



ÅRSRAPPORT 2022

Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige



Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053

Indhold

Ledelsesberetning	4	Resultater	53	ESG-rapportering	111
→ Formål og integreret rapportering	9	→ Hoved- og nøgletal	53	→ Opgørelse for 2022	112
2022 i overskrifter	10	→ Kunder	54	→ Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomiforordningen	118
Værdiskabelse	11	→ Togdrift	58	Øvrige virksomhedsforhold	127
→ Årsregnskabslovens §99a	11	→ Service & Retail	62	→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen	127
→ Forretningsmodel	11	→ Ejendomsudvikling	63	→ Finanskalender 2023	127
→ Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige	12	→ Finansielle aktiviteter	64	→ Publikationer	127
→ Trafikvision	15	→ Forventninger til 2023	66	→ Virksomhedsoplysninger	127
→ Fremtidens S-bane	15	→ Begivenheder indtruffet efter balancedagen	66	Strækingsregnskab	129
→ Strategi, samfundsansvar og verdensmål	16	→ Øvrige forhold	66	→ Påtegning	129
→ ESG (Environmental, Social and Governance)	17	Koncernregnskab og årsregnskab	67	→ Highlights for 2022	130
→ Miljø	22	→ Påtegninger	67	→ Regnskab	131
→ Sociale forhold	27	→ Resultatopgørelse	71	→ Anvendt metode ved udarbejdelse af strækingsregnskabet	139
→ Selskabsledelse	37	→ Balance - aktiver	72		
→ Organisation	45	→ Balance - passiver	72		
		→ Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed	73		
		→ Egenkapitalopgørelse - koncern	73		
		→ Pengestrømsopgørelse	74		
		→ Noter og anvendt regnskabspraksis	75		
		→ Supplerende hovedtal	105		
		→ Resultatopgørelse pr. kvartal	108		
		→ Nøgletalsdefinitioner	109		



DSB kører for og med alle i Danmark

DSB er ejet af danskerne, kører på kontrakt med staten og bliver drevet som en kommerciel virksomhed

450.000 kunder vælger hver dag at rejse med DSB

DSB har 196 aktive stationer og en af Danmarks største areal- og ejendomsporteføljer

I DSB er der ca. 6.000 medarbejdere med mere end 70 nationaliteter

Ledelsesberetning

Resultat før skat udgjorde i 2022 et overskud på 229 mio. kr.

- DSB har i 2022 haft 163,7 mio. rejser - en stigning på 39 procent i forhold til 2021
- Passageromsætningen har i 2022 været 40 procent højere end i 2021
- Resultatet er påvirket af høje el- og dieselpriser
- Kundepunktigheden for S-tog har ligget på et stabilt højt niveau, mens Fjern- & Regionaltog har været udfordret i 2022
- CO₂-udledningen er reduceret med 8 procent i forhold til 2021
- DSB har forpligtet sig til også at sætte ambitiøse reduktionsmål for klimapåvirkningen fra værdikæden via Science Based Targets initiative
- De indledende skridt til en fuldautomatiseret førerløs S-bane er taget

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 229 mio. kr. mod et overskud på 805 mio. kr. i 2021.

Resultatet er negativt påvirket af de høje priser på el og diesel. DSB har iværksat en række initiativer til at formindske energiforbruget, men på trods af indsatsen er energiomkostningerne 344 mio. kr. højere end i 2021.

I 2022 er arbejdet med at effektivisere DSB fortsat. Der er blandt andet sket en yderligere effektivisering af togdriften. Flere kørte timer pr. lokomotivfører har medført behov for færre lokomotivførere.

Desuden er der sket en øget effektivisering i driftsværkstederne og en deraf følgende reduktion af antallet af medarbejdere.

Antal rejser var 39 procent højere i 2022 end i 2021, men 13 procent lavere end i 2019, som er det seneste år, der ikke var påvirket af COVID-19. Passageromsætningen var 1.523 mio. kr. højere i 2022 end i 2021 og 145 mio. kr. højere end i 2019. I 2022 har DSB ikke modtaget ekstra trafikkontraktindtægter i medfør af COVID-19. Trafikkontraktindtægter er derfor faldet med 1.625 mio. kr. i forhold til 2021.

Kundefremgang - særligt over Storebælt

Mere end hver 4. vælger toget, når de skal over Storebælt. DSB har i 2. halvår 2022 haft en markedsandel på over 25 procent af samtlige rejsende over Storebælt. En stor del af forklaringen er, at der er sat langt flere Orange-billetter til salg end tidligere. Sammenlignet med 2019 er der solgt 49 procent flere Orange-billetter til rejser over Storebælt. Hertil kommer, at stigende energipriser har

fået flere rejsende til at vælge toget - særligt på de længere rejser.

Pendlerne er generelt tilbage i toget, men de har færre rejsedage blandt andet som følge af den højere andel af hjemmearbejde. I S-tog er antallet af fritidsrejser tilbage på samme niveau som i 2019.

Rejs bæredygtigt - og vær samtidig med til at rejse skov i Danmark. Det er det enkle budskab til de erhvervsrejsende i toget. Budskabet har virket efter hensigten. Den stigende miljøbevidsthed og en øget indsats rettet mod virksomheder har været med til at sikre en vækst på 6 procent i antallet af erhvervsrejser og en stigning på 19 procent i omsætningen for erhvervsrejser i 2. halvår 2022 sammenlignet med 2. halvår 2019.

Udvalgte hovedtal						
Beløb i mio. kr.	4. kvrt. 2022	4. kvrt. 2021	4. kvrt. 2019	2022	2021	2019
Passageromsætning	1.412	1.227	1.362	5.318	3.795	5.173
Trafikkontraktindtægter	867	974	989	3.450	5.075	4.025
Indtægter i alt	2.751	2.592	2.917	10.773	10.848	11.385
Omkostninger i alt	2.379	2.171	2.340	9.229	8.662	9.371
Resultat før skat	24	23	-1.610	229	805	-1.641
Antal rejser (mio.)	43,2	37,6	48,7	163,7	118,1	187,5
Antal rejser korigeret for afgivet trafik (mio.)	43,2	37,6	48,1	163,7	118,1	184,9
Kundepunktighed Fjern- & Regionaltog (procent)	74,1	74,1	79,1	73,3	78,6	79,1
Kundepunktighed S-tog (procent)	95,5	90,1	93,2	94,2	92,0	93,0

"Kundefremgangen over Storebælt viser, at toget er en stærk og konkurrencedygtig transportform - især på de længere rejser. Det er godt nyt for både miljøet og for DSB."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Kundepunktigheden har for S-tog ligget på et stabilt højt niveau, mens den for Fjern- & Regionaltog har været udfordret

For S-tog er kundepunktigheden forbedret i forhold til sidste år og har ligget over trafikkontraktens mål. Banedanmarks udrulning af det nye signalsystem på S-banen blev planmæssigt afsluttet i september og har været en succes.

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog har ligget under målet i 2022. Punktigheden har været præget af stor påvirkning fra fejl i gamle sikringsanlæg, spor- og signalarbejder samt forsinkelser fra Sverige. Hertil kommer materielle fejl på de aldrende togsæt.

For Fjern- & Regionaltog har punktigheden i 2022 ikke været tilfredsstillende og er ikke et udtryk for det punktighedsniveau, som kunderne berettiget kan forvente. De kommende år vil fortsat være præget af udskiftning af gammel infrastruktur, sporarbejder, historisk mange fornyelsesprojekter på jernbanen og en overgangsfase, hvor DSB's aldrende togflåde udskiftes med nye togsæt og -vogne. DSB og Banedanmark er i tæt samarbejde om at finde løsninger, som på trods af de svære forudsætninger kan forbedre punktighedsniveauet.

Check nemt ind og ud på rejsen i DSB's app

DSB er i gang med at udvikle en check ind løsning, der skal gøre det mere enkelt at rejse med kollektiv transport i Danmark. I 2022 har over 700 rejsende

deltaget i en test af den nye løsning i app'en. Udviklingen fortsætter og sker med afsæt i kunde-feedback og forretningsbehov, og det er forventningen, at løsningen senere kan udbredes til hele Danmark.

Samfundsansvar er en integreret del af DSB

Arbejdet med ESG (Environmental, Social and Governance) og samfundsansvar er ikke nyt for DSB. Der er længe arbejdet med at minimere de væsentligste miljøpåvirkninger og rapportere om dem. I DSB er der stor erfaring i at arbejde med sikkerhed, personaleforhold, arbejdsmiljø og mangfoldighed samt at sikre god og transparent selskabsledelse.

ESG og ambitiøs klimaindsats

DSB er godt på vej mod at blive CO₂-neutral i 2030 på den del af driften, som DSB selv står for (scope 1 og 2), hvor alle tog og al øvrig drift vil blive forsynet med vedvarende energi. Den samlede CO₂-udledning er i 2022 faldet 8 procent i forhold til 2021.

DSB har desuden tilsluttet sig den anerkendte klimastandard for virksomheder, SBTi (Science Based Targets initiative). Dermed forpligter vi os til at sætte videnskabeligt baserede reduktionsmål for den samlede klimapåvirkning. Det betyder blandt andet, at DSB vil reducere CO₂-udledninger hos leverandørerne (scope 3) med 30 procent frem mod 2030 og har et langsigtet net-zero mål i 2050. Derfor vil der blive stillet krav om CO₂-reduktioner hos nye leverandører og startet dialog med eksisterende leverandører om at reducere udledninger.

Oplysninger om arbejdet med ESG er samlet i årsrapporten i afsnittet Værdiskabelse.

DSB vinder hæderspris som Årets Elevplads

En kontorelev i Kundecentret har været så glad for at være hos DSB, at hun på egen hånd har nomineret DSB som Årets Elevplads. HK kvitterede for kontorelevens motivation ved i december at overrække hædersprisen til DSB.

DSB har indgået samarbejde med Røde Kors

DSB og Røde Kors har i 2022 indledt et 5-årigt strategisk partnerskab, der skal støtte sårbare mennesker ved at samarbejde om aktiviteter rettet mod børnefamilier, ensomme, hjemløse, ældre og andre, der befinder sig i en svær situation. Fokus vil primært være på sårbare i Danmark.

Engagementet understøtter, at DSB tager et aktivt socialt medansvar til gavn for kunder, medarbejdere og det øvrige samfund. Samarbejdet skal styrke DSB's og Røde Kors' fælles mål om et bæredygtigt og sammenhængende Danmark med plads til alle.

Tryghed på stationerne

Som en del af regeringens tryghedspakke fra juni 2022 har DSB i august indsat tryghedsvagter på en række stationer i hovedstadsområdet. Hertil kommer en øget og forbedret overvågning af stationerne samt en tryghedstelefon, kunderne kan ringe til, hvis de er utrygge.

DSB fortsætter indsatsen omkring tryghed på stationerne i 2023 og vil løbende tilpasse initiativerne, således at kunderne kan føle sig trygge.

Øget behov for IT-sikkerhed

Mængden af finansielt motiverede cyberangreb mod virksomheder er globalt i vækst.

I august blev 7-Eleven kæden ramt af et hackerangreb, der lukkede samtlige kædens butikker. Angrebet påvirkede også DSB's 7-Eleven kiosker i en periode herefter. I oktober var et hackerangreb på en testserver hos en underleverandør indirekte årsag til, at mange af DSB's tog måtte holde stille i 4 timer. Hændelsen er omtalt på side 40.

DSB har gennem de seneste 3 år frem til 31. december 2022 anvendt 100 mio. kr. i at styrke cyberforsvaret og har blandt andet styrket det tekniske forsvar og opnået en ISO27001 certificering. Fokus på at sikre DSB imod cybertrusler fortsætter i 2023 og de kommende år, da tilgængeligheden til IT-systemerne er afgørende for driften af DSB.

Baseret på DSB's trusselovervågning og -kilder, vurderes det for nuværende, at krigen i Ukraine skaber en større uforudsigelighed på cyberområdet. Der ses blandt andet flere overbelastningsangreb mod kritisk infrastruktur i Danmark.

Nye Grønne Værksteder

DSB skal etablere 2 nye værksteder til fremtidens IC5-eltogsæt. Det ene er i gang med at blive bygget ved Godsbanegården i København og forventes at stå færdigt i 2025. Det andet værksted skal bygges i Brabrand ved Aarhus.

DSB indgik i november kontrakt med MT Højgaard Danmark om opførsel af værkstedet i Brabrand. Solceller og batteriinstallationer er blandt andet en del af løsningen. Værkstedet vil blive opført i henhold til kravene for bæredygtigt byggeri. Planen er, at værkstedet skal stå klar til brug i 2026 og som minimum opfylde kravene for at opnå DGNB Guld certifikat.

Fremtidens S-bane

De nuværende S-tog står over for en udskiftning. Trafikprognoser viser, at trængslen fortsætter med at stige i hovedstaden de kommende 20 år. Det stiller nye krav til S-banen, som fremover bliver fuldautomatisk. Der skal køre flere tog, og der skal være kortere tid mellem afgang. Hermed sikres mere kapacitet til både kunder og cykler.

Fremtidens S-bane øger mobiliteten. I samspil med den øvrige kollektive transport og de planlagte udvidelser af metroen og letbanen får endnu flere adgang til en sikker, miljøvenlig og attraktiv transportform i hovedstadsområdet.

Øresundstrafikken overdraget til svenskerne

I henhold til en politisk aftale fra 2018 har Skånetrafiken ved køreplansskiftet 11. december 2022 (K23) overtaget ansvaret for Øresundstrafikken. Det betyder, at Skånetrafiken har overtaget kørslen på strækningen Østerport - Københavns Lufthavn og videre til Malmø/Sverige. En konsekvens heraf er blandt andet, at det ikke længere er muligt at køre med tog direkte mellem stationer på Kystbanen og Sverige, idet kunderne skal skifte tog på Østerport station eller Københavns Hovedbanegård.

DSB ejer 34 Øresunds-eltogsæt og har indgået aftale om at udleje 24 af dem til Skånetrafiken.

EB-el-lokomotiver (Siemens Vectron) er leveret

Alle 42 EB-el-lokomotiver er leveret. De første ankom i september 2020 og de sidste i september 2022. EB-el-lokomotiverne trækker dobbeltdækker-vognene i den sjællandske regionaltogetrafik. De kan køre i Danmark og Tyskland og skal trække de kommende Talgo-togvogne mellem Danmark og Tyskland.

EB-el-lokomotiverne udleder hverken dieselpartikler eller NO_x og er afgørende for at nå DSB's miljømål 'Ingen partikeludledning fra togenes motorer - undgå miljøbelastning'. I 2022 har kørslen med el-lokomotiverne betydet en reduktion i DSB's partikeludledning på 54 procent af DSB's samlede partikeludledning i forhold til 2021.

Efter en kort indkøringsperiode har EB-el-lokomotiverne nu en høj driftsstabilitet med over 55.000 kørte kilometer mellem hændelser i 2. halvår.

Knorr-Bremse har erhvervet DSB's komponent-produktion

Tyske Knorr-Bremse Group har 1. september overtaget DSB's komponent- og reservedelsværksteder. Der er indgået aftale om langsigtet levering af komponentvedligeholdelse og reservedele til hovedparten af DSB's nuværende togflåde, indtil de aldrende togsæt er fuldt udfaset.

I forbindelse med overtagelsen er 422 medarbejdere overført til Knorr-Bremse Rail Systems Denmark A/S. Salget har givet de mange dygtige medarbejdere en fremtidssikret arbejdsplads. Samtidig har DSB sikret sig en solid leverandør af reservedele til den eksisterende togflåde.

Første projekt færdigt i Ejendomsudvikling

Hibiscus Hus i Valby blev som det første kommercielle ejendomsudviklingsprojekt færdigopført og var fuldt udlejet i januar 2022. I august modtog ejendommen DGNB Guld certifikat for bæredygtigt byggeri.

DSB har primo 2023 indgået en betinget joint venture-aftale med Novo Holdings, Industriens Pension og NREP om udvikling af Jernbanebyen i København. Projektet er omtalt på side 64.

Planlagt fusion

Det er planlagt at gennemføre en fusion mellem DSB og DSB Vedligehold A/S, som forventes besluttet i 1. kvartal 2023.

Stabilt stærkt omdømme

Danskerne har tillid til DSB. Omdømmet har i hele 2022 ligget stabilt højt. Gennemsnittet for året er 71,0.

Forventninger til 2023

DSB forventer et resultat før skat for 2023 i niveauet -150 til -250 mio. kr. Det forventede negative resultat er kraftigt påvirket af de stigende energipriser i løbet af 2022.

"Vores hovedfokus er naturligvis at sikre en pålidelig, punktlig og komfortabel togdrift, men som moderne arbejdsplads har vi også et væsentligt samfundsansvar. Det arbejder vi målrettet med."

Flemming Jensen, administrerende direktør

Taastrup, 9. februar 2023

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Formål og integreret rapportering

Miljøvenlig transport kan afhjælpe trængslen

DSB's formål er 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Formålet er baseret på DSB's samfundsopgave med at skabe og sikre en høj mobilitet og dermed afhjælpe trængslen ind og ud af de store byer.

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.

Integreret rapport

En velfungerende kollektiv transport er afgørende i udviklingen af Danmark, og DSB's eksistensberettigelse er basalt set at få flest mulige danskere til at tage toget. DSB's succes måles derfor ikke kun på de finansielle nøgletal. Det er naturligvis vigtigt, at DSB har en robust økonomi og passer på danskerne penge, men det er mindst lige så vigtigt, at DSB lever op til de samfundsmæssige forpligtelser.

DSB arbejder derfor aktivt med ikke-finansielle nøgletal som en del af formålet og strategien. Det er hensigten, at årsrapporten fremover skal have øget fokus på rapporteringen af DSB's samfundsmæssige indsatser og resultater. Det vedrører blandt andet miljømål samt arbejdet med sikkerhed, mangfoldighed og øvrige sociale forhold, som er blevet centrale strategiske målsætninger og pejlemærker.

