-4,34	16	0,78
Regional Øst	423	28	1.356	-905	41	392	-1.256	0,16	0,51	-2,60	484	8,34
Fjern- & Regionaltogstrafik ³⁾	2.228	87	3.953	-1.638	136	1.104	-2.606	0,24	0,43	-1,02	2.555	32,16

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.
²⁾ Person km er eksklusive transportforpligtelsen samt nye produkter.
³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Tabel 5: Strækingsregnskab for Togdrift Øresund og S-tog

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkost- ninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Om- kostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift re- sultat pr. person km ¹⁾	Person km mio. enheder ²⁾	Tog km mio. enheder
København - Helsingør	226	37	450	-187	21	202	-368	0,21	0,42	-1,89	195	3,11
København - Malmø	196	17	269	-56	21	215	-250	0,37	0,52	-1,84	136	1,45
Øresundstrafik	422	54	719	-243	42	417	-618	0,27	0,45	-1,86	331	4,56
Central (Hellerup - Valby)	432	8	353	87	21	226	-118	0,48	0,40	-0,64	183	2,48
Køge (Sydhavn - Køge)	156	5	299	-138	7	104	-235	0,13	0,25	-1,19	197	3,38
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	108	3	107	4	4	54	-46	0,28	0,28	-0,64	75	1,08
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	130	4	246	-112	6	100	-206	0,13	0,24	-1,48	138	2,81
Farum (Ryparken - Farum)	76	3	149	-70	4	54	-120	0,14	0,28	-1,88	65	1,53
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	136	4	208	-68	6	77	-139	0,15	0,24	-0,86	162	2,43
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	25	1	42	-16	1	18	-33	0,18	0,29	-3,60	9	0,40
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	102	3	137	-32	3	46	-75	0,29	0,38	-1,70	44	1,23
S-togstrafik	1.165	31	1.541	-345	52	679	-972	0,21	0,28	-1,11	873	15,34
Strækninger i alt ³⁾	3.815	172	6.213	-2.226	230	2.200	-4.196	0,24	0,38	-1,12	3.759	52,06
Offentlige serviceydelser ³⁾	3.815	172	6.213	-2.226	350	2.620	-4.496	0,24	0,38	-1,20	3.759	52,06

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.
²⁾ Person km er eksklusive transportforpligtelsen samt nye produkter.
³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Anvendt metode ved udarbejdelse af strækingsregnskabet