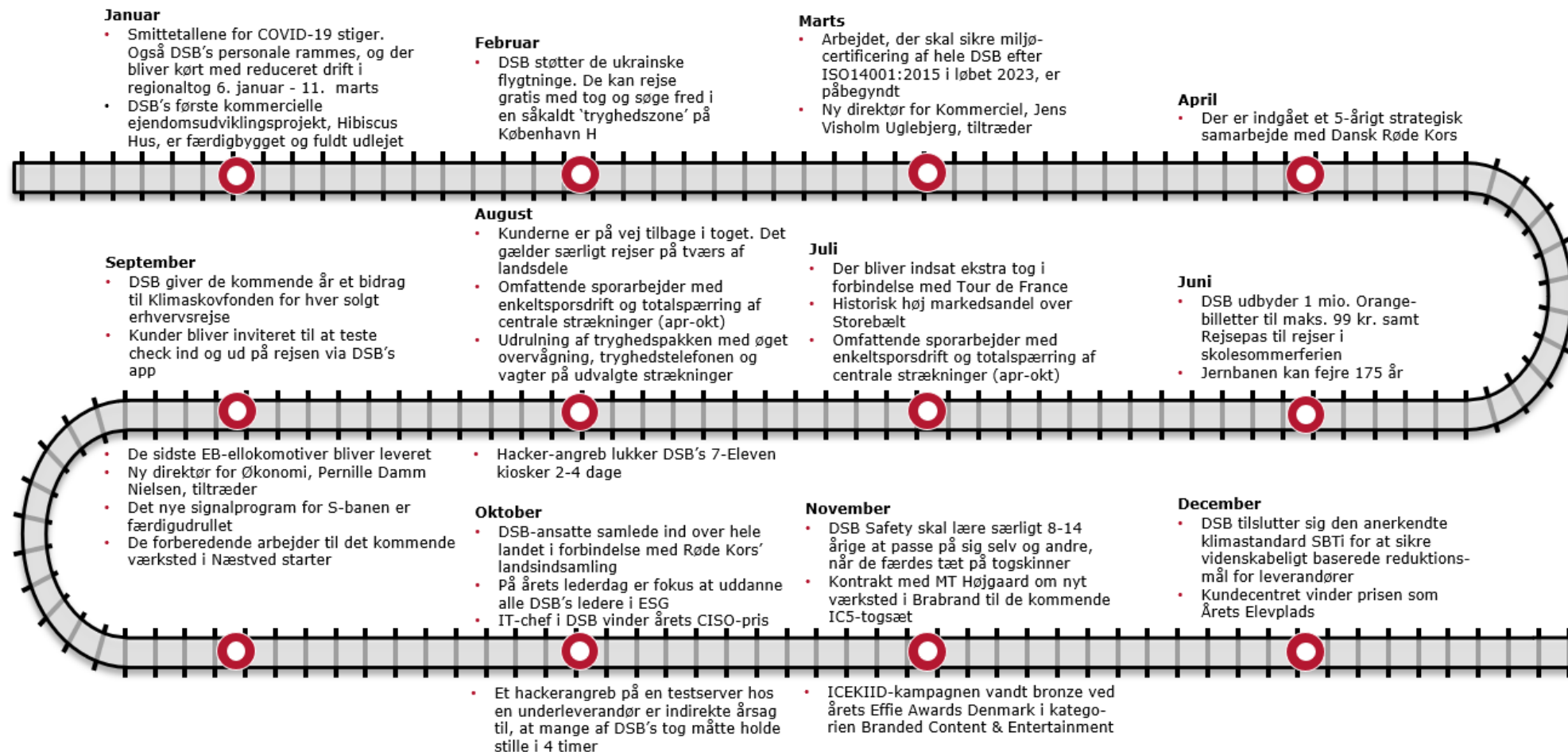
Dette er helt på linje med EU's nye krav til den ikke-finansielle rapportering. Herunder CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), som forpligter store virksomheder til fra 1. januar 2024 at rapportere detaljeret om ESG, det vil sige virksomhedernes bæredygtighed i forhold til miljø såvel som sociale og ledelsesmæssige forhold.

DSB arbejder aktivt med ikke-finansielle nøgletal som en del af strategien.

Redegørelse for samfundsansvar i henhold til Årsregnskabslovens §99a er samlet i afsnittet Værdiskabelse, som er en del af ledelsesberetningen.



2022 i overskrifter



Værdiskabelse

Årsregnskabslovens §99a

Redegørelsen for samfundsansvar skal sikre forståelsen af DSB's udvikling, resultat og situation, og hvordan virksomhedens aktiviteter påvirker klima, sociale forhold og personaleforhold, forhold vedrørende respekt for menneskerettigheder, bekæmpelse af korruption og bestikkelse.

Forretningsmodel

DSB tilbyder miljøvenlig persontransport og er en selvstændig offentlig virksomhed, der drives på et forretningsmæssigt grundlag baseret på passageromsætning og trafikkontraktindtægter fra staten.

På længere sigt skal indtægter fra ejendomsudvikling bidrage til finansieringen af DSB's kerneforretning - togdrift - og muliggøre investeringer i gode rejseoplevelser.

DSB leverer værdi til kunderne via høj punktlighed, attraktive priser og produkter samt gode rejseoplevelser.

Kunderne skal føle sig godt guidet og trygge i rene tog og på rene stationer samt opleve god service på alle dele af rejsen.

DSB's produkter bliver solgt via digitale kanaler med mulighed for personligt salg på udvalgte lokationer.

DSB er med til at binde Danmark sammen og sikre mobilitet igennem persontransport. For at levere persontransport har DSB en række produktionsfaktorer samt salgs- og servicekanaler.

Produktionsfaktorer

Det er et grundlæggende mål for DSB at være effektiv og fleksibel med et konstant fokus på kunderne og deres behov. Kunderne foretog 163,7 mio. rejser med DSB i 2022.

DSB har omkring 6.000 fuldtidsmedarbejdere, som alle arbejder for at sikre, at togdriften fungerer bedst muligt - i dag såvel som i fremtiden. Hertil kommer 370 togsæt, som alle bliver vedligeholdt og klargjort til drift på DSB's 8 værksteder og på klargøringscentrene.

Produktionsfaktorer



Salg og Service



Persontransport



Resultat

Litrakilometer

Kundepunktighed

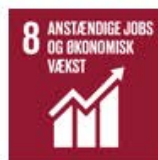
Passageromsætning

Kundetilfredshed

Antal rejser

Markedsandel

Bidrag



I samarbejde med Banedanmark og øvrige trafik-selskaber i Danmark sikres sammenhæng i blandt andet trafikplanlægningen.

DSB indkøber energi til fremføring, reservedele, IT-systemer og øvrige serviceydelser mv., som bidrager til afviklingen af togdriften og salget af billetter samt til udvikling af DSB.

Salg og service

DSB arbejder for at sælge og informere om hele kundens rejse samt skabe sammenhæng mellem transportformerne. Produkterne skal være pålidelige til attraktive priser, ligesom salg og service skal være enkelt og brugervenligt.

Kunderne kan købe billet til hele rejsen på stationer, med rejsekort eller digitalt via hjemmeside eller app.

Kundecentret håndterer hvert år ca. 2,6 mio. henvendelser og bestræber sig på at møde alle kunder med et højt serviceniveau, uanset om det er i forhold til den personlige eller den selvbetjente service.

Pålidelig trafikinformation er vigtig for kunderne - både når togene kører rettidigt, når køreplaner bliver ændret, og når der opstår hændelser. Trafikinformation er mere end blot køreplaner. Det er også afgangstider, destinationer, til- og aflysninger, forsinkelser, årsager, prognoser og rådgivning.

DSB driver og udvikler 196 stationer på tværs af Danmark med fokus på at skabe en god kundeoplevelse. Hertil kommer 62 7-Eleven kiosker og 4 stationsstuer. Der arbejdes kontinuerligt for, at kun-

derne føler sig godt guidet på trygge og rene stationer. DSB har som en del af regeringens tryghedspakke fra juni 2022 'Et tryggere Danmark' blandt andet indsat vagter på udvalgte strækninger på S-banen samt øget overvågning på stationer.

Persontransport

DSB bidrager til bæredygtig mobilitet, som i videst muligt omfang er fri for trængsel. Det sker gennem en pålidelig togdrift, som er miljøvenlig og ved at skabe sammenhæng til andre transportformer. DSB er med til at binde Danmark sammen, skabe transportforbindelser til udlandet og sikre mobilitet for de mange mennesker, der er afhængige af toget for at få deres hverdag til at hænge sammen.

Der bliver årligt kørt mere end 50 mio. togkilometer. Ligesom der dagligt bliver betjent omkring 450.000 kunder, der bidrager til færre biler på vejene og lavere CO₂-udledning fra danskernes transport.

Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige

Danmark vedtog i december 2019 en klimalov. Den tilsiger, at Danmark skal reducere CO₂-udledningen med 70 procent i 2030 i forhold til 1990. Det skal ske med henblik på at minimere konsekvenserne af den globale opvarmning. Transportsektoren bidrager til en signifikant del af udledningen, idet den udgør i omegnen af 29 procent af Danmarks samlede CO₂-udledninger. Udledningen fra transportsektoren drives primært af vejtransporten¹.

Energistyrelsens fremskrivning af Danmarks klimapåvirkning viser, at transportsektoren forventes at øge sin andel til 32 procent af Danmarks samlede CO₂-udledninger i 2030. Hertil kommer, at trængslen er steget i og mellem Danmarks største byer. For eksempel er trafikken på motorvejene steget med 25 procent i perioden 2011-2021. Det skyldes blandt andet, at danskerne anskaffer flere biler og transporterer sig mere i disse².

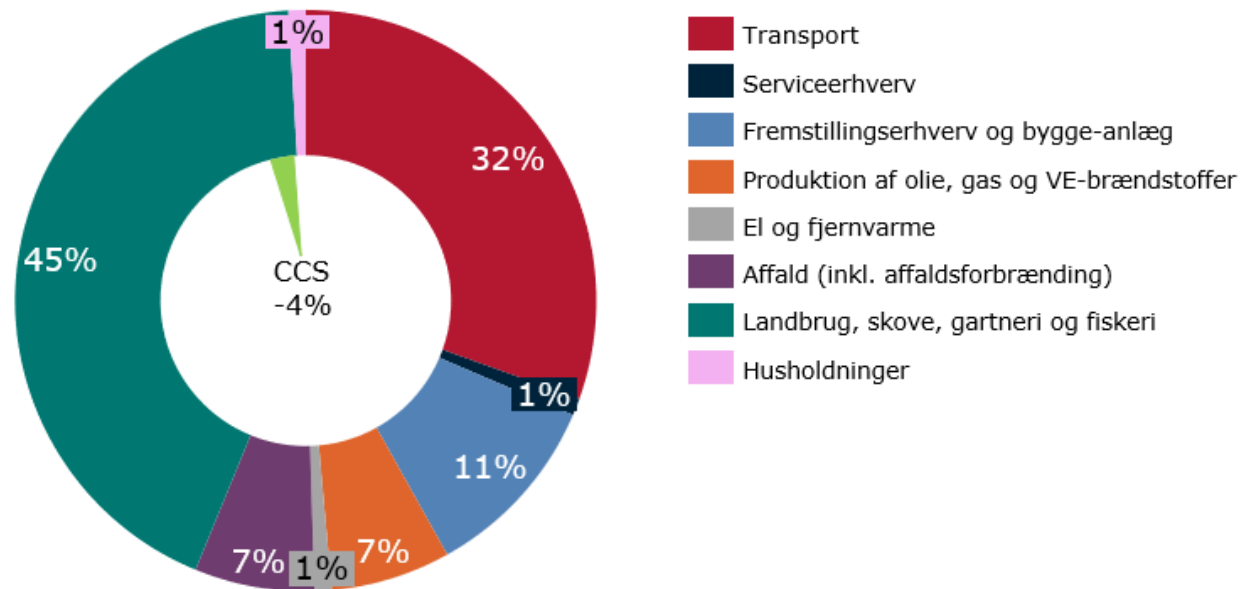
Udviklingen forventes at fortsætte og derved bidrage til øgede CO₂-udledninger fra transportsektoren. I 2018 præsenterede ekspertgruppen 'Mobilitet for fremtiden', som var nedsat af den daværende transportminister, sine forventninger til fremtidens mobilitet. Disse pegede blandt andet på en massiv stigning i trængslen i og mellem de største danske byer og forstæder³.

¹ https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/4a_kf21_sek-notat_-_transport.pdf

² <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>

³ <https://www.trm.dk/media/ia1imzyf/ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden-afrapportering-marts-2018-ny.pdf>

Figur 1: Fordeling af de forventede samlede CO₂-udledninger i 2030 fordelt på sektorer⁴



I fremskrivningen håndteres CCS som ikke-sektorfordelt, negativ udledning

Toget er et middel til at løse sektorens udfordringer. Et skifte mellem transportformer fra fly og privatbilisme til øget brug af tog og kollektiv transport bliver fremhævet som et af midlerne til at reducere CO₂-udledninger nationalt såvel som globalt og samtidig reducere trængslen.⁵ Toget kan transportere mange mennesker i og mellem de største danske byer på en måde, hvor trængsel samt øvrige negative eksternaliteter, som vi kender fra biltrafikken i de store danske byer, bliver undgået. Toget er desuden særdeles energieffektivt og kræver derfor

mindre energi og derved lavere CO₂-udledning pr. personkilometer end den gennemsnitlige benzin- og dieselbil. Toget udgør derfor en central brik i løsningen af nogle af samfundets centrale miljø- og trængselsudfordringer. Det er derfor DSB's samfundsopgave at bidrage til at sikre bæredygtig mobilitet på tværs af Danmark.

⁴ Kilde til diagram: Energistyrelsen, fremskrivning af Sektorenes andel af de samlede nettoudledninger i 2030, Energistylens Klimastatus og -fremskrivning 2022

⁵ Klimarådet: file:///C:/Users/aneb2502/Downloads/klimaraadet_web_enkeltider.pdf og UNEP, Emissions Gap report, 2022

DSB's formål 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' identificerer denne kerneopgave: At afhjælpe trængslen og tilbyde et miljøvenligt og omkostningseffektivt transportmiddel til danskerne.

Plads til alle på rejsen...

DSB ønsker at få så mange kunder som muligt med henblik på at øge samfundsbidraget til den grønne omstilling og et Danmark med mindre trængsel.

Det er centralt for DSB, at alle føler sig velkomne og sikre i tog og på stationer. Derfor tager DSB hensyn til alle uanset race, etnicitet eller seksualitet samt udsatte befolkningsgrupper - for eksempel børn, ældre og personer med handicap - og sikrer med relevante produkter, at også de føler sig velkomne hos DSB. Toget er for alle.

Det gælder også for DSB som arbejdsplads. DSB ønsker en arbejdsplads præget af mangfoldighed, hvor forskelligheder trives og medvirker til at skabe bedre kvalitet i opgaveløsningen og resultaterne. DSB prioriterer medarbejdernes sikkerhed, trivsel og arbejdsmiljø højt samt at ansætte elever, lærlinge samt folk, som kan have svært ved at komme ind på arbejdsmarkedet.

...mod det bæredygtige

Toget er i dag et mere miljøvenligt alternativ til bilen med væsentlig lavere gennemsnitlig CO₂-udledning pr. passager. Men DSB vil mere end det. Derfor har DSB et mål om, at alle togrejser med DSB vil kunne gennemføres CO₂-neutralt i 2030 (scope 1 og 2)⁶. For at nå målet investerer DSB frem mod

⁶ Målet om CO₂-neutralitet i 2030 omfatter udledninger fra DSB's direkte og indirekte energiforbrug til tog- og øvrig drift (scope 1- og scope 2-udledninger jf. GHG-protokollen).

2030 i nye moderne eldrevne tog samt nye værksteder med minimum DGNB Guld certifikat for bæredygtigt byggeri.

DSB har ligeledes ambitiøse mål for de øvrige miljøpåvirkninger. Det omfatter at have halveret energiforbruget i 2030, at eliminere udledningen af partikler fra togenes motorer samt at genanvende 90 procent af affaldet.

Bæredygtighed omfatter også økonomi. Derfor er en central del af DSB's strategi løbende effektiviseringer. Det skal sikre muligheden for at kunne tilbyde konkurrencedygtige og attraktive produkter til gavn for kunderne og med det altoverskyggende mål at få flere danskere ind i toget.

"Vi ser ind i en nær fremtid, hvor togrejser ikke alene bliver CO₂-neutrale, men også en mere energibesparende transportform. Energibesparelse er et centralt parameter i den grønne omstilling."

Aske Mastrup Wieth-Knudsen, bæredygtighedschef

Partnerskaber

DSB opsøger og indgår i partnerskaber med organisationer, som understøtter vores formål. Det omfatter blandt andet partnerskab med Natteravnene med det formål at skabe tryghed og plads for alle i tog og på stationer. Der er desuden indgået samarbejde med Dansk Røde Kors for at udvikle aktiviteter, der skal støtte sårbare mennesker i såvel Danmark som i verdens brændpunkter.

Herudover samarbejdes med Livslinien om indsatser med henblik på at minimere antallet af selvmord på jernbanen.

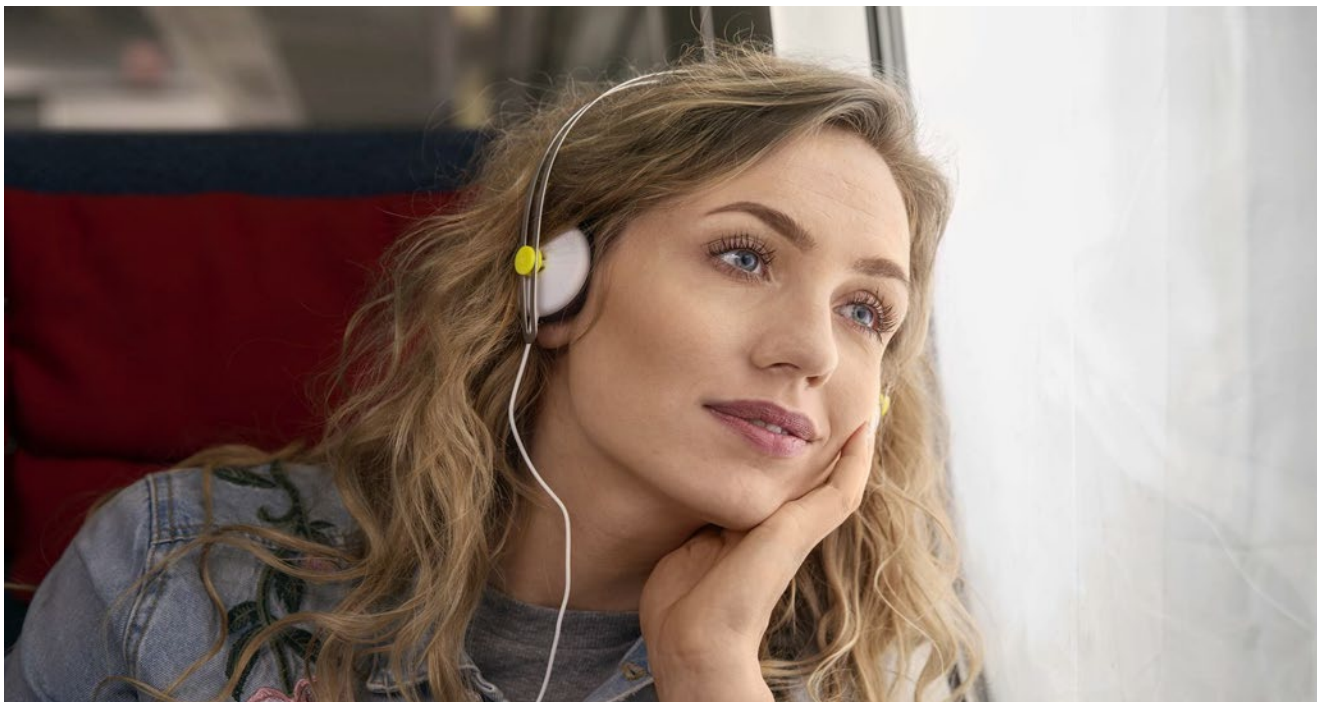
VELKOMMEN HJEM er stiftet af en række virksomheder, der ønsker at støtte veteraner med at sætte fokus på, hvordan de militære kompetencer og erfaringer kan bringes i spil i det civile erhvervsliv. Målet er at støtte veteranen i en god og realistisk overgang fra det militære til det civile arbejdsmarked. En række ledere i DSB har i årets løb fungeret som mentorer for veteraner. DSB er desuden medlem af Interforce, som arbejder for at styrke samarbejdet mellem den civile sektor og den militære Reservestyrke.⁷

I 2022 er der indgået et strategisk kommercielt partnerskab med Klimaskovfonden om at yde et bidrag til fondens arbejde med at rejse skov ved at

give et bidrag for hver erhvervsrejse, som bliver solgt.

Via Ejendomsudvikling bliver der i samarbejde med jointventure-partnere udviklet arealer til gavn for blandt andet byudviklingen. Det omfatter blandt andet Hibiscus Hus, som er en beboelsesejendom opført i samarbejde med FB-gruppen. Ejendommen har modtaget DGNB Guld certifikat for bæredygtigt byggeri.

Fælles for partnerskaberne er, at der sammen bliver arbejdet mod at skabe 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'.



⁷ Information herom findes på www.interforce.dk

Trafikvision

Der foregår en del infrastrukturarbejder på jernbanen i disse år for at styrke og fremtidssikre jernbanen. Samtidig er DSB i gang med at udskifte det aldrende togmateriel til en mere ensartet, miljøvenlig samt komfortabel og moderne togflåde.

De mange projekter er færdige omkring 2030. Dermed er forudsætningerne til stede for at realisere DSB's trafikvision i Fjern- & Regionaltog. Der kan køres hurtigere, og antallet af driftsforstyrrelser bliver markant reduceret, hvilket vil medføre færre forsinkelser. Den opgraderede infrastruktur kan i kombination med det nye togmateriel muliggøre et markant løft af det produkt, DSB tilbyder til kunderne. Det gælder både i form af flere tog med højere frekvens, særligt imellem landsdelene, samt markant kortere rejsetider, idet eksempelvis rejsetiden mellem København H og Aarhus H reduceres med 28 minutter. Hertil kommer øget komfort gennem de nye tog med større kapacitet.

Fremtidens S-bane

Det er politisk besluttet, at fremtidens S-bane skal være førerløs. I 2022 blev sidste fase af det nye, digitale signalsystem (CBTC) på S-banen udrullet. Det nye signalsystem skal muliggøre førerløs drift på fremtidens S-bane.

DSB er derfor i fuld gang med at forberede indkøbet af nye fuldautomatiske førerløse S-tog, som skal være klar til gradvis indsættelse fra omkring 2029. Til den tid vil kunderne opleve, at togene kører endnu oftere end i dag. I dagtimerne vil de fleste kunder højst skulle vente 7½ minut på næste afgang.

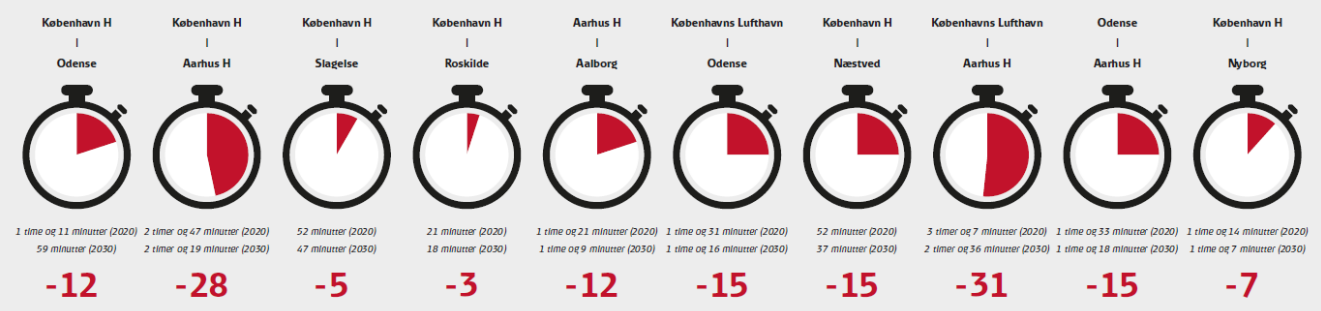
Den metrolignende drift betyder endnu mindre behov for at planlægge rejsen, hvilket forventes at få flere kunder til at benytte S-toget.

Førerløs drift gør det nemmere at indsætte flere togsæt, når der opstår behov for det. Det bliver også langt lettere at rette op på trafikken, når S-banen rammes af forstyrrende hændelser. Kunderne vil derfor opleve en endnu bedre betjening og rettidighed end den, der kan tilbydes på S-banen i dag. Alt i alt vil S-banen i højere grad end i dag afhjælpe trængselsproblemer i og omkring hovedstaden med et højfrekvent S-togssystem, der understøtter den samlede kollektive trafik med Fjern- & Regionaltog, metro, letbane og bus.

Forbedringerne skal få flere kunder til at vælge S-toget og derved også bidrage til at reducere trængslen i og omkring hovedstaden.

Samtidig vil den politiske beslutning om at udvide S-togsnettet til Roskilde betyde, at endnu flere kunder vil opleve fordelene af fremtidens S-bane.

Figur 2: Forventede rejsetidsgevinster i 2030



Strategi, samfundsansvar og verdensmål

Med formålet 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' giver DSB et løfte om at yde et væsentligt bidrag til den grønne omstilling sammen med kunder og leverandører. DSB skal være med til at gøre Danmark mere bæredygtigt gennem en effektiv og miljørigtig kollektiv transport, som reducerer trængslen på vejene i og mellem de største byer.

En målrettet indsats skal kunne give alle kunderne en effektiv, komfortabel og miljøvenlig rejse fra dør til dør. Dette skal realiseres via strategien 'Markedsorienteret DSB', som adresserer, hvordan DSB vil levere på løftet om at bidrage til den grønne omstilling af samfundet gennem øgede markedsandele.

Markedsorienteret DSB

DSB har identificeret 3 strategiske fokusområder og tilhørende indsatser i 'Markedsorienteret DSB':

- Kunden er i fokus
 - DSB skal forstå og levere hele kundens rejse
 - DSB skal skabe sammenhæng mellem transportformer
- DSB skal være konkurrence- og bæredygtigt
 - DSB skal levere en bæredygtig drift
 - DSB skal simplificere og effektivisere forretningen
- DSB skal udvikle medarbejderne og kulturen
 - DSB skal styrke medarbejderne
 - DSB skal skabe en fælles kultur og retning

For hvert fokusområde er der sat årlige mål, som skal føre til indfrielse af langsigtede 2030-mål, der understøttes yderligere af en række KPI'er.

ESG er helt centralt for DSB's formål og rolle i samfundet. Derfor er det vigtigt, at fokusområder og mål for arbejdet er integreret i strategien for at indfri de ambitiøse mål om flere kunder i toget samtidig med at bidrage til den grønne omstilling gennem strategisk fokus på at nedbringe togets miljøpåvirkning.

FN's verdensmål og DSB

DSB støtter aktivt Danmarks bidrag til at realisere verdensmålene. For at konkretisere DSB's bidrag til opfyldelse af de 17 verdensmål - herunder 169 delmål - har DSB udvalgt de verdensmål, som indgår i det strategiske arbejde og dermed forventes at kunne gøre den største forskel.

Toget spiller en væsentlig rolle i at indfri verdensmålene. Toget er rygraden i den kollektive transport og sikrer lige adgang til persontransport med lavere miljøpåvirkning for alle.



Identifikation af de vigtigste verdensmål for DSB

På baggrund af en vurdering af DSB's påvirkninger er der udvalgt de verdensmål med den største påvirkning. Det drejer sig både om de verdensmål, hvor DSB i dag har de væsentligste direkte påvirkninger, og de mål hvor DSB yder en positiv indirekte påvirkning på samfundet.

DSB bidrager særligt til 7 udvalgte verdensmål, og det er vurderet, at indsatser inden for disse områder kan gøre den største forskel frem mod 2030.

De 3 verdensmål, som DSB i særdeleshed bidrager til er:



Verdensmålene 'Industri, innovation og infrastruktur', 'Bæredygtige byer og lokalsamfund' samt 'Klimaindsats' er dem, hvor DSB har størst mulighed for at påvirke samfundet i en mere bæredygtig retning. Det er i kraft af togets rolle som pålideligt, sikkert og bæredygtigt transportmiddel med lige adgang for alle til en overkommelig pris.



De 4 verdensmål 'Ligestilling mellem kønnene', 'Bæredygtig energi', 'Anstændige jobs og økonomisk vækst' samt 'Ansvarligt forbrug og produktion' bliver understøttet i DSB's virke gennem mål, handleaner og aktiviteter.

De 7 ovenstående udvalgte verdensmål er integreret i DSB's strategi og understøttes alle af korte og langsigtede mål, som konkretiserer DSB's bidrag og opfølgning herpå. DSB's langsigtede mål refererer alle direkte til et delmål og er indikator for de udpegede verdensmål. På den måde konkretiserer DSB arbejdet med verdensmålene og bidrager til at skabe et mere bæredygtigt samfund.

ESG (Environmental, Social and Governance)

Toget er allerede i dag et miljøvenligt transportmiddel sammenlignet med benzin- og dieslbiler eller indenrigsfly. DSB har forpligtet sig til at have et kontinuerligt fokus på at reducere miljøbelastningen for derved at styrke togets position yderligere og dermed yde et bidrag til den grønne omstilling af samfundet. DSB investerer derfor i de kommende år et betydeligt milliardbeløb på at indkøbe nye el-drevne tog, som skal gøre det muligt at udfase dieseldrevet togdrift. Det medfører store reduktioner i udledningen af CO₂ og partikler.

Derudover påtager DSB sig et socialt ansvar ved at give alle danskere adgang og mulighed for at benytte toget, ligesom DSB ønsker en arbejdsplads med et godt arbejdsmiljø og en mangfoldighed, der afspejler det danske samfund.

DSB arbejder aktivt med ikke-finansielle nøgletal som en del af strategien og formålet. DSB definerer ESG som en ramme for bæredygtighedsrapportering og regulering, hvilket også omfatter følgende fra EU: EU Taksonomiforordningen, Disclosure-forordningen, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) samt Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD).

Tydelig strategisk retning

Arbejdet med ESG og samfundsansvar er ikke nyt for DSB. Der er længe arbejdet med at minimere og rapportere om de væsentlige miljøpåvirkninger - blandt andet klimapåvirkning, energiforbrug, vandforbrug og andel af genanvendelse. Hertil kommer, at DSB har stor erfaring i at arbejde med sikkerhed,



gode personaleforhold, arbejdsmiljø og mangfoldighed samt i at sikre god og transparent selskabsledelse.

Det nye i arbejdet med ESG og samfundsansvar er integrationen i forretningsstrategien 'Markedsorienteret DSB' samt den tydelige strategiske retning, der er sat i form af langsigtede 2030-mål for samtlige fokusområder. Der er tale om en løbende udvikling, hvor beskrivelsen af ESG samt rapporteringen på relevante ikke-finansielle nøgletal løbende udvides i årsrapporten. Det er både en del af det strategiske arbejde samt første skridt imod at imødekomme fremtidige EU-krav til udvidelse af den ikke-finansielle rapportering (CSRD).

Politik for samfundsansvar

De overordnede rammer for DSB's arbejde med samfundsansvar og ESG er beskrevet i DSB's politik for samfundsansvar. Politikken beskriver og danner rammen for, hvordan DSB udviser en samfundsansvarlig adfærd indenfor en række materielle områder - herunder sikkerhed, miljø, bæredygtighed, menneskerettigheder, anti-diskrimination, mangfoldighed, arbejdsmiljø og ILO-konventionen.

Det skaber tillid hos omverdenen at leve op til formål og samfundsansvar indenfor ovenstående områder. Den tillid bliver blandt andet skabt gennem god samfundsansvarlig adfærd og ved at minimere eventuelle negative påvirkninger på samfundet. Derfor indeholder politikken for samfundsansvar også en beskrivelse af den adfærd og de grundlæggende værdier, som alle i DSB skal efterleve med henblik på at skabe tillid.

Politik for samfundsansvar er en overordnet paraplypolitik, som er rammesættende for DSB's øvrige

politikker. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for politikken og forholder sig til denne mindst en gang årligt. Nærmere herom bliver beskrevet i politik for samfundsansvar, som kan tilgås på DSB's hjemmeside.

For at understøtte de væsentlige områder er DSB certificeret indenfor blandt andet arbejdsmiljø, sikkerhed, informationssikkerhed og miljø (gælder for DSB Vedligehold A/S). Certifikaterne dokumenterer, at DSB arbejder struktureret og målrettet med at nedbringe de væsentlige påvirkninger og risici inden for de nævnte områder.



EU Taksonomiforordningen

I 2021 rapporterede DSB for første gang på EU Taksonomiforordningen for bæredygtige økonomiske aktiviteter. I 2021 blev der alene rapporteret på andelen af de aktiviteter, som var omfattet af EU Taksonomiforordningen.

I 2022 rapporterer DSB for første gang på andelen af økonomiske aktiviteter, som opfylder kriterierne for at kunne klassificeres som bæredygtige i henhold til EU Taksonomiforordningen for bæredygtige økonomiske aktiviteter.

EU Taksonomiforordningen er et fælles europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter. Forordningen skal bidrage til at opnå EU's miljømål.

Som jernbanevirksomhed er DSB omfattet af kravene til rapporteringen under kategorierne 6.1 Mellembyr passengertransport med jernbane, 6.3 Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, 6.5 Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer og 6.14 Infrastruktur til jernbanetransport.

For DSB er en større ensartning af ESG-rapporteringen og en klassificering af bæredygtighed i henhold til EU Taksonomiforordningen en positiv og nødvendig udvikling, som skal bidrage med at skabe transparens på tværs af brancher og sektorer.

Størstedelen af DSB's aktiviteter er omfattet af EU Taksonomiforordningen. Desuden opfylder en stor del af DSB's aktiviteter kravene til at kunne betegnes som bæredygtige. DSB har tydelige forretnings- og investeringsplaner for at sikre, at langt størstedelen af aktiviteterne vil kunne opfylde kravene til bæredygtighed i 2030.

Hvornår er en aktivitet bæredygtig?

I 2022 har DSB for første gang opgjort, hvor stor en del af aktiviteterne, der lever op til kravene for at være bæredygtige, og som dermed kan klassificeres som 'Taxonomy aligned'. Aktiviteterne kan benævnes bæredygtige under forudsætning af, at de opfylder de tekniske screeningskriterier for substantielt bidrag til mindst 1 af de 6 miljømål, som er udpeget. Herudover skal det kunne dokumenteres, at aktiviteten ikke udøver signifikant skade på de øvrige 5 miljømål. Endelig skal det kunne dokumenteres, at aktiviteten overholder definerede sociale minimumsgarantier.

DSB har haft en 'forsigtighedstilgang' til arbejdet omkring implementeringen af EU Taksonomiforordningen. Har der således været tvivl omkring definitionen eller fortolkningen af, hvad der kan medtages, er dette udeladt. DSB har ligeledes redegjort for og udarbejdet dokumentation for opgørelsen af de bæredygtige aktiviteter.

ESG-rapportering samt anvendt regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomiforordningen fremgår af side 111-126.

"Vi har løbende tilrettet vores rapportering i takt med godkendelse af de delegerede retsakter. Der er brugt dedikerede nøgleressourcer på tværs af organisationen til implementering af EU Taksonomiforordningen i DSB."

Malene Richter Christensen, underdirektør Økonomi

Aktiviteter	EU's miljømål						Krav for at aktiviteten er bæredygtig
Skovbrug	Modvirkning af klimaændringer	Tilpasning til klimaændringer	Bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand- og havressourcer	Omstilling til cirkulær økonomi	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Bidrag positivt til mindst ét af de 6 miljømål + Overhold tekniske screeningskriterier + Overhold gør-ikke-nævneværdig-skade-kriterierne på resterende miljømål (DNSH) + Overhold sociale minimumsgarantier
Miljøbeskyttelse og -bevarelse							
Fremstillingserhverv							
Elproduktion							
Forsyning, spildevand og affaldshåndtering							
Transport og logistik	Modvirkning af klimaændringer	Tilpasning til klimaændringer	Bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand- og havressourcer	Omstilling til cirkulær økonomi	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Bidrag positivt til mindst ét af de 6 miljømål + Overhold tekniske screeningskriterier + Overhold gør-ikke-nævneværdig-skade-kriterierne på resterende miljømål (DNSH) + Overhold sociale minimumsgarantier
Byggeri							
Information og kommunikation							
Videnskabelige og tekniske aktiviteter							
Uddannelse							

ESG-governance

DSB har en tydelig governance-struktur for arbejdet med ESG. Det er med til at sikre, at de strategiske målsætninger følges op med handling, idet den ansvarliggør relevante organisatoriske enheder for at implementere de nødvendige initiativer.

Det sker blandt andet ved at uddelegere strategiske handlinger og mål til de relevante forretningsområder. Det er centralt for DSB's tilgang, at opnåelsen af ESG-målsætninger i videst muligt omfang integreres i forretningsstrategien og gennemføres decentralt i de relevante forretningsenheder. I princippet efter samme tilgang som man traditionelt har arbejdet med klassiske budgetter og opfølgning i forretningen.

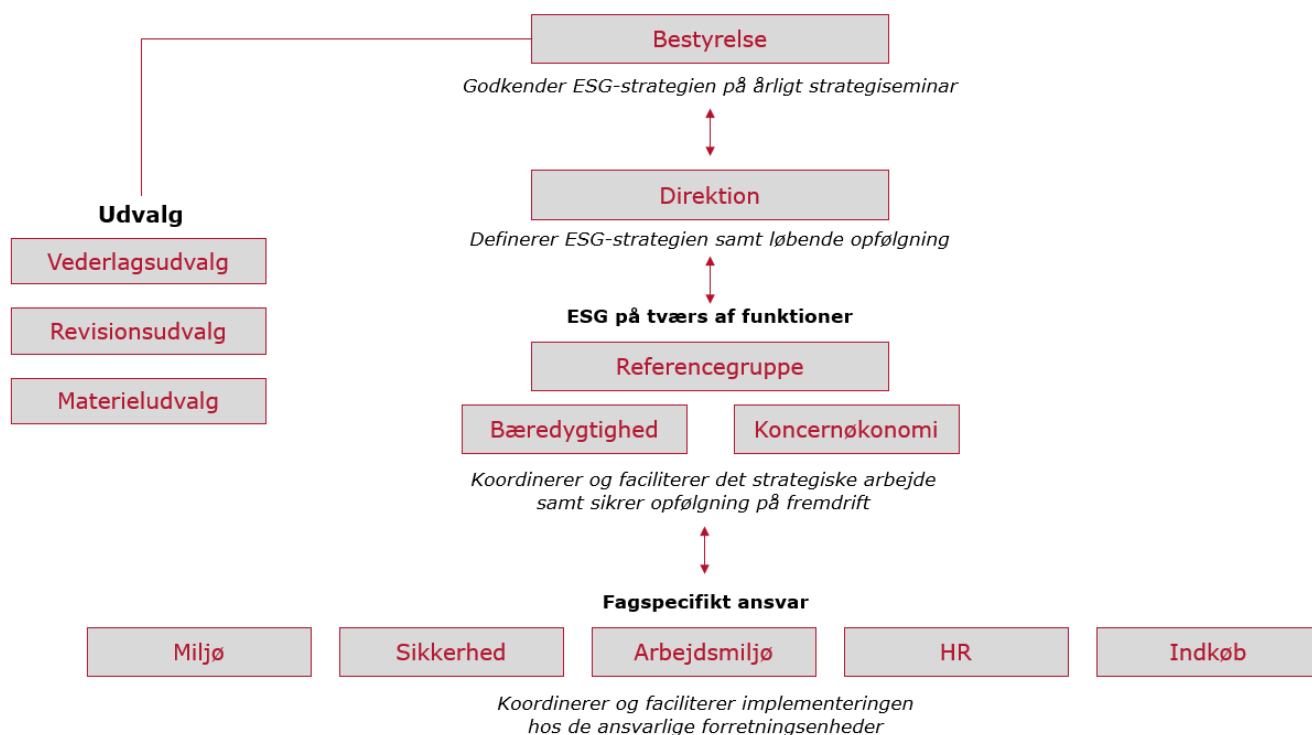
Det overordnede beslutningsmandat for ESG-arbejdet er forankret i bestyrelsen, som påser, at strategien implementeres, samt at de strategiske udvalgte fokusområder og langsigtede mål opnås som planlagt. Bestyrelsen skal desuden årligt godkende opdateringer af væsentlige politikker.