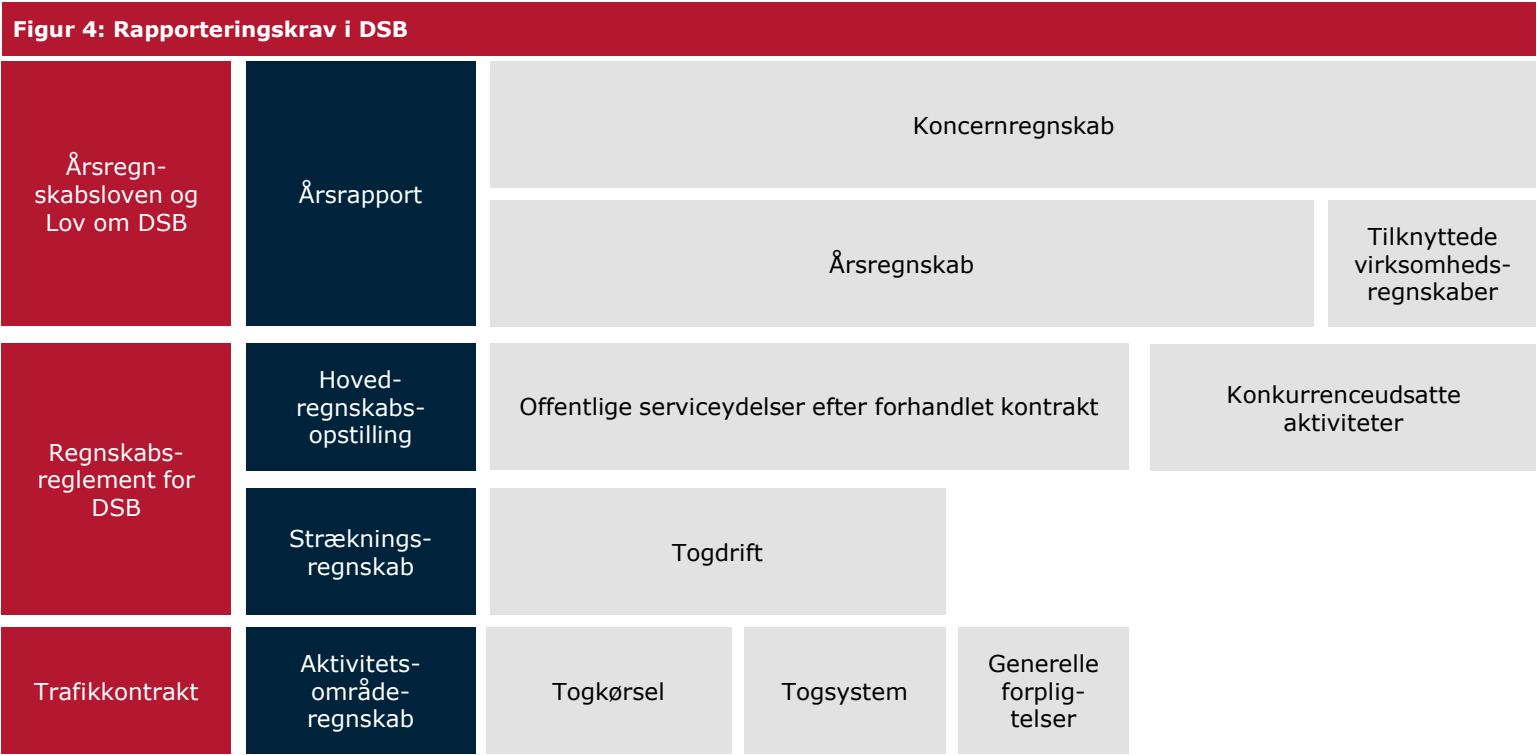
DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jævnfør figur 4. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB’s forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige vinkler, hvilket gør

det vanskeligt at gennemskue sammenhængen mellem de enkelte rapporter og samtidig hæmmer 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

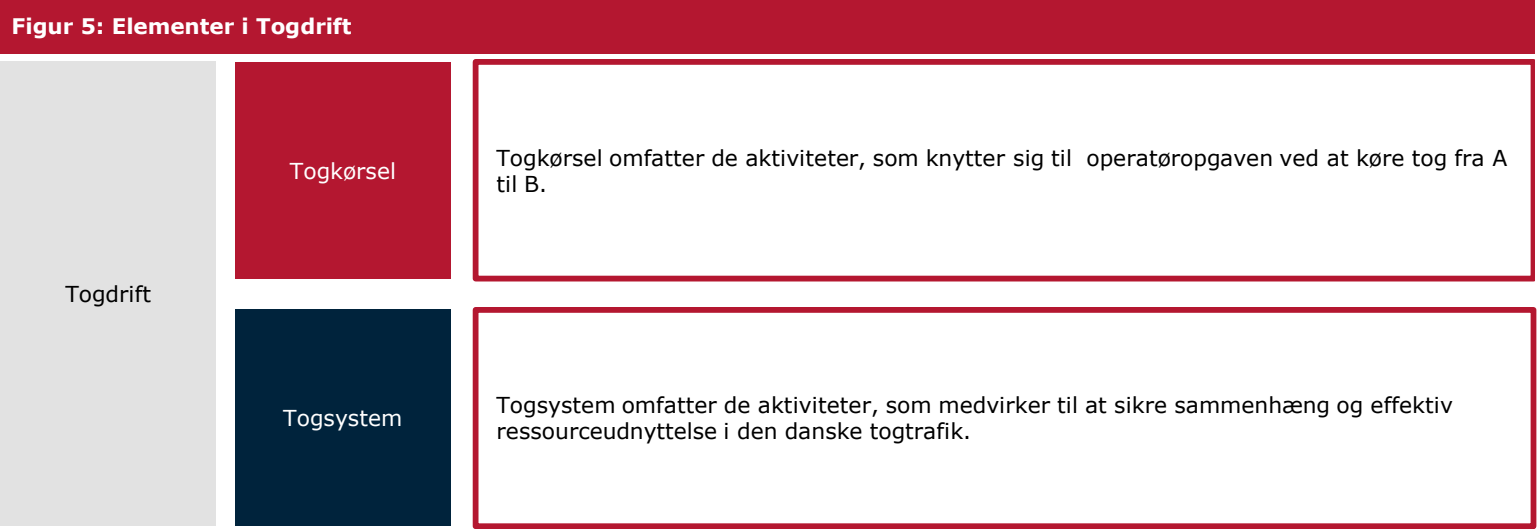
for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt trafik-kontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig stats-støtte. Hovedregnskabopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomhe-dens resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som udføres i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af den selvstændige offentlige virksomhed DSB’s aktiviteter. Det vil for eksempel sige, at DSB Vedlige-hold A/S ikke er omfattet direkte af den offentlige service-forpligtelse, men indirekte i form af de klargørings- og ved-ligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. DSB Service & Retail A/S er ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtelse.



Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet 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.

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 5.



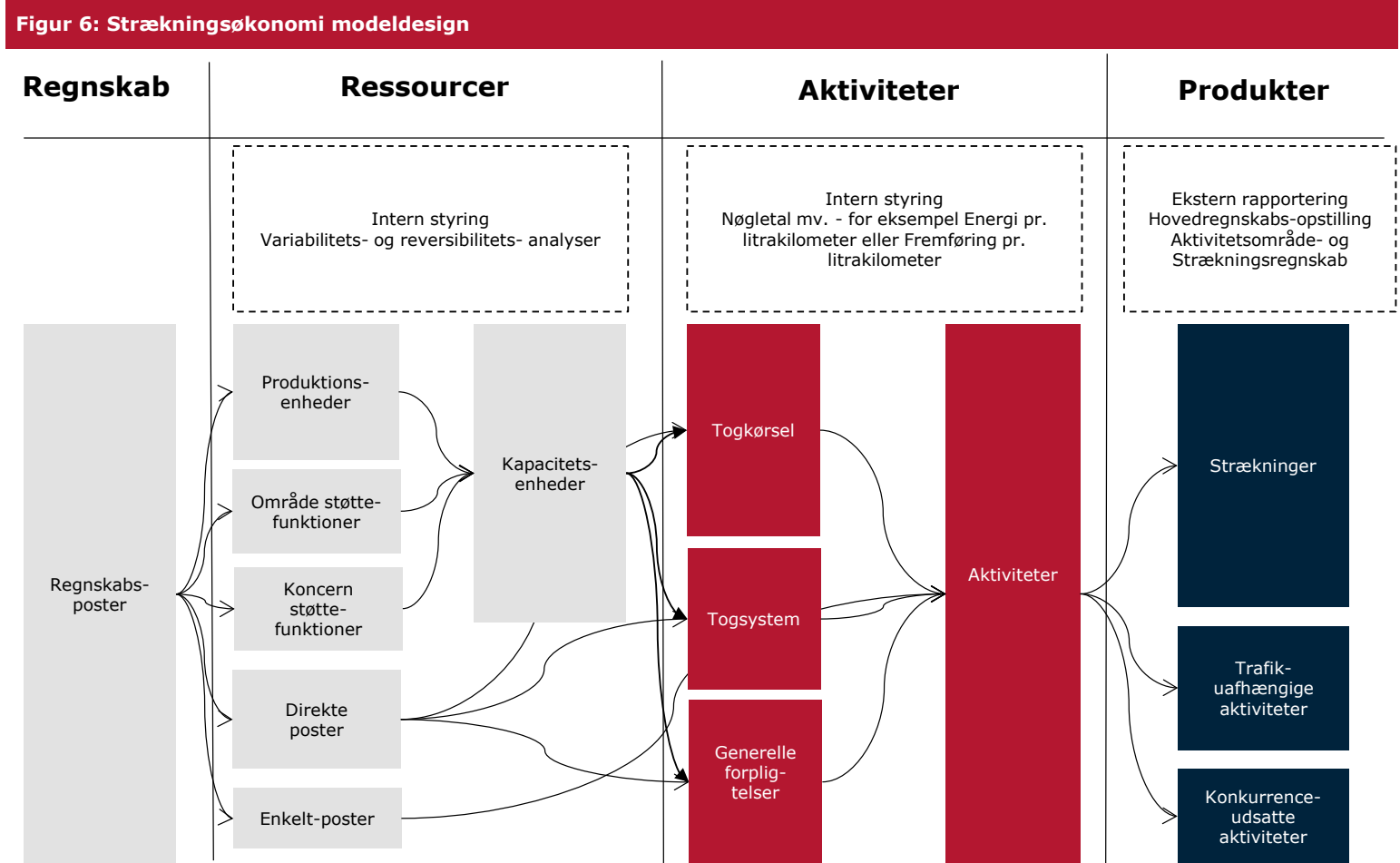
Strækningsøkonomimodellen
Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen og strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