Direktionen er ansvarlig for at definere den overordnede strategi - herunder for ESG, som er integreret i strategien. Direktionen sikrer løbende opfølgning på og implementering af de udpegede ESG-fokusområder og -mål.

Det strategiske arbejde udføres af forskellige tværgående enheder - herunder Bæredygtighed og Koncernøkonomi. Enhederne har til opgave at facilitere direktionens og bestyrelsens strategiske arbejde samt føre tilsyn med fremdrift på strategien i form af KPI'er og rapportering, som der sikres løbende opfølgning på. Arbejdet koordineres i en reference-gruppe, som mødes med fast frekvens.

Gruppen består af underdirektører fra relevante forretningsområder.

Ansvar for rapportering på KPI-niveau samt identifikation, igangsættelse og gennemførelse af nødvendige initiativer er fordelt i relevante organisatoriske enheder i forretningen. Arbejdet koordineres og faciliteres af de fagansvarlige afdelinger.



ESG i kreditaftaler

Investeringer i bæredygtige aktiver - herunder tog og værksteder - er omdrejningspunktet for sammensætningen af DSB's nødvendige eksterne finansiering. I 2021 indgik DSB de første kreditaftaler med banker, hvor rentevilkårene er afhængige af opfyldelse af konkrete målsætninger på miljøområdet. Kreditaftalerne er bundet op på følgende ESG-målsætninger for 2030:

- CO₂-neutral - DSB forsynes med vedvarende energi
- Ingen partikeludledning fra togenes motorer
- Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer

Arbejdet med at inkludere bæredygtighedsmål i finansieringsaftalerne er med til at understøtte DSB's langsigtede strategi. Finansieringsaftalerne er med til at tydeliggøre resultater og konsekvenser af bæredygtighedsmålene og sammenhængen til den daglige drift i DSB.

Investeringsprogrammerne i nye togvogne, eltogsæt og værksteder er centrale dele af DSB's bæredygtighedsstrategi og vil være grundlaget for optagelse af finansiering over de kommende år. Finansieringen vil blive optaget gennem obligationsudstedelser - herunder i form af grønne obligationer - og låneaftaler, hvor der i videst muligt omfang indarbejdes bæredygtighedsmålsætninger.

ESG-risici i DSB

Det er en grundlæggende faktor i arbejdet med ESG at minimere de væsentlige negative påvirkninger og risici. DSB tror grundlæggende på, at det er vigtigt at have identificeret de væsentligste risici for at kunne arbejde systematisk og struktureret med at forebygge dem. Forebyggelse af væsentlige ESG-risici er for udvalgte risici integreret i de strategiske fokusområder og langsigtede mål. Risikostyring af væsentlige ESG-risici er derfor en integreret del af strategien og beslutningsprocessen i DSB. Det at kende de væsentlige ESG-risici og arbejde for at minimere dem er en central del af ledelsessystemet bag flere af DSB's certificeringer - herunder indenfor Sikkerhed, Arbejdsmiljø og Miljø.

Arbejdet med de væsentligste ESG-risici skal sikre håndtering af dem gennem forretningsbeslutninger og værdiskabelse for DSB's interessenter.

I 2023 vil ESG-risikostyringen blive ensrettet med den øvrige risikostyring. Det er en naturlig del af det kontinuerlige arbejde med at integrere ESG i strategien og de understøttende beslutningsprocesser.

Produktionsfaktorer



Salg og Service



Persontransport



Væsentlige risici

- Fald- og snubleulykker i DSB
- Stress blandt medarbejdere
- Arbejdskonflikt i forbindelse med fornyelse af overenskomster i 2023
- Overtrædelse af menneskerettigheder og ILO-konvention i værdikæde
- Klimapåvirkning som følge af direkte og indirekte CO₂-udledning
- Risiko for forurening af jord og vandmiljø
- Påvirkning af biodiversitet

- Klimapåvirkning som følge af direkte og indirekte CO₂-udledning
- Produktion af affald og ressourceforbrug

- Personpåkørsler og nærved-påkørsler
- Selvmord
- Signalforbikørsler
- Vold og trusler mod medarbejdere
- Klimapåvirkning som følge af direkte og indirekte CO₂-udledning
- Luftforurening - herunder udledning af ultrafine partikler
- Risiko for forurening af jord og vandmiljø
- Påvirkning af biodiversitet

Miljø

Toget er et miljøvenligt transportmiddel og en central del af løsningen på udfordringerne i den grønne omstilling af samfundet. Miljø fremgår derfor som en central del af DSB's formål, er integreret i de strategiske fokusområder og er en strategisk prioritet for DSB. Det er målet, at alle DSB's togrejser i 2030 vil være CO₂-neutrale.

På trods af togets egenskaber og rolle i den grønne omstilling medfører toget og de tilhørende aktiviteter stadig betydelige påvirkninger af miljø. DSB har i mange år arbejdet med at minimere miljøpåvirkningerne fra driften og har siden 1996 publiceret en årlig Miljøårsopgørelse. I 2019 satte DSB 4 ambitiøse 2030-mål for arbejdet med at nedbringe virksomhedens miljøpåvirkninger.

De 4 miljømål i 2030 er:



- Mål 1: CO₂-neutral - 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

Udover målet om at blive CO₂-neutral i 2030 (scope 1 og 2), arbejder DSB på at sætte reduktionsmål for CO₂-udledningen for leverandører i hele DSB's værdikæde (scope 3), og DSB har i 2022 ansøgt om at tilslutte sig SBTi (Science Based Targets initiative).

DSB arbejder løbende med at minimere miljøpåvirkningerne samt med at identificere og gennemføre initiativer for at realisere målene. Arbejdet med at minimere miljøpåvirkningerne understøtter DSB's miljøpolitik.

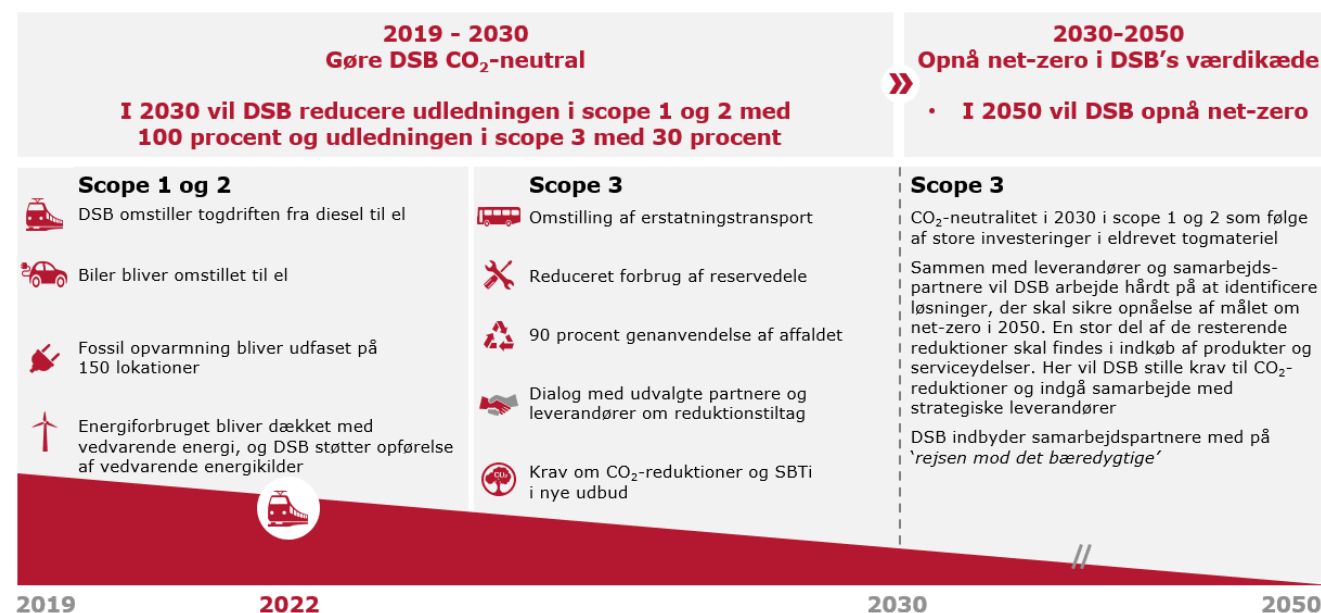
Grundholdningerne i miljøpolitikken er, at:

- DSB har ansvar for at tilbyde en bæredygtig kollektiv trafik

- DSB vil gennemføre løbende miljøforbedringer i virksomheden

Miljøpolitikken beskriver, hvordan DSB vil efterleve dette ved blandt andet at sætte mål for og systematisk følge op på indsatser og resultater for at opnå løbende forbedringer af virksomhedens miljøpåvirkninger samt at have en struktureret tilgang til at prioritere og håndtere miljømæssige risici og muligheder.

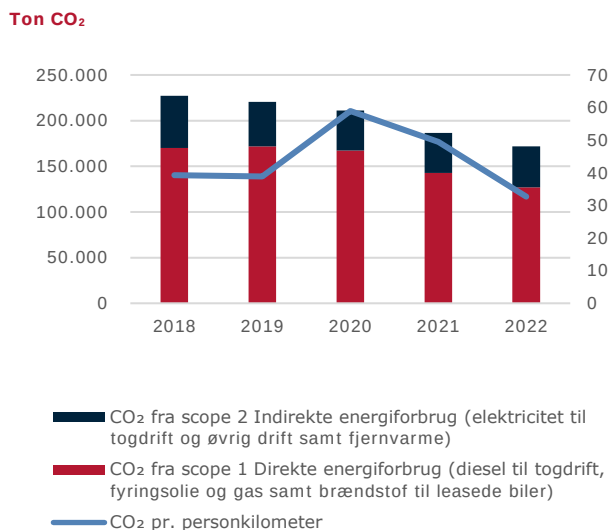
DSB udgiver desuden Miljøårsopgørelse 2022, som er tilgængelig på www.dsb.dk.



CO₂-udledning

DSB har investeret i 42 EB-elokomotiver og vil frem mod 2030 investere yderligere i minimum 100 IC5-eltogetsæt. Investeringerne gør det muligt at ud-fase den dieseldrevne togdrift, hvilket vil yde et væsentligt bidrag til at reducere CO₂-udledningen fra togdriften. I takt med overgangen fra dieseldrevet til eldrevet togmateriel opføres nye og mere energieffektive værksteder, som vil have en positiv effekt på CO₂-udledningen forbundet med DSB's øvrige drift.

Figur 3: Udvikling i CO₂-udledning (scope 1 og 2)¹⁾



¹⁾ CO₂-udledning bliver beregnet ud fra emissionsnøgletal for hver enkelt energitype. Fra og med 2022 omhandler CO₂-målet kun DSB's direkte og indirekte energiforbrug (scope 1 og 2). Sammenligningstal er tilpasset.

CO₂-udledningen er i 2022 faldet med 8 procent i forhold til 2021 svarende til knap 15.000 tons CO₂. Udviklingen skyldes primært helårseffekten af udfasningen af ME-lokomotiverne og øget kørsel med eldrevet togmateriel. CO₂-udledningen pr. personkilometer er faldende sammenlignet med årene før 2020 og 2021, som var præget af COVID-19 og færre rejser.

Energiforbrug

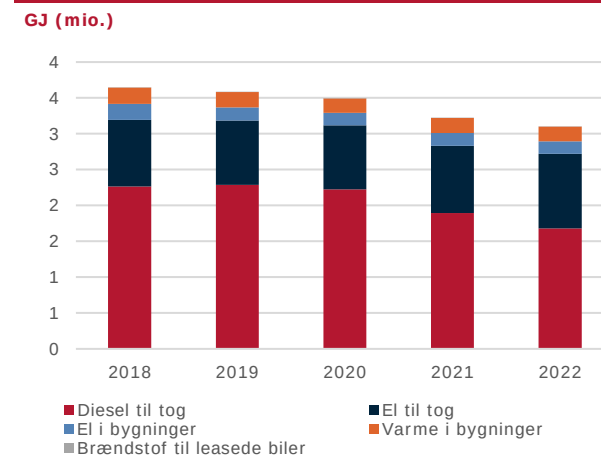
EB-elokomotiverne og IC5-eltogetsættene vil bidrage til en stor del af energioptimeringen sammen med de nye og mere energieffektive værksteder. Samtidig vil DSB fortsat investere i at energioptimere den øvrige drift af værksteder og bygninger. Gennem miljøpolitik og miljøledelse har DSB fokus på at mindske såvel påvirkning af det omkringliggende miljø som på at reducere energiforbruget.

88 procent af DSB's samlede energiforbrug er i 2022 anvendt til togdriften. DSB's samlede energiforbrug er faldet 4 procent i forhold til 2021.

Forskydningen fra diesel- til eldrevet togdrift har medført, at forbruget af diesel til togdrift er faldet 11 procent, mens forbruget af el til togdrift er steget 11 procent. Samlet giver det et fald i energiforbruget til togdrift på 4 procent.

Energiforbrug til den øvrige drift er faldet 3 procent i forhold til 2021. Udviklingen i energiforbruget skyldes, at der i løbet af 2022 er gennemført en række energibesparende tiltag. Specielt på værksteder og klargøringsfaciliteter til tog er der fokus på at optimere energien ved styring af lys og varme. Her bliver de gamle armaturer også udskiftet til LED-lyskilder. I DSB's 7-Eleven kiosker er der fortsat fokus på at gennemføre energibesparende tiltag.

Figur 4: Energiforbrug¹⁾



¹⁾ Diesel til tog bliver automatisk registreret ved tankning. El til tog bliver afregnet på baggrund af faktura fra Banedanmark. Fra og med 2022 omhandler målet kun DSB's energiforbrug til togdrift og øvrig drift (el og varme i bygninger). Sammenligningstal er tilpasset.

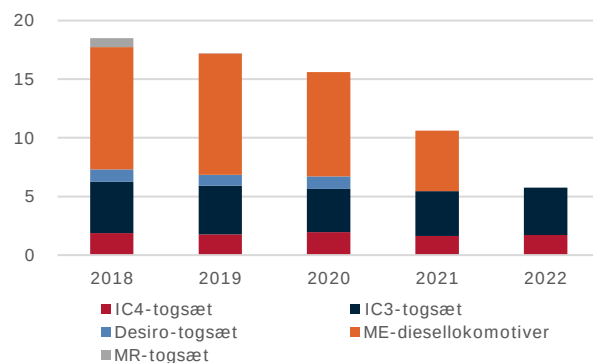
Partikeludledning

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 af jernbanenettet.

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.

Figur 5: Partikeludledning fra togenes motorer¹⁾

Ton partikler



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

Markant reduktion i partikeludledning i takt med udfasning af dieseldrevne tog

DSB har stor fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler. Den fortsatte reduktion i dieseldrevet togdrift har givet et markant fald i udledningen af partikler. I 2022 er partikeludledningen fra togenes motorer faldet med 46 procent i forhold til 2021 opgjort som masse (ton). Årsagen er den fulde helårseffekt af udfasningen af ME-lokomotiverne.

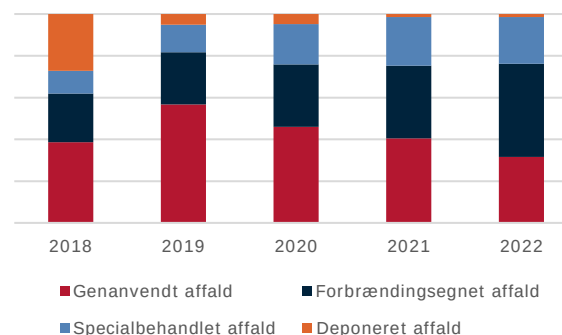
Affald

DSB har et mål om, at mindst 90 procent af affaldet vil blive genanvendt i 2030. De sidste 10 procent af affaldet i 2030 forventes at kræve anden behandling.

For at nå målet er der fokus på, hvordan affaldshåndteringen på værkstederne, i klargøring af togene, på stationerne og i administrationen kan blive optimeret, så affaldsmængden kan blive reduceret og genanvendt i højere grad end i dag.

Figur 6: Affald fordelt på bortskaffelsesmetode¹⁾

Fordeling af affald



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.

I 2022 var den samlede genanvendelsesprocent på 32 procent, hvilket er et fald i forhold til 2021. En af årsagerne er, at DSB har solgt togmateriel til direkte genbrug andre steder i Europa, hvor det typisk erstatter ældre togmateriel. Alternativet ville have været at have skrottet togmateriellet, hvor størstedelen af materialerne ville blive genanvendt.

DSB har i løbet af 2022 solgt:

- 21 ME-lokomotiver
- 9 IC2-togsæt
- 6 IC4-togsæt
- 2 MR-togsæt (levering udestår)

Fokus på genanvendelse

Alle DSB's 7-Eleven kiosker har udvidet kildesortering, så 48 af de 62 kiosker og 4 stationsstuer sorterer affaldet i 6 fraktioner.

I 2023 vil der blive etableret pilotforsøg på 6 stationer, hvor kunderne vil blive bedt om at kildesortere affald i udvalgte fraktioner. Pilotforsøget indeholder 2 forskellige koncepter for, hvordan kunderne kan sortere affaldet på stationen.

Et tilsvarende forsøg med kildesortering i S-tog og udvalgte IC4-togsæt er igangsat ultimo 2022. Kunderne sorterer i 2 fraktioner: Mad- og restaffald. I de samme togsæt er de små affaldsposer fjernet.

I udvalgte regionaltog er de små affaldsposer på forsøgsbasis fjernet ultimo 2022. Kunderne bliver i stedet opfordret til at tage affaldet med ud af toget.

Reduktionsmål for CO₂-udledning i hele værdikæden

For at efterleve miljøpolitikken er det væsentligt at tage miljøhensyn, når der bliver købt ind. Det opnås ved at stille krav til leverandører og samarbejdspartnere. DSB har derfor stillet miljøkrav - herunder klimakrav - til udvalgte leverandører i flere år.

I 2022 har DSB kortlagt CO₂-udledningen for 2019 fra værdikæden - også kaldet scope 3-udledninger i henhold til GHG-protokollen (The Greenhouse Gas Protocol). Kortlægningen giver et bedre overblik over DSB's samlede klimapåvirkning. CO₂-udledning fra værdikæden (scope 3) udgjorde i opgørelsesåret 2019 godt halvdelen af den samlede klimapåvirkning.

På baggrund af opgørelsen har DSB sat mål om at have reduceret klimapåvirkningen fra hele værdikæden (scope 3) med 30 procent i 2030 og at have opnået net-zero i 2050. DSB har startet rejsen og er i dialog med flere af de strategisk vigtige leverandører, men kender ikke alle de nødvendige løsninger.

Klimareduktionsmålsætninger og SBTi⁸

Med afsæt i det eksisterende mål om at blive CO₂-neutral i 2030 (scope 1 og 2) samt de nye reduktionsmål for udledningerne fra leverandører (scope 3) har DSB i 2022 forpligtet sig til at sætte videnskabeligt baserede klimareduktionsmålsætninger i regi af Science Based Targets initiative (SBTi). Det er et strategisk ønske for DSB at få klimareduktionsmålene godkendt af SBTi for derved at sikre, at målene er videnskabeligt funderet. DSB har i 2022 indsendt klimareduktionsmålene til SBTi, og det er forventningen, at de bliver godkendt ultimo 2023 eller i 2024.