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 6 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 støttefunktionerne 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 aktivitetsbaseret omkostningsfordeling. Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsreglementets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.



Definition af strækninger

Figur 7 viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2021. Ændringerne i forhold til 2020 er, at der er overdraget strækninger til henholdsvis Arriva og Lokaltog, samt at strækningen til Aalborg Lufthavn er åbnet.

Strækningerne, der er overgået til andre operatører, er følgende:

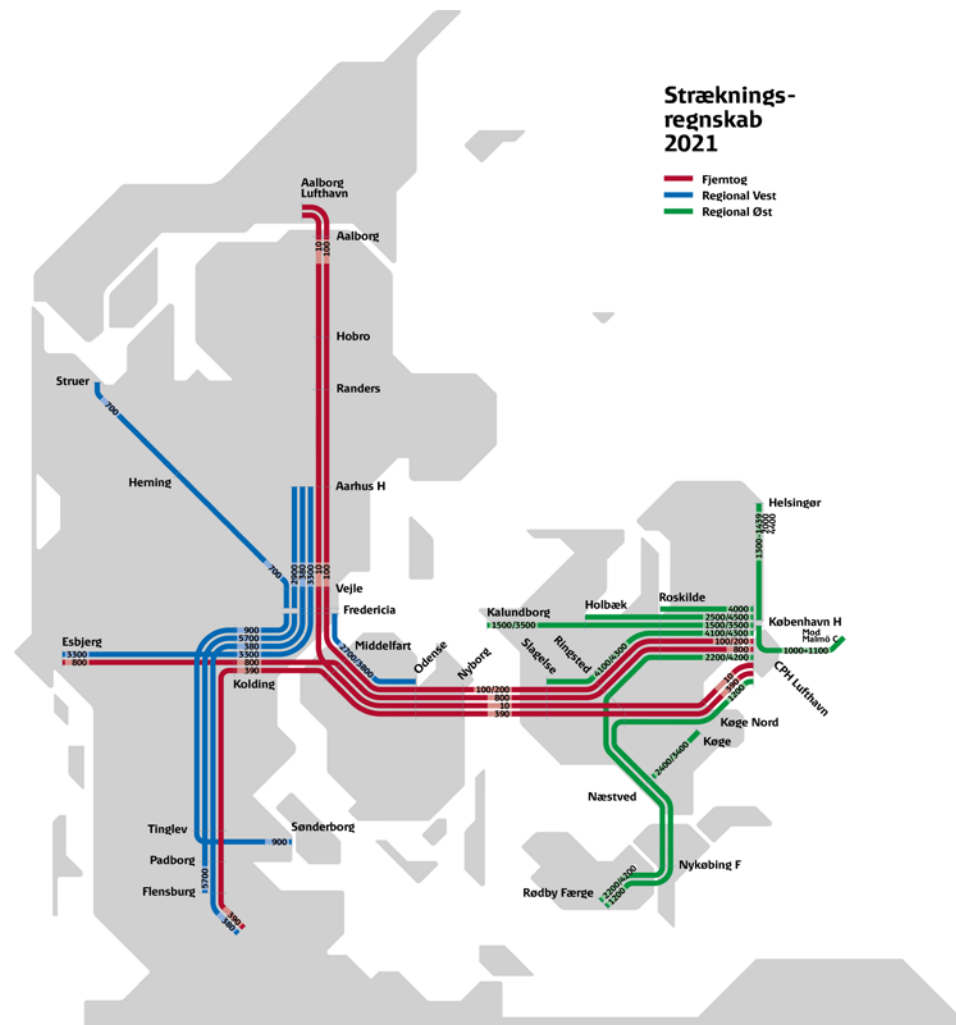
- Odense - Ringe - Svendborg
- Fredericia - Vejle - Struer (Regional Vest)
- Aarhus - Langå - Struer (entreprenørkørsel)
- Roskilde - Køge

Strækningerne som DSB har betjent i 2021, er defineret som følgende:

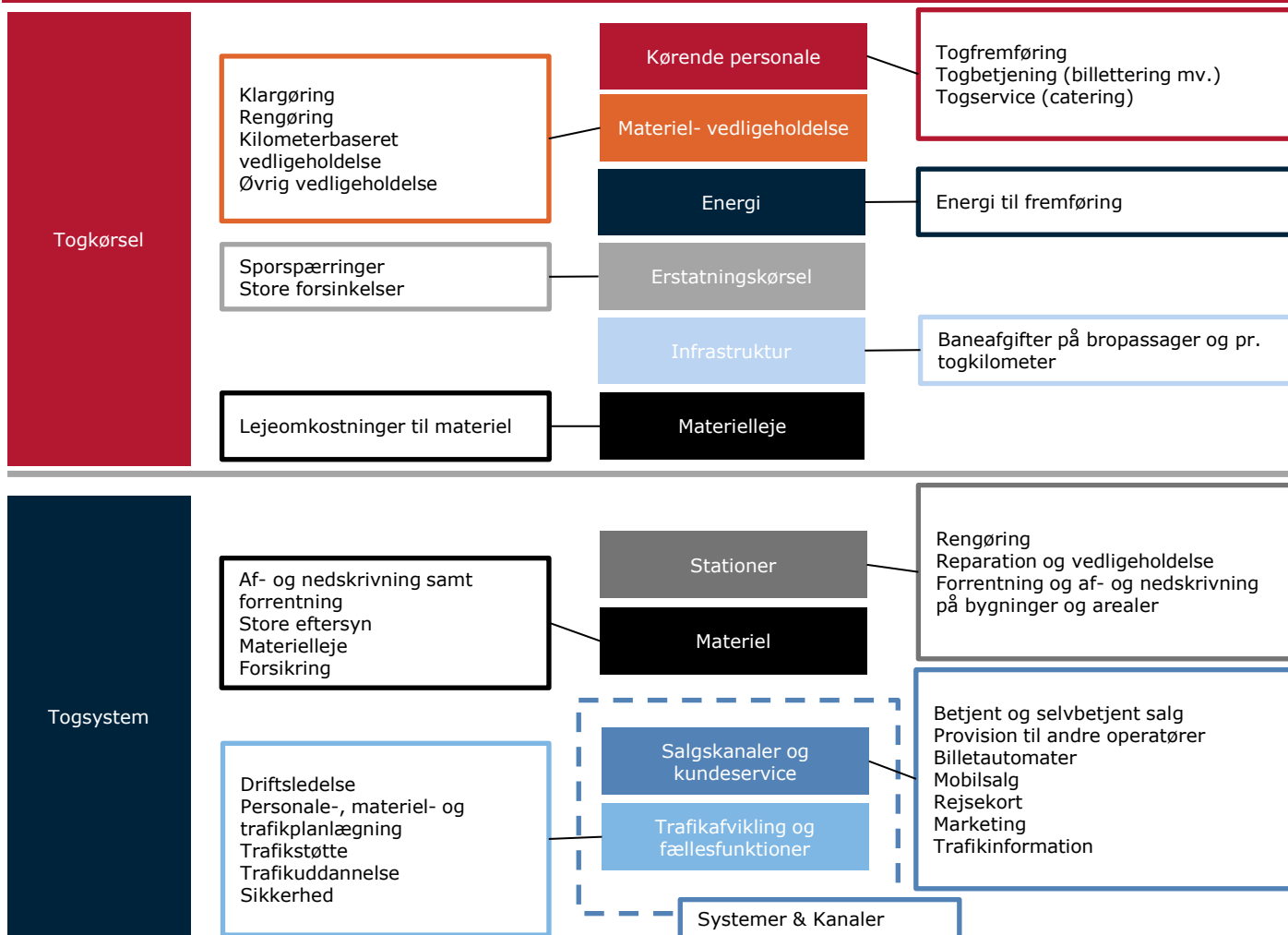
- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt og udgøres af InterCityLyn- og InterCity-strækningerne København - Aarhus - Aalborg, København - Aalborg, København - Esbjerg og København - Odense - Hamborg
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger defineres som regionaltog, fordi der reelt er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer (Fredericia - Vejle - Struer, Aarhus - Hamborg og Fredericia - Sønderborg)
- Fredericia - Vejle - Struer betragtes som særskilt strækning, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 8 gange i døgnet og ikke modtager den tilhørende passageromsætning, men i stedet kompenseres af Arriva