⁸ Science Based Targets initiative er en sammenslutning af 4 NGO'er: Carbon Disclosure Project, FN's Global Compact, World Resources Institute og WWF. Organisationen rådgiver virksomhe-

"For DSB er det væsentligt, at klimareduktionsmålene stemmer overens med, hvad videnskaben mener er nødvendigt for at realisere Paris-aftalen og dermed minimere den globale opvarmning.

Derfor er ansøgningen om SBTi-godkendelse af vores reduktionsmål en væsentlig milepæl i arbejdet med at begrænse klimapåvirkningen."

Aske Mastrup Wieth-Knudsen, bæredygtighedschef

Øvrige miljøforhold

Miljøcertificering efter ISO14001:2015

DSB Vedligehold A/S har i alle år været miljøcertificeret. I slutningen af 2021 besluttede DSB, at miljøcertifikatets omfang skal udvides fra kun at omfatte aktiviteter vedrørende vedligeholdelse og klar-
gøring af tog til at omfatte alle DSB's aktiviteter. Arbejdet med at udvide miljøcertifikatet pågår og fortsætter i 2023.

der i at sætte videnskabeligt baserede klimareduktionsmålsætninger til at overholde Paris-aftalens ambition om at begrænse den globale opvarmning til 1,5 grader.

Godkendelse af nye ellokomotiver

Et vigtigt skridt mod målet om at blive CO₂-neutral i 2030 er nået, da DSB har fået alle 42 EB-el-lokomotiver leveret og godkendt. Og de kører som en drøm, fortæller lokomotivfører Jesper Kjærulff.

Regnen står ned i stride strømme, da Jesper sætter sig til rette i det spritnye EB-el-lokomotiv. Det er den sidste onsdag i september, og dagen markerer en milepæl i DSB's historie.

Når Jesper færdiggør denne aftenstesttur fra Københavns Hovedbanegård til Helsingør og retur igen, vil det nemlig være den sidste af 42 testture med lige så mange nye ellokomotiver.

"Det var også mig, der kørte testturen på det første EB-el-lokomotiv for 2 år siden, og nu er vi kommet til det sidste," siger Jesper, mens han med et joystick sætter toget i bevægelse på dets første rigtige tur på danske skinner.

De 8.700 hestekræfter går lydløst i gang drevet af de 25.000 Volt, der løber i køreledningen over toget. Bag os hænger en lang række vogne, der grundet aftenens testtur, er tomme.

Masser af power

Hastigt kommer vi op i fart, og Jesper smiler tilfreds. Som lokomotivfører er det nemlig en meget magtfuld køreoplevelse, fortæller han om det nye lokomotiv.

"Man mærker virkelig de mange hestekræfter, og der er en meget overbevisende acceleration," siger han begejstret og forklarer, at EB-el-lokomotivet er en racerbil sammenlignet med de gamle diesellokomotiver, som de har afløst.

"Og så kører det på strøm. Det er da fantastisk. DSB skal jo være CO₂-neutral i 2030, og med de nye ellokomotiver er der ingen sod og nul partikeludledning," siger Jesper, mens toget kører gennem aftenmørket med vinduesviskerne i fuld sving på den store forrude.

Skal også bruges til udlandet

Som det er nu, skal DSB kun bruge 28-30 af de nye lokomotiver til driften i Danmark. Resten kommer først på arbejde, når de nye Talgo togvogne, der i fremtiden skal transportere passagerer miljøvenligt til Tyskland, bliver leveret.

Indtil da er det vigtigste ifølge Jesper, at DSB har fået nogle moderne og kraftfulde elektriske lokomotiver, der kører godt, og som både er mere bæredygtige og mere punktligt end de gamle.

Tilbage i ellokomotivet styrer Jesper farten og bremserne med 2 joysticks, og mange af de knapper, han er vant til fra ældre tog, er erstattet med skærme med informationer om togets kørsel.

I gennemsnit bruger lokomotivet omkring 11 kWh pr. kørt kilometer, og når forbruget er så relativt lavt, skyldes det primært, at lokomotivet også er i stand til at genere strøm, når det bremser, fortæller han.

Virker som en dynamo

Helt simpelt forklaret kan EB-el-lokomotiverne på samme måde som en dynamolygte på en cykel producere strøm, når der er modstand ved bremsning, og den strøm sendes tilbage i køreledningen til brug i andre tog. Og det er noget, Jesper går meget op i.

"Jeg kan hele tiden følge med i, hvor meget strøm, vi har brugt, og hvor meget, vi har produceret. På denne tur har

vi indtil videre sendt et godt stykke over 50 procent tilbage i køreledningen, og der kan nemt gå sport i at se, hvor meget strøm, man på den måde kan spare," siger han.

Undervejs på testturen holder Jesper også øje med, om ellokomotivet trækker og bremser, som det skal. De foregående 41 er alle blevet godkendt uden de store bemærkninger, og det ser dette også ud til at blive.

"Det er jo et lokomotiv, der er blevet produceret de seneste 12 år, og som kører mange steder i Europa. Så det virker," siger han og sætter farten ned mod Københavns Hovedbanegård, mens tælleren, der måler, hvor meget strøm, der sendes tilbage, lystigt tæller op ad.

Da toget holder stille, er der dog ikke meget spænding om udfaldet af aftenens testkørsel. "Det er godkendt," siger Jesper.



Sociale forhold

Med strategisk fokus på at styrke togets rolle i den grønne omstilling har DSB yderligere valgt også at integrere arbejdet med sikkerhed, arbejdsmiljø og mangfoldighed i de strategiske fokusområder. Det gøres i overbevisningen om, at arbejdet med disse områder skaber værdi for samfundet samtidig med, at fokus på de sociale forhold bidrager til, at DSB kan tiltrække endnu flere kunder til toget og derved bidrage til et Danmark fri for trængsel og med lavere CO₂-udledninger.

Dette understreger også DSB's holistiske fokus på bæredygtighed. Selv om DSB's primære bidrag til en mere bæredygtig udvikling jf. verdensmålene er togdrift og de dertilhørende miljøgevinster, så er det DSB's overbevisning, at arbejdet med bæredygtighed også omfatter sikkerhed, et godt arbejdsmiljø, gode medarbejderforhold, en mangfoldig arbejdsplads og et tilgængeligt produkt.

Arbejdet med sociale forhold har stået på i mange år. DSB har derfor en god struktur og organisering heraf. Det er dog først i 2022, at disse fokusområder formelt er integreret i strategien og konkretiseret i strategisk udvalgte og tydelige langsigtede 2030-mål.

Der er 5 fokusområder, som afspejler de materielle områder og påvirkninger inden for det sociale aspekt af bæredygtighed:

- Sikkerhed og tryghed
- Arbejdsmiljø
- Medarbejderforhold
- Mangfoldighed
- Tilgængelighed



Sikkerhed og tryghed

Jernbanen er en af de sikreste former for transport. Det skal den fortsat være fremover. DSB arbejder derfor struktureret og fokuseret på at forebygge og minimere de væsentligste sikkerhedsrisici. DSB's sikkerhedspolitik sætter retningen for arbejdet med sikkerhed. Politikken bygger på DSB's grundholdning: Vores kunder skal kunne tage sikkerhed for givet - det må vi aldrig.

Sikkerhedspolitikken lægger fast, at alle medarbejdere og samarbejdspartnere har sikkerhed som første prioritet. Med blandt andet det som udgangspunkt beskriver politikken, hvordan DSB tilstræber det højst mulige sikkerhedsniveau.

DSB's ledelsessystem sætter retningen for det vedvarende proaktive arbejde med at undgå ulykker og hændelser. Samtidig skal det sikre læring med henblik på at undgå, at den samme fejl sker flere gange.

DSB er sikkerhedscertificeret i henhold til EU-lovgivning for så vidt angår Fjern- & Regionaltog og i henhold til national lovgivning for så vidt angår S-tog. Der er i 2022 desuden opnået en sikkerhedsrelateret certificering i henhold til EU-lovgivning gældende for enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer.

Alvorligt tilskadekomne i toget

I 2022 er der sat et langsigtet strategisk mål om, at ingen kunder må komme til skade i DSB's tog i 2030. Siden ulykken på Storebælt i 2019 har der ikke været kunder, der som konsekvens af en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse er kommet alvorligt til skade i DSB's tog.

Væsentlige ulykker - herunder personpåkørsler

I 2022 har DSB oplevet en stigning i antallet af væsentlige ulykker, hvor personpåkørsler har udgjort 16 af i alt 18 væsentlige ulykker. I alle 16 tilfælde er der tale om personer, der enten har bevæget sig uretmæssigt på jernbanearealer eller har udvist en høj grad af uagtsomhed. For eksempel hvor de på en perron har opholdt sig så tæt på spor, at de er blevet ramt af et indkørende tog.

Personskader har i 2022 ført til, at 7 personer er blevet dræbt, mens 9 personer er kommet alvorligt til skade. En af de alvorligt tilskadekomne var en togfører, der brækkede foden, da hun steg ud af et IC3-togsæt og faldt ned mellem tog og perron, fordi klaptrinet på toget ikke var udfældet. 2 af de væsentlige ulykker skete i forbindelse med afsporinger af passagertog ved Horsens i efteråret 2022. De indledende undersøgelser peger på, at afsporingerne skyldes en betjeningsfejl hos Banedanmark. På baggrund af hændelserne har Banedanmark nu indført en ny procedure, der skal afværge, at noget lignende sker i fremtiden. Ingen personer kom til skade i forbindelse med afsporingerne.

Tabel 1: Hændelser¹⁾²⁾

Antal	Vækst			
	2022 ³⁾	2021 ³⁾	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	18	10	8	80
Personskade				
- Omkomne	7	4	3	75
- Alvorligt tilskadekomne	9	4	5	125
- Lettere tilskadekomne	61	52	9	17
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	159	202	-43	-21
- Ikke-sikret område (D-E)	72	76	-4	-5
Defekt hjul eller aksel	1	3	-2	-67

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2021 er ændret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige opgørelser. Tilsvarende udgør tallene for 2022 status ved tidspunktet for rapportering, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport.

Forebyggelse af ulykker med personskade

Også i 2022 har der været fokus på ulykker med personskade. Fokus er i årets løb blevet skærpet som følge af en uønsket stigning i antallet af personpåkørsler i 1. halvår. Forebyggelsesarbejdet har igen haft den yngre generation som målgruppe blandt andet i form af en relancering af ICEKIID-kampagnen fra 2021, som blev usædvanlig godt modtaget af målgruppen af særligt teenagere. Målgruppen er udvalgt på baggrund af registreringer om uautoriseret færden på jernbanearealer, uhenigtsmæssig adfærd og registrerede nærved-påkørsler.

ICEKIID-kampagnen vandt bronze ved årets Effie Awards Denmark i kategorien Branded Content & Entertainment.

I 2022 har DSB lanceret et læringsforløb om jernbanesikkerhed målrettet de 8-12 årige. Forløbet er opbygget som et spil i Microsoft Minecraft, som er en særdeles velkendt og udbredt platform blandt aldersgruppen. Spillet DSB Safety udbydes til gratis download og anvendelse og er lanceret primært til brug for skoleklasser, men kan også downloades og spilles i privat regi. DSB har fastholdt ICEKIID's 'Livet på kanten er farligt' som det bærende budskab - også i Minecraft-spillet.

Det er DSB's forhåbning, at vigtigheden af at passe på sig selv og hinanden i nærheden af jernbanen vil forankre sig som en varig læring og forståelse hos den helt unge generation.

DSB har i 2022 arbejdet med udvikling af et system, der på stationer kan detektere personer i spor. En prototype af systemet er opsat på Nordhavn station, hvorfra det testes. Parallelt bliver der arbejdet med udvikling af en funktion, der kan videregive advarsler direkte til den lokomotivfører, der måtte være på vej mod stationen. Det forventes, at løsningen vil være implementeret og operationel i efteråret 2023.

Detektering af personer i spor skal bidrage til at reducere både personpåkørsler og selvmord og har derfor høj prioritet for DSB.

Uagtet at de personer der ulykkeligvis blev ramt af tog i 2022 alle udviste uagtsomhed og i flere tilfælde også var tydeligt påvirkede, giver stigningen i antal personpåkørsler i 2022 anledning til en øget indsats i 2023. Således vil ICEKIID-kampagnen blive fulgt op af endnu en kampagne i 2023, ligesom DSB fortsat vil arbejde på at promovere spillet DSB Safety i Minecraft.

Suppleret med øvrige indsatser til forebyggelse af ulykker vil DSB fortsat i 2023 løfte opgaven som ansvarlig jernbanevirksomhed, der tager hånd om kundernes sikkerhed.

Forebyggelse af selvmord

DSB har i 2022 fortsat indsatsen med at forebygge selvmord på jernbanen. Sammen med Dansk Forskningsinstitut for Selvmordsforebyggelse har DSB taget initiativ til et forskningsprojekt, som skal afdekke virkningsgraden af skiltene, der henviser til Livslinien og 112. Det sker på baggrund af skiltning på de stationer, hvor der oftest har været selvmord eller selvmordsforsøg. Forskningsprojektet støttes af TrygFonden.



Skiltene er i samarbejde med Banedanmark blevet sat op på i alt 14 stationer i sommeren 2022.

Livslinien foretager i mulig grad en række registreringer, når selvmordstruede ringer for at få hjælp.

De indledende registreringer af mennesker, der ringer på baggrund af de opsatte skilte, viser, at skiltene har en forebyggende effekt. Forskningsprojektet løber frem til 2028.

Forebyggelse af signalforbikørsler

Der har i 2022 været 159 signalforbikørsler kategoriseret A, B og C i henhold til Trafikstyrelsens indberetningsbekendtgørelse. Det er 43 færre end i 2021 og det laveste tal siden 2018.

Årsagen til faldet vurderes at være øgede indsatser mod signalforbikørsler, og at det nye signalsystem - CBTC - nu er fuldt udrullet på S-banen. Indsatserne tæller kampagner og øget samarbejde mellem Sikkerhed og to nyoprettede stillinger som sikkerhedskoordinatorer i Togdrift.

Forebyggelse af signalforbikørsler vil i 2023 fortsætte med de eksisterende initiativer suppleret med særlige tiltag i forbindelse med ibrugtagning af det nye signalsystem på strækningen København-Ringsted via Køge Nord (Ny Bane) og den forøgede kompleksitet i forbindelse med de større sporarbejder.

Fortsat understøttelse af sikkerhedscertificeringer

Der har i 2022 været arbejdet på den planlagte fusion mellem DSB og DSB Vedligehold A/S. I forbindelse med fusionen skal DSB's sikkerhedscertifikater også dække vedligeholdelsesområdet. Trafikstyrelsen har i den forbindelse afgjort, at DSB's certifikat til Fjern- & Regionaltog ikke skal opdateres, idet

DSB i foråret 2022 opnåede ECM-certificering⁹ gennem TÜV SÜD. Vedligeholdelse af S-tog er ikke underlagt ECM-kravene. I november indsendte DSB ansøgning om certifikatændring for S-tog. Trafikstyrelsen har meddelt, at man anså materialet for fyldestgørende og træffer den endelige beslutning i løbet af marts 2023. DSB forventer, at Trafikstyrelsen i perioden vil gennemføre et eller flere tilsyn i DSB.

Fortsat udvikling af ledelsessystemet

Efter opnåelse af ECM-certificering i foråret 2022, understøtter DSB's ledelsessystem fastholdelse af 5 certifikater, der baserer sig på henholdsvis lovgivning (3 vedrørende jernbanesikkerhed og vedligeholdelse) og ISO-standarder (2 vedrørende henholdsvis kvalitet og miljø). I den forbindelse og særligt for at understøtte DSB's igangværende udvidelse af miljøcertificeringen til at omfatte hele DSB, er det sikret, at en række processer er blevet tilpasset, forenklet og optimeret, at systemet generelt sikrer sammenhænge på tværs, og at de samme processer anvendes til ensartede arbejds-gange på tværs af certifikatområderne. Det skal gøre det enklere at være medarbejder samt øge transparensen og optimere arbejdsgangene.

Ledelsessystemet er i udgangspunktet udviklet alene med henblik på at sikre efterlevelse af lovkrav og standarder. I kraft af at systemet i dag understøtter et stadig bredere ledelsesområde i DSB, vil det i 2023 blive vurderet, hvordan systemet i højere grad kan blive en solid platform, der støtter op om DSB's strategiske retning og de overordnede langsigtede mål.

Tryghed

Som en del af regeringens tryghedspakke fra juni 2022 har DSB implementeret en række initiativer for at højne kundernes oplevelse af tryghed på stationerne.

Det mest synlige initiativ er en ny vagtordning. Vagterne runderer fast på udvalgte stationer i hovedstadsområdet. Der er endvidere oprettet en tryghedstelefon med direkte linje til DSB's overvågningscenter, hvor bemanningen i 2022 blev opgraderet.

I 2022 gik DSB i gang med at forbedre videoovervågningen med over 700 kameraer på i alt 49 stationer. Udskiftningen er gennemført på 18 stationer i 2022 og vil ske på 31 stationer i 2023.

I 2023 fortsætter evalueringen af initiativerne i tryghedspakken, ligesom DSB vil afsøge yderligere tryghedsskabende tiltag - herunder et tættere samarbejde med Natteravnene og lokale tryghedsinitiativer.

Målrettet fokus på arbejdsmiljø

Det er en central del af DSB's strategi at udvikle medarbejderne og kulturen samt levere et konkurrence- og bæredygtigt DSB. Det understøttes af et strategisk fokus på arbejdsmiljøet.

På enhver af DSB's forskellige arbejdspladser skal man opleve, at der er en fælles tilgang til en effektiv arbejdsmiljøindsats, som via konkrete initiativer, politikker og retningslinjer understøtter det daglige arbejde omkring arbejdsmiljø.

Det centrale er, at arbejdsmiljø skal indgå som en naturlig del af den daglige planlægning og udførelse af arbejdet - via råd og vejledning fra arbejdsmiljøorganisationen og med kompetenceudvikling af medarbejderne.

Rammerne for DSB's arbejdsmiljø er beskrevet i arbejdsmiljøpolitikken, som gælder for alle i DSB samt eksterne leverandører, der arbejder på DSB's områder. Heri fremgår DSB's grundholdninger. Det omfatter blandt andet, at det er muligt at skabe et sikkert og sundt arbejdsmiljø, og at arbejdsulykker kan forebygges. Disse holdninger efterleves blandt andet ved at:

- Udvikle og efterleve DSB's arbejdsmiljøledelsessystem og overholde de til enhver tid gældende aftaler og lovgivning på området
- Sætte mål for arbejdsmiljøarbejdet og følge nøje op herpå
- Reducere og forebygge arbejdsulykker og erhvervssygdomme
- Arbejde systematisk og forebyggende med at reducere risici for arbejdsmiljøpåvirkninger
- Arbejde med løbende forbedring af arbejdsmiljøet og arbejdsmiljøledelsessystemet
- Støtte medarbejdere, der har været udsat for en hændelse
- Inddrage medarbejdere via arbejdsmiljøorganisationen

⁹ Entity in Charge of Maintenance; baseret på EU-lovgivning

Arbejdsmiljøcertifikat understøtter systematisk tilgang til arbejdsmiljø

DSB har implementeret et arbejdsmiljøledelsessystem, der understøtter en systematisk og forebyggende tilgang til arbejdsmiljøarbejdet, herunder at lovgivning på arbejdsmiljøområdet efterleves.

Det betyder, at DSB identificerer og styrer arbejdsmiljørisici og -muligheder, sætter mål, udarbejder handlingsplaner og gennemfører aktiviteter, der løbende forbedrer arbejdsmiljøpræstationen.

Alle lokationer i DSB og 100 procent ejede tilknyttede virksomheder er arbejdsmiljøcertificeret efter DS/ISO45001.

Arbejdsmiljøledelsessystemet bliver årligt kontrolleret af et DANAK-akkrediteret certificeringsbureau, som er en uafhængig instans. DSB arbejder målrettet efter at fastholde arbejdsmiljøcertificeringen og har i 2022 via recertificering opnået, at arbejdsmiljøcertifikatet fornyes for yderligere en 3-årig periode. De rejste afvigelser er alle lukket tilfredsstillende til tiden. Herudover blev det nævnt, at der ses et lederskab på alle niveauer, der understøtter arbejdsmiljøstrategi og -mål, samt et robust og implementeret arbejdsmiljøledelsessystem, som sikrer processer til løbende forbedringer i en meget omstillingsparat organisation.

Med fokus på medarbejdernes fysiske og psykiske arbejdsmiljø, gennem konkrete arbejdsmiljøindsatser og en systematisk tilgang til arbejdsmiljøarbejdet bliver der arbejdet struktureret med følgende indsatsområder:

- Færre arbejdsulykker
- Lavere sygefravær
- Højere trivsel

Reduktion af arbejdsulykker

Det er et strategisk fokusområde for DSB at minimere antallet af alvorlige arbejdsulykker. Der er derfor løbende fokus på at skabe et bedre arbejdsmiljø og nedbringe antallet af arbejdsulykker og fravær. Det indebærer, at DSB sætter mål for arbejdet med at forebygge arbejdsulykker, udarbejder handlingsplaner og gennemfører aktiviteter, der løbende har til hensigt at forbedre arbejdsmiljøet og forebygge arbejdsskader.

På baggrund af det arbejde der er defineret 2030-mål for nedbringelsen af:

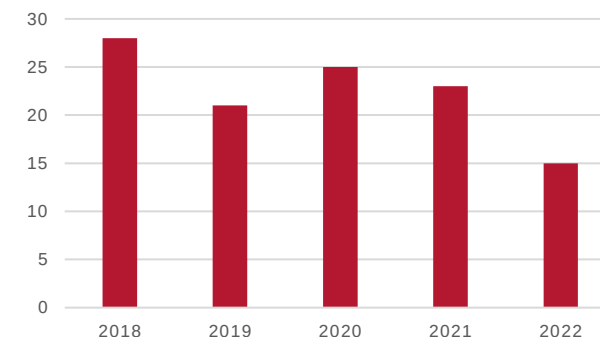
- Alvorlige arbejdsulykker (defineret som Arbejdsulykker med 21 dages fravær eller mere)
- Arbejdsulykker med fravær, LTIFR¹⁰
- Arbejdsulykker med fravær grundet vold og trusler fra eksterne

Alvorlige arbejdsulykker

De alvorlige arbejdsulykker er faldet fra 23 i 2021 til 15 i 2022. I 2021 kan 5 af de alvorlige arbejdsulykker tilskrives COVID-19. I 2022 er der sket en halvering af antallet af fald- og snubleulykker, men en stigning i trusler fra eksterne, der har ført til alvorlige arbejdsulykker.

Figur 7: Alvorlige arbejdsulykker

Arbejdsulykker med fravær på 21 dage og opefter



Arbejdsulykker med fravær

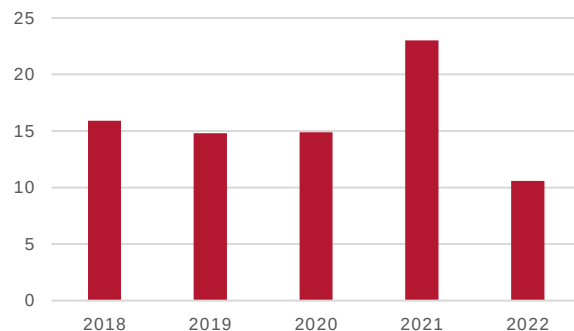
DSB har løbende fokus på at nedbringe antallet af arbejdsulykker. Antallet af arbejdsulykker med fravær, LTIFR, er faldet fra 23,0 i 2021 til 10,6 i 2022.

Faldet skyldes en systematisk analyse af årsager og omfang af arbejdsulykker samt et fald i COVID-19, vold, trusler og påkørselsforhold. Tallet for 2021 er unormalt højt som følge af COVID-19 og mange påkørselsforhold. I forhold til årene før 2021 følger 2022 den gode udvikling.

¹⁰ Lost Time Injury Frequency Rate - Antal arbejdsulykker pr. 1 million præsterede timer

Figur 8: Arbejdsulykker med fravær

Pr. million præsterede arbejdstimer

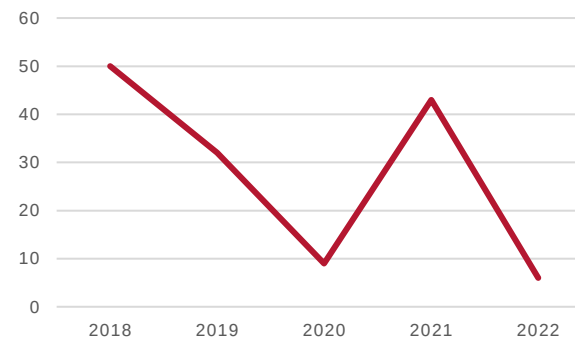


Arbejdsulykker med fravær grundet vold og trusler fra eksterne

For kundevedtne enheder er vold og trusler om vold et alvorligt arbejdsmiljøforhold, som konstant kræver opmærksomhed. DSB arbejder målrettet for at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem uddannelse af medarbejderne i konflikthåndtering, ligesom der er udarbejdet retningslinjer for håndtering af vold og trusler med fokus på medarbejdernes egen sikkerhed. Der ydes desuden støtte til de medarbejdere, der har været udsat for vold og trusler.

Figur 9: Arbejdsulykker med fravær på grund af vold og trusler

Antal



Der arbejdes lokalt med tiltag, der minimerer risikoen. Der er blandt andet opstartet et pilotforsøg med kropskameraer som et frivilligt tilbud til togførere og S-togsrevisorer. Brug af kropskameraer for sammenlignelige jobfunktioner i andre virksomheder har vist sig at reducere antallet af volds- og trusselsepisoder kraftigt.

Antallet af arbejdsulykker med fravær grundet vold og trusler er faldet fra 43 i 2021 til 6 i 2022. Det store fald skal ses i forhold til et unormalt år i 2021. Ses udviklingen i forhold til årene inden 2021, følger 2022 den gode udvikling.

Sygefravær

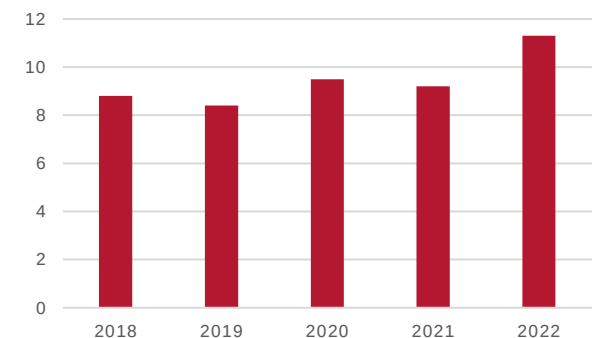
Fraværspolitikken understøtter DSB's strategi om at være en attraktiv arbejdsplads med fokus på trivsel og sundhed. Da der er tæt sammenhæng mellem trivsel og sygefravær ønsker DSB at skabe rammer, der fremmer trivslen og minimerer sygefraværet. Formålet med fraværspolitikken er at have tilfredse, sunde medarbejdere med livsglæde samt at støtte syge medarbejdere.

Sygefravær håndteres med den nødvendige hensyntagen, respekt og ordentlighed. Det sker ved en tidlig og løbende indsats. Der arbejdes konkret med systemunderstøttede processer for at mindske fraværet og fastholde medarbejderen i arbejde. Hvis det ikke er muligt, skal medarbejderen sikres en hurtig afklaring på situationen.

DSB tilbyder desuden en forebyggende og helbredende sundhedsforsikring.

Figur 10: Sygefravær pr. medarbejder

Gns. egne sygefraværssdage pr. medarbejder



Sygefraværet defineres som det gennemsnitlige antal egne sygefraværssdage pr. medarbejder pr. år.

I 2022 er sygefraværet steget til 11,3 dage fra 9,2 dage i 2021. Den store stigning ses i næsten alle områder og primært på korttidsfravær (under 15 dage). Der har i 2022 været fokus på forbedringer af rapporter og systemunderstøttelse til lederne samt tilbud om vaccine mod influenza og COVID-19. Der er desuden gennemført et stort kompetenceløft i forhold til forebyggelse og håndtering af stress.

Medarbejdernes trivsel på arbejdspladsen

Arbejdspladsvurderinger, APV-målinger, foretages hvert 3. år. Der er mulighed for at gennemføre særlige tema-målinger i hele eller dele af DSB efter behov. APV-målingen for 2021 viste fortsatte udfordringer med stress.

Det er besluttet, at APV-handlingsplanerne på tværs af DSB skal omhandle:

- Stress
- Krænkende handlinger
- Vold og trusler i de kundeorienterede områder

Handlingsplanen i 2022 mod stress er et kompetenceløft i hele organisationen. Planen har særlig fokus på ledelse, tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter.

Tilsvarende har handlingsplanen i 2022 mod krænkende handlinger været et kompetenceløft af arbejdsmiljøorganisationen med nye retningslinjer.

Handlingsplaner mod vold og trusler mod medarbejderne håndteres lokalt i de kundeorienterede områder.

Øvrige væsentlige arbejdsmiljøforhold

Nogle af de hyppigst forekommende arbejdsulykker i DSB er fald- og snubleulykker. Der arbejdes løbende med at analysere og forebygge disse ulykker. Det fokus har blandt andet medført beslutning om, at alle medarbejdere i driften skal have certificeret fodtøj på.

Herudover er påkørsler og nærved-påkørsler en stor udfordring for det kørende personale. Der er et tæt samarbejde med blandt andet Banedanmark og Livslinien for at minimere disse hændelser. Der er

et velfungerende beredskab til at håndtere det, når det sker.

Medarbejderforhold

Det er en integreret del af DSB's DNA at sikre gode medarbejderforhold. Det er DSB's overbevisning, at gode medarbejderforhold er en grundlæggende forudsætning for at realisere strategien og levere et godt produkt til kunderne. Den overordnede ramme for sociale- og personaleforhold - herunder respekt for menneskerettigheder - findes i politikken for samfundsansvar.

DSB overholder FN's menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. DSB har desuden et utvetydigt forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft. Kapitel IV om menneskerettigheder og kapitel V om ansættelse og forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i OECD's erklæring af 25. maj 2011 bliver ligeledes overholdt af DSB.

DSB støtter ILO-konvention nr. 94 og sikrer, at løn, arbejdstid og generelle arbejdsvilkår er i overensstemmelse med gældende lovgivning og den for arbejdsområdet gældende kollektive overenskomst, som er indgået med de for faget anerkendte og relevante faglige organisationer på det danske arbejdsmarked.

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact og efterlever de 10 universelle principper med fokus på menneske- og arbejdsrettigheder. Politikken for samfundsansvar beskriver, hvordan det er alle medarbejders ansvar at handle i overensstemmelse med de 10 principper.

Gennem DSB's Code of Conduct sikres det, at alle leverandører forpligter sig til at overholde ovenstående internationale aftaler. Det omfatter blandt andet en forpligtelse til at overholde menneskerettighederne gennem et utvetydigt forbud mod børne- og tvangsarbejde. Hertil kommer, at leverandører inden for særlige ydelser forpligter sig til at overholde ILO-konventionen samt gældende regler for antidiskrimination, arbejdsmiljø, sikkerhed og miljø.

DSB er medlem af Dansk Industri og er ligeledes omfattet af den danske stats aftaler for så vidt angår de ansatte tjenestemænd.

Alle ansatte har krav på de rettigheder og friheder, som nævnes i FN's menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention samt de arbejdsvilkår, som fremgår af gældende overenskomster - uden forskelsbehandling af nogen art.

Der er udarbejdet et sæt retningslinjer, der fastslår, at DSB ikke accepterer krænkende adfærd - herunder mobning, chikane, vold, trusler eller andre måder, hvorpå krænkelse kan forekomme i arbejdet.

DSB accepterer ikke forskelsbehandling eller krænkende adfærd i forhold til køn, alder, nationalitet, race, hudfarve, social og etnisk oprindelse, religion eller tro, sundhed, handicap, seksuel orientering eller kønsidentitet, kønsudtryk, kønskaraktistika og politisk anskuelse. Alle kan trygt henvende sig til forskellige repræsentanter i DSB, såfremt de måtte føle sig forskelsbehandlet eller krænkede.

Alle i DSB har ytringsfrihed og kan på egne vegne deltage i den offentlige debat og fremsætte personlige meninger og synspunkter. Ytringsfriheden gælder også emner og forhold, der vedrører DSB.

Personalepolitikken fastslår, at DSB altid skal være en attraktiv arbejdsplads, der kan fastholde og tiltrække dygtige, kompetente og engagerede medarbejdere, som kan være med til at sikre, at de strategiske løfter kan indfries.

Det er DSB's overbevisning, at god ledelse, godt samarbejde og gensidig respekt er afgørende for fastholdelse af medarbejdere, der kan og vil være med til at udvikle arbejdspladsen i en positiv retning.

Der er udarbejdet en seniorpolitik, der sikrer fastholdelse af ældre medarbejdere, ligesom den sikrer en mere smidig overgang til pensionering.

Alle ansatte er omfattet af en pensionsordning, der ud over alderspension indeholder en forsikring i tilfælde af kritisk sygdom, invaliditet, tab af erhvervs-evne og død.

Alle ansatte er endvidere omfattet af en sundhedsforsikring, hvorigennem der tilbydes hurtigere behandling hos speciallæge, forebyggende behandlinger samt psykologhjælp.

Samarbejdet med de ansatte er organiseret gennem samarbejdsudvalg bestående af medarbejdervalgte repræsentanter. Sammen med disse er der udarbejdet en samarbejdsaftale. I samarbejdsudvalgene bliver der drøftet forhold vedrørende:

- Tilrettelæggelse af principper for de lokale arbejds- og velfærdsforhold samt principper for politikker gældende for personalet over for de medarbejdergrupper, der er repræsenteret i samarbejdsudvalgene. Herunder drøftelse af indsatser for at identificere, forebygge og håndtere problemer i tilknytning til arbejdsrelateret stress, mobning, chikane, sexchikane eller vold
- Udarbejdelse af principper for uddannelse og omskoling af ansatte, som skal betjene ny teknologi
- Fastlæggelse af principper for den interne indsamling, opbevaring og brug af persondata i overensstemmelse med EU's persondataforordning
- Udarbejdelse af principper for en uddannelsespolitik i øvrigt
- Udveksling af synspunkter og behandling af forslag vedrørende retningslinjer for produktions- og arbejdstilrettelæggelse og gennemførelse af større omlægninger
- Vurdering af de tekniske, økonomiske, ansættelses-, medarbejder-, uddannelses- og miljømæssige konsekvenser vedrørende indførelse af ny eller ændringer i bestående teknologi - herunder ny teknologi og systemer, når indførelsen eller ændringerne er af væsentligt omfang
- Udarbejdelse af principper for en seniorpolitik
- Lønssystemers opbygning samt muligheder for etablering af fondsdannelser med uddannelsesmæssige og sociale formål
- Udarbejdelse af principper for ligebehandling og integration i henhold til tillægsaftale herom mellem DA og LO (FH)
- Medarbejdernes tilfredshed og trivsel - herunder det psykiske arbejdsmiljø - skal måles mindst hvert 3. år eventuelt i tilknytning til den lovpligtige arbejdspladsvurdering
- Arbejdsrelateret stress

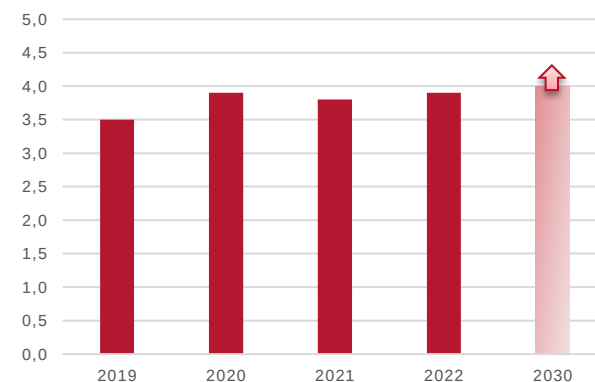
Fokus på høj medarbejdertrivsel

DSB ønsker at fremme de ansattes trivsel og engagement med henblik på at løse kerneopgaverne professionelt og meningsfuldt og samtidig styrke DSB som en attraktiv arbejdsplads.

DSB tror på, at trivsel og engagement er noget, der bliver skabt i fællesskab, og som alle har et ansvar for. DSB ønsker at investere i fastholdelse af medarbejdere og har mål for medarbejderomsætnings-hastighed.

I 2022 er den årlige medarbejder-trivselsmåling derfor udvidet med spørgsmål omkring kultur. 'Jeg føler mig som del af et fællesskab i min enhed/afdeling', 'I min enhed/afdeling kan jeg trygt udtrykke mine meninger til trods for eventuelle uenigheder' og 'På arbejdet oplever jeg at blive respekteret og værdsat for den, jeg er'.

Figur 11: Medarbejdertilfredshed



Trivselsmålingen gennemføres en gang årligt på tværs af DSB. Det er den nærmeste leders ansvar at følge op på resultaterne fra målingen. Hvis den

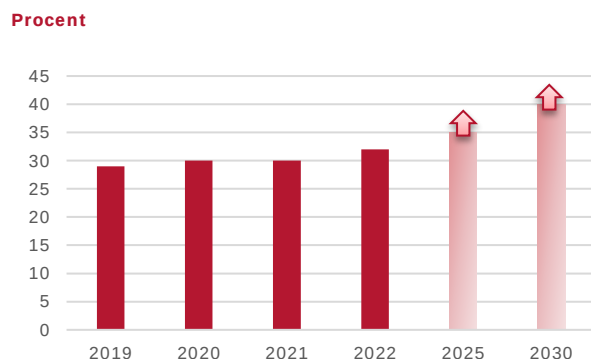
årlige måling afslører særligt udfordrede områder, vil den lokale leder - eventuelt med sparring fra en HR-partner - udarbejde handleplaner med henblik på at løfte medarbejdertilfredsheden. Der gennemføres en opfølgende midtvejsmåling for at tilse, at aktiviteterne har den ønskede effekt.

I 2021 lå DSB's samlede trivsel på 3,8. Den var i 2022 steget til 3,9. Der er således i 2022 opnået en samlet stigning i den overordnede tilfredshed i DSB på 0,1 sammenlignet med 2021, hvilket svarer til det daværende højeste niveau i 2020.