Figur 7: Strækningsdefinitioner 2021

Fjern- & Regionaltog



Figur 8: Aktiviteter i Togkørsel og Togsystem



- Øresundstrafikken opdeles i to strækninger (København - Helsingør og København - Malmø (kun til Øresund Grænse))
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion.

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 på at understøtte virksomhedens organisering og dermed den mest effektive samlede rapportering. 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 der en direkte allokering til strækningen
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figur 9 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 for eksempel IC3-togsæt fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra det antal litrakilometer, som IC3-togsættene har kørt

Figur 9: Væsentlige fordelingsnøgler for Togkørsel i strækningsøkonomimodellen	
Kørende personale	Lokomotivfører- og togførertimer samt antal rejsende
Materiel vedligeholdelse	Litra timer og litrakilometer
Energi	Litrakilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer
Materielleje	Gennemsnit

- Infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget på den enkelte strækning, samt efter hvor mange kilometer det enkelte tog har kørt.

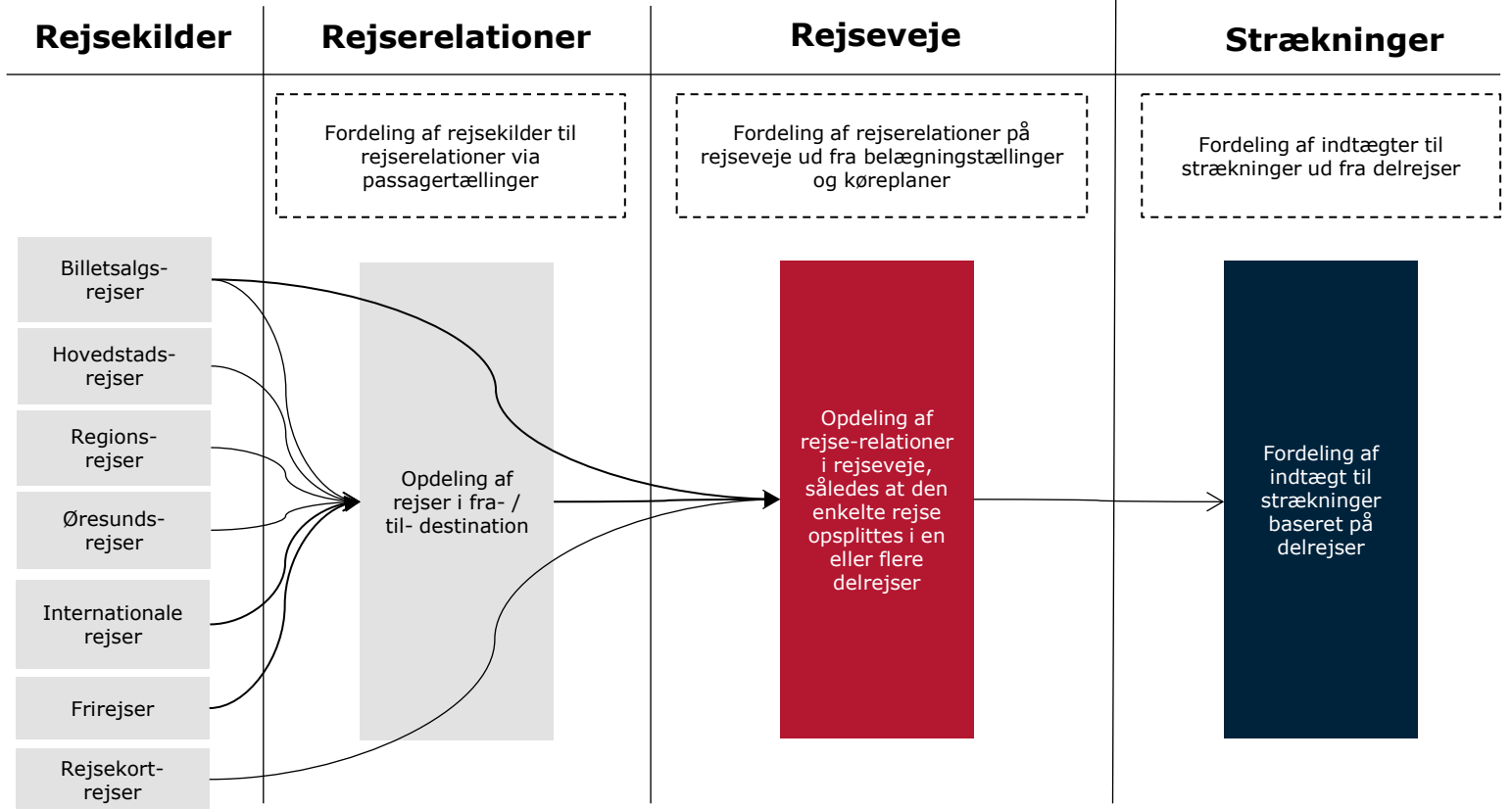
Fordeling af passageromsætning til strækninger
Det er ikke muligt direkte at opgøre antallet af rejser i DSB, hvilket skyldes, at det i den kollektive transport er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det gælder for såvel periodekort som enkeltrejser, idet det er muligt at købe en åben billet til for eksempel København - Odense. Dermed er det ikke muligt at afgøre, om rejsen blev 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 kompliceres endvidere af, at der i dag findes mange billetsystemer og takstområder, som skal koordineres på tværs af forskellige operatører.

For Fjern- & Regionaltog har DSB således en række rejsekilder, jævnfør figur 10, hvoraf de største er DSB's egne billet-salgsrejser 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 bliver blandt andet foretaget på grundlag af kundeundersøgelser⁴⁾ af rejsemønstre, som giver en statistisk vægt, der kan anvendes på

Figur 10: Principper for allokering af passageromsætning til strækninger



⁴⁾ BRIK-tællingen i hovedstadsområdet og Landstællingen, som foretages af COWI for Fjern- & Regionaltog.

rejsekilderne. Det betyder, at opdelingen er behæftet med statistisk usikkerhed relateret til stikprøvernes størrelse på den enkelte strækning relativt til den samlede rejsepopulation på strækningen.

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.

For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællingsystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

Fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder

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

Figur 11: Principper for fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder



Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele trafikkontraktindtægterne efter følgende metode:

- Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent
- Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser er baseret på omkostningsdækning
- Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent
- Kontraktbetalingen til Materiel dækker alle projektkomkostningerne i forbindelse med forberedelserne af indkøb

af nye eltogsæt, Fremtidens S-bane og Nye værksteder, eftersom Leje af togmateriel afregnes til togkørselsaktiviteten. Samtidig allokeres den dedikerede kontraktbetaling til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne samt forbedringer af IR4-togsæt⁵⁾ til Materiel.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik, Øresundstrafik og S-togstrafik. Hvis en strækning giver overskud uden kontraktbetaling, fordeles kontraktbetalingen alene til de underskudsgivende trafikområder.

⁵⁾ Jævnfør politisk aftale "Takstnedsættelser og investering til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012 samt politisk aftale "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.

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

Fordeling af leje af togmateriel

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, Fremtidens S-bane og Nye værksteder.

På Fjern- & Regionaltogsstrækninger, hvor der køres med dedikeret materiel (Aarhus - Hamborg, København - Odense - Hamborg og København - Malmø), afregnes strækningerne direkte med de specifikke materielomkostninger. Den resterende materielpulje betragtes som en fælles pulje og beregnes derfor som en gennemsnitlig materielleje ved brug af de kørte literakilometer på de enkelte strækninger. Leje af togmateriel for S-tog er alene baseret på de faktiske omkostninger til materiellet.