Mangfoldighed

Det er formålet 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige', der sætter retningen for arbejdet med mangfoldighed. Målet er at skabe en arbejdsplads, med en divers sammensætning af medarbejdere på køn, alder, etnicitet, uddannelse mv. Ambitionen er at være en arbejdsplads, hvor medarbejderne afspejler det danske samfund.

Figur 12: Andel af kvinder i ledelsen¹⁾



¹⁾ Data fra 2019 og 2020 er trukket i 3. kvartal. Data fra 2021 og 2022 er trukket i 4. kvartal grundet ny metode for datatræk.

Der bliver arbejdet målrettet på at være en virksomhed med lige adgang og muligheder for alle medarbejdere. DSB ønsker, at alle medarbejdere skal opleve følelsen af samhørighed og tilknytning til deres arbejdsplads, samt at de er respekterede for deres synspunkter.

Et vigtigt succeskriterie i mangfoldighedsarbejdet er at opnå en mere ligelig kønsfordeling i DSB og en højere repræsentation af kvinder i ledelsen.

Der er udarbejdet en mangfoldighedsstrategi med 4 strategiske prioriteter:

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

Kønsdiversitet

Nedenfor fremgår redegørelse for måltal og politik for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen jf. krav i Årsregnskabslovens §99b og §107d.

DSB har et særligt strategisk fokus på at opnå større balance mellem kønnene. Studier viser, at virksomheder, der lykkes med en større repræsentation af kvinder, også baner vejen for en øget repræsentation af forskellige minoritetsgrupper. En højere procentdel af kvindelige ledere er derfor et mål, der også skal bane vejen for højere inklusion og mangfoldighed på andre områder.

Der er helt konkret sat et mål om at opnå minimum 35 procent kvinder blandt samtlige ledere med personaleansvar i 2025 og 40 procent i 2030. DSB har implementeret skærpede krav om måltal og politikker for underrepræsenteret køn med virkning fra 1. januar 2023.

I DSB bliver der arbejdet aktivt med at tiltrække og udvikle dygtige kvinder med det formål at øge andelen af kvinder i ledelsen, idet undersøgelser viser, at en mere kønsdivers ledelse styrker kvaliteten af de beslutninger, ledelsen træffer.

DSB støtter desuden op om indsatser, der har til formål at øge andelen af kvinder i ledelse i samfundet. Derfor har DSB underskrevet Dansk Industris Gender Diversity Pledge og tilsluttet sig aftalen Women in Rail i Den Europæiske Jernbanesammenlutning.

Ovenstående graf viser, at siden DSB har haft fokus på mangfoldighed, er andelen af kvindelige ledere steget i DSB. Grafen viser desuden ambitionerne i udviklingen for de kommende år frem mod 2030.

Inkluderende ledelse og kultur

For at lykkes med DSB's mål for kvinder i ledelsen kræver det en fokuseret indsats i hele virksomheden. Derfor var mangfoldighed det altoverskyggende tema til årets lederdag i oktober 2022 for de ca. 350 ledere i DSB. For at kunne indfri måltallene, skal alle ledere trænes i inklusionsledelse og i at drive diversitetsagendaen i egne områder samt i at involvere og træne egne medarbejdere.

DSB vil desuden implementere et nyt fundament for ledelse i form af en leder- og medarbejdermodel som en katalysator for en inkluderende adfærd og

en medarbejder- og lederrolle, der er divers og skaber plads til, at man kan lykkes med sine arbejdsopgaver på forskellige måder.

Ved rekruttering af nye S-baneførere har DSB en ambition om at ansætte 60 procent kvinder.

Der er i 2022 oprettet et netværk for kvinder med lederambitioner. Netværket havde ved årets udgang 47 aktive medlemmer.

Desuden er rekrutteringsværkstøjet 'Develop Diverse' blevet implementeret. Det screener sprogbrugen i jobannoncer for ubevidste bias med henblik på at tiltrække en højere andel af kvindelige ansøgere til de ledige stillinger.

Der er inkorporeret 3 inklusionsspørgsmål i den årlige trivselsmåling, som giver en indikator af medarbejdernes oplevelse af inklusion, respekt og anerkendelse samt et indblik i, hvor der skal fokuseres på mangfoldighedsindsatser.

Etnicitet

Det fokuserede arbejde med at skabe rum til alle etniciteter og løfte et større socialt ansvar vil bidrage til en mere inkluderende kultur og en større diversitetssammensætning hos medarbejderne. Det vil smitte positivt af på diverse minoritetsområder - også hos medarbejdere med anden etnisk baggrund.

Socialt ansvar

Der er et tæt samarbejde med jobcentre i og omkring København med henblik på at kunne tilbyde tilpassede ordninger såsom virksomhedspraktik og jobprøvning til borgere på kanten af arbejdsmarkedet, idet DSB tager et socialt ansvar for dette.

I 2023 vil der blive arbejdet målrettet på at tiltrække flere studerende og elever. Blandt andet ved at centralisere lønomkostningerne i HR, så det giver større incitament for lederne at rekruttere og arbejde med målgrupperne.

Herudover er der oprettet et netværk for Young Professionals i DSB, der har over 40 medlemmer. Fokus er at styrke de yngre medarbejdere i deres professionelle rolle og give dem plads til sparring omkring at være ny på arbejdsmarkedet.

Ligeløn i DSB

DSB har i 2022 i samarbejde med Mercer gennemført en analyse af ligeløn med det formål at analysere eventuelle lønforskelle mellem køn i samme jobs på samme niveau. Analysen omfattede 1.060 medarbejdere.

Analysen identificerede en lønforskel på 14 procent i mændenes favør. Forskellen kan dog tilskrives stillingsniveau og funktion. Når der bliver vægtet for disse faktorer, viste undersøgelsen en overordnet lønforskel på 0,04 procent. Det betyder, at når man analyserer lige jobs i DSB, er der ikke lønforskel. De enkelte tilfælde, hvor der kunne konstateres en forskel på baggrund af analysen, er efterfølgende blevet behandlet af HR.

Mangfoldighed i bestyrelsen

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

DSB følger de skærpede krav om måltal og politikker for underrepræsenteret køn med virkning fra 1. januar 2023.

Tilgængelighed

DSB ønsker at sikre en god tilgængelighed for alle. For at understrege det er det skrevet ind i formålet, at der skal være 'plads til alle på rejsen'.

DSB arbejder kontinuerligt og i alle aspekter for at sikre en god tilgængelig til togene. Det fremgår af tilgængelighedspolitikken, at:

- DSB sikrer, at processerne, der er forudsætningen for et tæt samarbejde med øvrige trafikoperatører, er opdaterede og kendte i forbindelse med planlægning og eksekvering af den tilgængelige rejse fra A til B
- Medarbejderne har de nødvendige forudsætninger og kompetencer til at modtage og servicere kunder med nedsat mobilitet på stationer og i toget
- Arbejdet med at forbedre tilgængeligheden fra forplads til perron og fra perron til toget sker i tæt samarbejde med Banedanmark og kommunerne

DSB er meget opmærksom på at sikre en løbende dialog med handicaporganisationerne vedrørende service og tilgængelighedsløsninger. Der afholdes blandt andet møder i DSB's Handicappanel, hvor repræsentanter for handicaporganisationer og Ældresagen deltager.

Arbejdet med tilgængelighed har betydet, at DSB tilbyder handicapassistance, som udføres hele døgnet. Ligeledes har DSB en ledsagerordning, som gør det muligt for personer med et handicap at have en ledsager med til reduceret pris. I 2022 udførte DSB

18.814 bestilte handicapassistanter (2021: 13.284) og solgte 52.859 handicap-/ ledsagerbilletter (2021: 37.486).

I forbindelse med indkøbet af nyt togmateriel stræber DSB efter at gøre rejsen så tilgængelig som muligt. Det sker ved at sikre niveaufri adgang til toget på perroner med standardhøjde eller ved at sikre assistance af togpersonalet for så vidt angår de togtyper, som ikke har niveaufri adgang.

Der er særlig opmærksomhed på at understøtte muligheder for personer med et usynligt handicap for at rejse med DSB. Derfor vil DSB i 2023 tilslutte sig det såkaldte Solsikkeprogram, ligesom DSB markerer DEMENS-ugen og understøtter hånd-i-hånd-symbolet.

DSB har i en årrække solgt Orange-billetter digitalt. Fra september 2022 blev det muligt at få hjælp til købet af disse billetter på de 3 betjente salg i København, Odense og Aarhus. Det er hensigten at åbne for salg af Orange-billetter via Kundecentret. Tiltaget er målrettet personer med et handicap, men kan mod et mindre gebyr også sælges til personer, som ikke har et handicap.

DSB har uddannet 70 børneguidere, som tager sig af børn, der rejser alene. Børnene rejser i en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. I 2022 blev der solgt 11.072 børneguiderejser (2021: 11.063).



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.

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 medvirker til at styrke DSB's kundefokus og behandler kundeklager samt tager sager op af egen drift. Alle DSB's kunder har ret til at få en klage genbehandlet hos kundeambassadøren, og i 2022 har kundeambassadøren set med friske øjne på 446 kundeklager. Klagerne vurderes ud fra såvel juridiske som servicemæssige aspekter. I omkring 60 procent af sagerne har kunderne enten fået en ny afgørelse eller en mere uddybende forklaring på, hvorfor DSB i første omgang har truffet en korrekt afgørelse. Der har i 2022 været en betydelig stigning i antallet af klager vedrørende forsinkelser eller togaflysninger, hvor kunder har ønsket refusion af udgifter til alternativ transport eller udbetaling af rejsetidsgaranti.

Kundeambassadøren samarbejder løbende med relevante afdelinger på tværs af DSB om konkrete forbedringsforslag til gavn for kundernes hverdag i toget. Det sker både i form af formelle anbefalinger og input til udvikling af produkter, kundeendt kommunikation og arbejdsgange. Kundeambassadøren vejleder også løbende afdelinger og medarbejdere i, hvordan sagsbehandlingen kan leve op til god forvaltningsskik og de gældende passagerretigheder.

Kundeambassadøren forbereder endvidere klagesager anlagt mod DSB i Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Der har i 2022 været anlagt 28 sådanne sager, som har haft en overvægt af klager over en pålagt kontrolafgift.

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 aflægger DSB 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.

Års- og 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.

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, delårsrapporter og årsrapporter 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.

Bekæmpelse af korruption og bestikkelse

Det fremgår af politik for samfundsansvar, at DSB ikke tolererer korruption. DSB har derfor tydelige interne retningslinjer for modtagelse af gaver. Retningslinjerne bliver løbende formidlet til medarbejderne 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.

DSB anser bestikkelse som den væsentligste risiko i forhold til antikorruption. Der er ikke konstateret tilfælde af bestikkelse i 2022.

Etik, compliance og whistleblowerordning

Det er væsentligt for DSB at handle etisk korrekt og sikre overholdelse af relevante nationale og internationale love og regler.

Politikken for samfundsansvar udstikker rammerne for god adfærd og sikrer, i overensstemmelse med compliancepolitikken, at virksomheden drives på en etisk og bæredygtig måde.

DSB's DPO & Compliance-funktion er ansvarlig for at rådgive om og følge op på de love og regler, der er relevante for hele virksomheden, og som ikke har et naturligt tilhørsforhold i virksomhedens øvrige compliance-funktioner. Funktionen sikrer endvidere en ensartet tilgang til implementering af compliance-arbejdet i hele virksomheden i overensstemmelse med DSB's compliance-strategi og ved at styrke kendskabet hertil gennem træning og rådgivning indenfor compliance. Det centrale grundlag for arbejdet er politik for samfundsansvar for DSB-koncernen.

Funktionen varetager tillige rollen som DPO (databeskyttelsesrådgiver) for DSB. DPO'ens primære opgaver er via rådgivning og overvågning at sikre, at DSB overholder databeskyttelsesforordningen,

databeskyttelsesloven og interne politikker om beskyttelse af persondata. Hertil kommer at være kontaktpunkt for Datatilsynet og de registrerede (medarbejdere og borgere) i forbindelse med indberetning af sikkerhedsbrud samt forespørgsler og klager fra de registrerede.

Whistleblowerordning

Whistleblowerordningen omfatter modervirksomheden samt de tilknyttede virksomheder DSB Service & Retail A/S, DSB Vedligehold A/S og DSB Ejendomsudvikling A/S. Den bliver administreret af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. Såfremt indberetningen vedrører medlemmer af bestyrelsen, direktørkredsen eller ansatte i den interne revision, bliver sagen behandlet af en ekstern advokat. Den eksterne advokat sorterer alle indberetninger, før de bliver overgivet til administrator.

Indberetninger foretages gennem en ekstern serviceudbyders portal, hvortil der er adgang via DSB's interne og eksterne hjemmeside. På hjemmesiden forefindes yderligere beskrivelser af ordningen og retningslinjerne herfor.

Medarbejdere, tidligere ansatte og eksterne samarbejdspartnere kan anvende ordningen til enten anonymt eller med kontaktoplysninger at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningsetiske regelsæt, krænkelse eller økonomisk svig.

I 2022 er der modtaget 5 (2021: 4) indberetninger i ordningen. Alle 5 sager er afsluttet, og ingen af sagerne har medført politianmeldelse. 2 af sagerne blev afvist, da de ikke var omfattet af whistleblowerordningens anvendelsesområde, og 3 sager har været realitetsbehandlet. De 3 realitetsbehandlede

sager vedrørte henholdsvis påstand om overtrædelse af reglerne om offentlige udbud, påstand om tyveri fra arbejdspladsen og muligt brud på databeskyttelsesregler. Realitetsbehandlingen viste, at der ikke var evidens for de indberettede påstande.

Informationssikkerhed

Cyberangreb udgør en voksende risiko for DSB. Realisering af DSB's målsætninger kræver en betydelig digitalisering. Sammenholdt med trusselsbilledet øger det behovet for, at DSB har fokus på cyber- og informationssikkerhed, og at medarbejderne er bevidste om deres ansvar for at arbejde informationsikkert. DSB's væsentligste risiko i forhold til cyber- og informationssikkerhed er risikoen for, at togdriften må indstilles. Forebyggelse, afhjælpning og beredskab knyttet til den risiko har 1. prioritet.

DSB skal sikre informationers integritet, at informationer har en høj tilgængelighed, og at informationer kan genskabes. Samtidig skal følsomme og fortrolige informationer beskyttes, så de kun er tilgængelige for autoriserede personer. Til det formål er DSB certificeret efter ISO27001-standarden for informationssikkerhed.

Formålet med informationssikkerhedspolitikken er at 'udvikle og sikre et tilstrækkeligt niveau for informationssikkerhed ud fra en afvejning af risici og omkostninger, og hvor der aldrig gås på kompromis med passagersikkerheden'. Politikken er udmøntet i underliggende retningslinjer. IT Sikkerhed sikrer den praktiske implementering af informationssikkerhed - herunder at opdatere informationssikkerhedspolitikken og underliggende retningslinjer samt at gøre medarbejderne bekendte med dem. Til det formål har DSB blandt andet gennemført månedlige phishingtest samt 2 kampagne-måneder med fokus på informationssikkerhed i 2022.

For at udvikle og sikre et tilstrækkeligt niveau for informationssikkerhed skal følgende principper efterleves i DSB:

- DSB arbejder ud fra en risikobaseret tilgang til informationssikkerhed, der er baseret på det aktuelle og forventede trusselsbillede, og som er tilpasset forretningens krav og ledelsens forventninger
- DSB overvåger trusselsbilledet og tilpasser løbende foranstaltningerne for at sikre informationernes integritet, en høj tilgængelighed, og at informationer kan genskabes. Følsomme og fortrolige informationer bliver beskyttet, så de kun er tilgængelige for autoriserede personer
- DSB vedligeholder og forbedrer løbende ledelsessystemet for informationssikkerhed for at styrke informationssikkerheden
- DSB integrerer informationssikkerhed i aktiviteter og processer og forankrer viden om informationssikkerhed hos medarbejderne
- DSB overholder relevante krav om informationsikkerhed - herunder blandt andet love, regler og kontraktmæssige forpligtelser
- DSB kan outsource opgaver, men ikke ansvar. Der bliver stillet krav til leverandørers modenhed inden for informationssikkerhed, og DSB følger op på, at deres ydelser og informationssikkerhed efterlever DSB's krav

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.

I oktober var et hackerangreb på en testserver hos en underleverandør indirekte årsag til, at mange af DSB's tog måtte holde stille i 4 timer. Af sikkerhedsmæssige årsager blev der lukket ned for serverne i det produktionsmiljø, som indeholder lokomotivførernes digitale informationer. De er helt grundlæggende for, at man som lokomotivfører ved, hvad man skal være opmærksom på, når man kører et tog. Offline-versionen burde have fungeret, så lokomotivførerne stadig kunne tilgå deres dokumenter og manualer. Det gjorde den desværre ikke.

Beslutningen om at stoppe togtrafikken fulgte DSB's sikkerhedsprocedurer. Det er blevet undersøgt, hvorfor offline-versionen ikke virkede. Flere efterfølgende test har sikret, at lokomotivførerne nu kan tilgå deres dokumenter i offline tilstand, så togene dermed ikke skal holde stille igen af den grund. Der er nedsat en arbejdsgruppe, som er i gang med at analysere alle aspekter af hændelsen. Der er intet, der tyder på, at der var tale om et målrettet angreb mod DSB's systemer.

God dataetik rækker ud over den regulering, der er gældende for området. DSB har 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 er tilgængelig på www.dsb.dk.

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

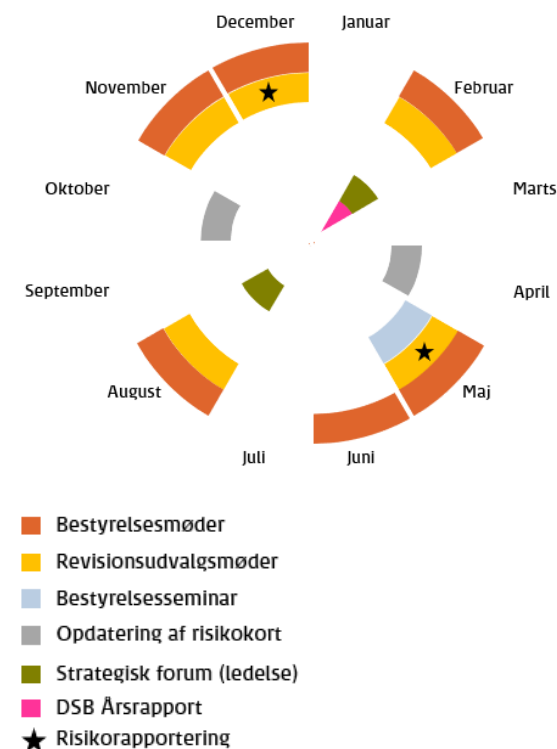
- Kunders, medarbejderes eller samarbejdspartners data bliver ikke anvendt uden den fornødne hjemmel
- DSB forpligter sig til at sikre transparens om anvendelsen af indsamlede data
- Persondata bliver beskyttet, så de ikke ender i de forkerte hænder
- Kun nødvendige data bliver indsamlet og udelukkende 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 har fokus på dataetikken og fortsætter i 2023 med konkretisering af dataetikken samt udvidelse af retningslinjerne for data governance.

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



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 2022

Nedenfor er beskrevet de væsentligste risici defineret for DSB i 2022, 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 2022. Denne situation fortsætter i en længere årrække som følge af politisk besluttede investeringer i den nødvendige opgradering af jernbanen.

DSB bidrager til at skabe muligheden for opgraderingen, men bliver som togoperatør påvirket af de mange replanlægninger, som må foretages samt forsinkelser i projekterne, som har ramt driftsafviklingen i flere tilfælde i 2022.

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 kundepunktigheden 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 initiativer

DSB overvåger og arbejder løbende på at minimere generne fra de igangværende og planlagte fremtidige infrastrukturarbejder. Det sker i tæt samarbejde med Bane Danmark, 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.

Endelig fortsætter DSB arbejdet med at finde og optimere forskellige måder at afbøde påvirkningen af forsinkelser og ændringer fra infrastrukturarbejdet.



Cyberangreb

Beskrivelse

Digitalisering af DSB's forretningsprocesser spiller en fortsat større rolle for måden at arbejde på.

Som mange andre virksomheder er DSB afhængig af teknologi og IT-infrastruktur, der kan understøtte den daglige drift fra planlægning og afvikling af sikker og rettidig togdrift, udvikling af kommercielle produkter, der afspejler kundens behov til rapportering til ejer.

Potentiel konsekvens

Et nedbrud eller forsøg på at skade virksomheden, kunderne, medarbejderne eller leverandørerne gennem uautoriseret adgang, ødelæggelse af data, korruption eller manipulation af data, vil udgøre en betydelig risiko for DSB.

Konsekvenserne er potentielt langsigtede forretningsforstyrrelser med store konsekvenser til følge for kunder, skade på omdømme og potentielt tab af kunder til alternative transportformer.

Mitigerende initiativer

IT-sikkerhed er et strategisk fokusområde med et ambitiøst program, der har styrket DSB's forsvar og beredskab over for cyberkriminalitet. Programmet har indbefattet tekniske, organisatoriske og procesmæssige forbedringer og løft - herunder styrket kontrol med brugere, adgangsstyring, netværk, monitorering og backup samt et betydeligt fokus på medarbejdernes bevidsthed om cybertrusler.

DSB har også styrket risikostyring og implementeret et ISO27001-certificeret ledelsessystem. I løbet af 2022 er der fokuseret på at styrke samarbejdet i transportsektoren og andre kritiske sektorer. DSB har derfor tilsluttet sig EnergiCERT.

I 2023 vil DSB fortsætte arbejdet med at styrke IT-infrastrukturen og -systemer for at sikre, at kritiske og følsomme data, aktiver og DSB's forretning bliver beskyttet mod den fortsat stigende globale trussel fra cyberkriminalitet og andre trusselsaktører.



Stigende energiomkostninger

Beskrivelse

Som togoperatør er DSB eksponeret for udviklingen i el- og dieselpriser, som er nødvendige energikilder til at opretholde togdriften. Også DSB's bygninger som for eksempel værksteder og klargøringscentre bruger energi til vedligeholdelse og klargøring af tog.

Potentiel konsekvens

I 2022 har der været betydelige udsving i priserne på energi på de internationale energimarkeder. Det vil kunne påvirke DSB's fremtidige indtjeningsniveau.

Mitigerende initiativer

DSB følger udviklingen på de internationale energimarkeder tæt.

Forbrug af elektricitet og diesel bliver løbende afdækket gennem finansielle kontrakter. Derudover er der indgået en langsigtet samarbejdsaftale ('Power Purchase Agreement') om indkøb af grøn strøm til tog og bygninger med en solcelle-leverandør, som fra 2023 skal levere grøn strøm svarende til strømforbruget i 10 procent af DSB's bygninger eller til de 3 største togstationer i Danmark.

Politikker

DSB har politikker, som angiver de styrende principper for DSB's grundholdninger og værdier på tværs af virksomheden - herunder styrende principper, som har udgangspunkt i lovgivning. Alle politikkerne forholder sig til formålet 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' og er tilgængelige på DSB's intranet. Udover de nævnte politikker i beretningen har DSB en række yderligere politikker, som kan findes på www.dsb.dk.

Ansaret for politikker ligger hos direktionen. De enkelte direktørområder er ansvarlige for udarbejdelse, vedligeholdelse og compliance af de enkelte politikker for den enkeltes område. Bestyrelsen godkender de væsentligste politikker en gang om året.

Ledelsen

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2022 afholdt 6 bestyrelsesmøder og 1 strategiseminar, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Virksomhedens strategi
- Årsrapport og delårsrapporter
- Budget for det kommende år
- Fremtidens Materielanskaffelser - herunder Nye Grønne Værksteder
- Fremtidens S-bane
- Materiel generelt
- Signalprogram
- Elektrificeringsprogram
- Digitalisering
- Takstreguleringer
- Compliance
- Selskabsledelse
- Jernbanesikkerhed

- Væsentlige politikker
- Bæredygtighed - herunder ESG og EU Taksonomiforordningen
- Punktlighed
- Trafikinformation
- Kommercielle og driftsmæssige aktiviteter
- Sektorsamarbejde

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, som er tilgængelig på www.dsb.dk.

Ved udgangen af 2022 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 2022 holdt 7 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Materielsituationen
- Langsigtet materielplan
- Miljøopgradering
- Fremtidens Materielanskaffelser, herunder
 - Fremtidens S-bane
 - Nye tog (IC5-eltogsæt)
 - Anskaffelse af nye vogne og lokomotiver
 - Nye Grønne Værksteder

- Driftsstatus
- Kosmetisk opgradering
- Materielbortskaffelser

Vederlagsudvalg

Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium, som findes på www.dsb.dk.

Ved udgangen af 2022 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer, som er uafhængige:

- Anne Hedensted Steffensen, formand
- Peter Schütze

Udvalget har i 2022 holdt 4 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Vederlagspolitik
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til administrerende direktør og højtlohnede medarbejdere
- Bestyrelsens vederlag
- 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 hensigts-

mæssig måde henset til DSB's størrelse og kompleksitet. Rammerne for udvalgets arbejde er fastlagt i et kommissorium, som er tilgængelig på www.dsb.dk.

Ved udgangen af 2022 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer, hvoraf 2 er uafhængige:

- Carsten Gerner, formand
- Henrik Amsinck
- Lone Riis Stensgaard, medarbejdervalgt

Udvalget har i 2022 holdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Årsrapport og delårsrapporter
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision samt Rigsrevisionen
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Risikostyring
- IT-sikkerhed - herunder IT-sikkerhedspolitik
- Intern kontrolstruktur
- Orientering om GDPR- og compliancefunktionens aktiviteter samt Fremtidens Planlægningssystemer

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 bliver valgt 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 bliver tillige gennemført 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 2022

I 2022 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.

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 Tænk tanken Europa
- bestyrelsen for Danmarks Nationalbanks Pensionskasse under afvikling
- bestyrelsen for Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond af 1950

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 Eltronic A/S
- bestyrelsen for STG A/S

CIO i Falck A/S

**Lene Feltmann Espersen**

Indtrådt i DSB's bestyrelse 22. august 2022 (ekstraordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2024.

Formand for:

- bestyrelsen for Green Hub Denmark

Medlem af:

- bestyrelsen for KV Fonden
- bestyrelsen for Formuepleje Holding A/S
- bestyrelsen for Michael Goldschmidt HOLDING
- bestyrelsen for Green Building Council Denmark
- Realdania Repræsentantskab

**Carsten Gerner**

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

Genvalgt 19. april 2022 (ordinært virksomhedsmøde).

Udløb af valgperiode: 2024.

Formand 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.

Senior Partner i Copenhagen Infrastructure Partners



Thomas Bryan-Lund

Indtrådt i DSB's bestyrelse 10. marts 2020
(medarbejdervalgt).

Lokomotivfører kørelærer (S-tog)



Preben Steenholdt Pedersen

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

Genvalgt 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).

Lokomotivinstruktør

Formand for:

- Dansk Jernbaneforbund
- Vejlekassen c/o Tjenestemændenes Forsikring

Medlem af:

- bestyrelsen for Jernbanernes Samarbejds- og Uddannelsesfond
- 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
(medarbejdervalgt).

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



Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2022.

Medlem af:

- bestyrelsen for Codeex



**Jens Visholm Uglebjerg,
direktør for Kommerciel**

Ansæt i DSB siden 2022.

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- bestyrelsen for Catering Danmark ApS
- bestyrelsen for Andel Energi A/S
- bestyrelsen for Færch & Co. Castro ApS
- bestyrelsen for Get Lit Denmark
- bestyrelsen for DI Transport
- bestyrelsen for DOT I/S
- bestyrelsen for Republica A/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

Næstformand for:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S

Medlem af:

- Revisionsudvalget i 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.

Formand for:

- bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum

Medlem af:

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



Tine Moe Svendsen, direktør for HR
Ansæt i DSB siden 2015.

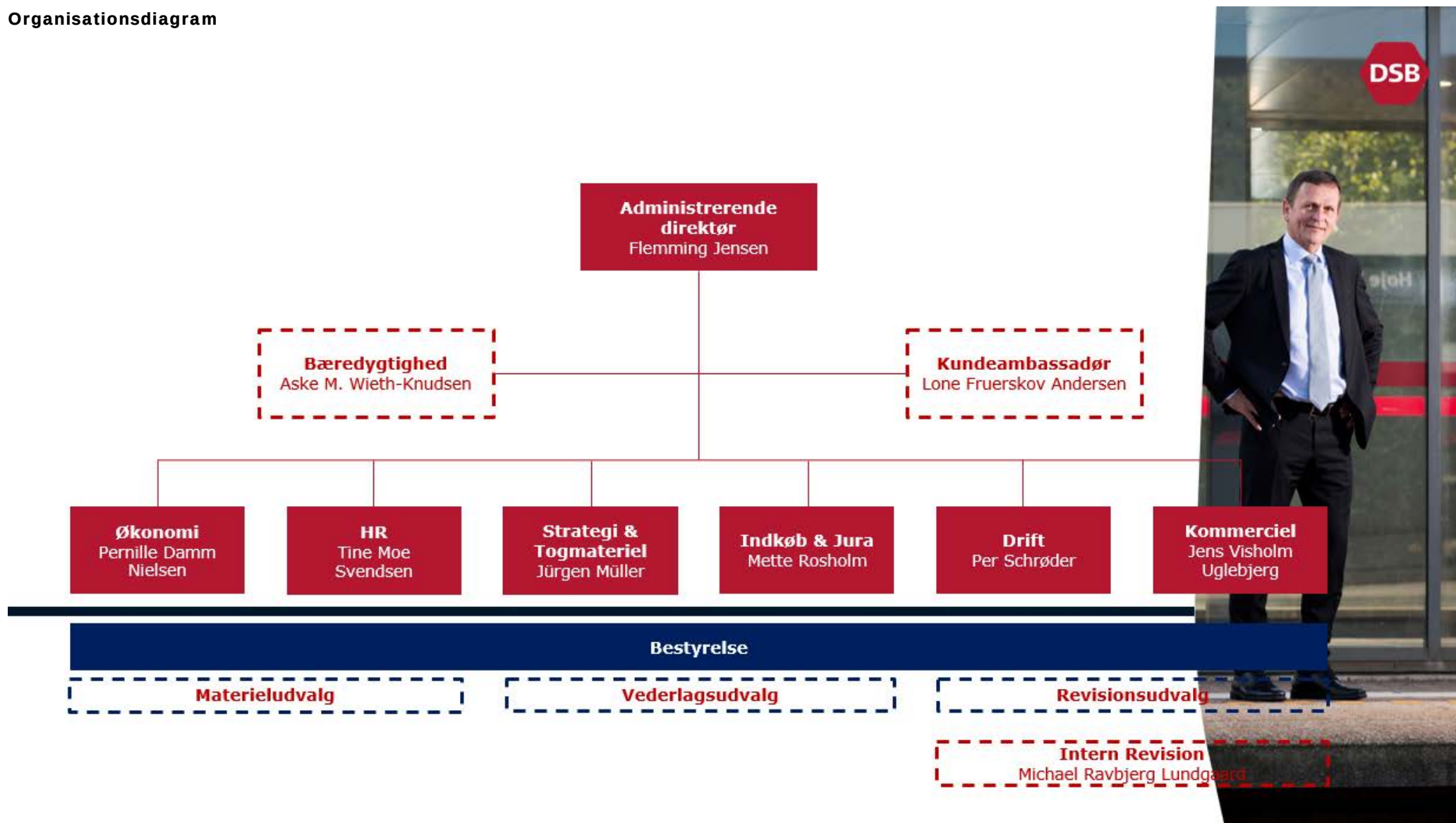
Formand for:

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

Medlem af:

- DI's udvalg for mangfoldighed

Organisationsdiagram



Resultater

Hoved- og nøgletal

							4. kvartal
Koncern (mio. kr.)	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020	2021	2022	Vækst pct.	2022
Resultatopgørelse							
Nettoomsætning ²⁾	9.684	9.546	8.701	9.039	8.958	-1	2.330
Resultat før af- og nedskrivninger	2.502	2.014	1.301	2.186	1.544	-29	372
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.829	3.551	1.335	1.315	1.243	-5	334
Resultat af primær drift	673	-1.537	-34	871	301	-65	38
Finansielle poster, netto	-105	-104	-70	-66	-72	11	-14
Resultat før skat	568	-1.641	-104	805	229	-71	24
Årets resultat	450	-1.276	-57	623	257	-56	96
Balance							
Balancesum	14.832	12.081	12.147	13.722	13.990	2	13.990
Investeringer i materielle anlægsaktiver	828	829	823	1.361	1.886	39	729
Egenkapital i alt	5.822	4.345	4.092	5.093	5.688	12	5.688
Rentebærende gæld, netto	3.860	3.320	2.826	2.725	2.729	0	2.729
Nøgletal*							
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	25,8	21,1	15,0	24,2	17,2	-29	16,0
Overskudsgrad (EBIT margin)	6,9	-16,1	-0,4	9,6	3,4	-65	1,6
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	5,3	-13,8	0,0	9,2	2,9	-68	2,9
Gearing	1,5	1,6	2,2	1,2	1,8	50	1,8
Soliditetsgrad	39,3	36,0	33,7	37,1	40,7	10	40,7
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.092	6.866	6.757	6.061	6.026	-1	6.031

Hoved- og nøgletal (fortsat)

							4. kvartal
Koncern (mio. kr.)	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020	2021	2022	Vækst pct.	2022
Kunder							
Antal rejser (mio.)	189,4	187,5	120,2	118,1	163,7	39	43,2
Antal rejser korrigeret for afgivet trafik (mio.)	186,1	184,9	118,4	118,1	163,7	39	43,2
Omdømme ³⁾							
DSB	56,0	58,8	66,2	70,4	71,0	1	72,4
Kundepunktlighed*							
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,2	79,1	86,7	78,6	73,3	-7	74,1
S-tog (procent)	92,9	93,0	94,4	92,0	94,2	2	95,5
Produktivitet ³⁾							
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	32,5	31,0	20,5	23,5	31,7	35	33,4
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km) korrigeret for Metrodobbeltfaktor	33,6	32,3	21,5	23,5	31,7	35	33,4
Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km) ⁴⁾	60,6	59,7	56,2	56,5	56,7	0	57,6

¹⁾ Sammenligningstal for 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 2021. Sammenligningstal er tilpasset.

⁴⁾ Omkostninger pr. pladskilometer for 2018 og 2019 er korrigeret for poster af engangskarakter.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

"Resultatet for året er på niveau med de udmeldte forventninger på trods af de stigende energipriser. Gældsudviklingen er fornuftig i forhold til vores fremtidige investeringsbehov i den grønne omstilling, som omfatter både nye tog og værksteder."
Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

Kunder

Kunderne er tilbage i toget

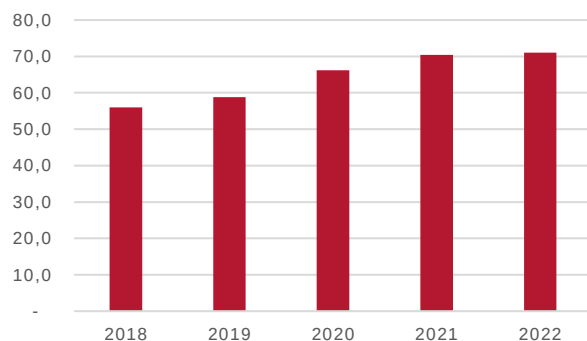
Efter nogle hårde år med færre kunder som følge af COVID-19 har 2022 været præget af, at kunderne er vendt tilbage til toget. Det har særligt været tilfældet for landsdelstrafikken, hvor markedsandelen i juli lå historisk højt på 27 procent mod 19 procent i juli 2021. I løbet af sommeren benyttede flere sig af muligheden for billige Orange-billetter. I august blev der således solgt 100.000 flere Orange-billetter sammenlignet med august 2021.

Rekordhøje tal for omdømmet i 2022

Det er lykkedes for DSB at fastholde et stærkt omdømme i 2022. I november satte DSB omdømmerekord med 75,9. Samlet for året ligger DSB på 71,0.

Figur 1: Omdømme

Indeks 0-100



DSB's oplevelse er, at danskerne har været glade for den måde, DSB har håndteret COVID-19 og de

udfordringer, der har været med de mange sporarbejder.

Udfordringer med kundepunktligheden har påvirket kundetilfredsheden marginalt

Tabel 1: Kundetilfredshed

	Vækst			
	2022	2021 ¹⁾	Abs.	Pct.
(Skala 0-10)				
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,8	7,9	-0,1	-1
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	6,8	6,9	-0,1	-1
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	7,7	7,7	0,0	0
Tilfredshed med S-tog generelt	7,3	7,2	0,1	1
Tilfredshed med rejsen (hele DSB)	7,8	7,8	0,0	0

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

DSB gennemfører hver måned over 5.000 interviews med kunder, som bliver spurgt om deres tilfredshed med DSB. Tilfredsheden måles på en skala fra 0 til 10, hvor 0 er udtryk for lav tilfredshed, mens 10 er udtryk for høj tilfredshed. Der måles på følgende parametre:

- Punktlighed
- Trafikinformation
- Personlig komfort
- Rengøring og tryghed (på stationer og i tog)
- Produkter og service
- Pris
- Anbefalingslyst og omdømme

Kundetilfredsheden har ligget på et stabilt niveau siden 2021 med marginale udsving.

Tabel 2: Kundepunktlighed¹⁾

Procent	Vækst			
	2022	2021	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	73,3	78,6	-5,3	-7
S-tog	94,2	92,0	2,2	2

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

Fjern- & Regionaltog har været udfordret i 2022 med en kundepunktlighed på 73,3 procent. Det er under trafikkontrakten mål på 77,9 procent. Det er derfor heller ikke overraskende at se en marginalt faldende kundetilfredshed for Fjern- & Regionaltog.

Særligt nedenstående målepunkter har været udslagsgivende for den nedadgående kundetilfredshed med Fjern- & Regionaltog:

- Togenes overholdelse af køreplanen
- Muligheden for at beholde sin plads på hele rejsen
- At kunne sidde uforstyrret

I 2022 har der været mange sporarbejder på hovedstrækningen mellem Høje Taastrup og København. Hertil kommer, at forsinkede tog fra Sverige forstyrrede kundepunktligheden i særligt 1. halvår. Endelig har fejl på det gamle signalsystem været en negativ faktor i hele 2022.

DSB har arbejdet med at forøge robustheden i køreplanen for at forbedre kundepunktligheden fremadrettet. Køreplanen skal konstrueres på en måde, der understøtter en lettere måde at disponere på, når der opstår hændelser. Det sker ved at lægge ekstra holde-/vendetid ind i planen og ved at reducere kapacitetsudnyttelsen ved planlægning af

sporarbejder for at imødekomme den øgede risiko for hændelser.

Den marginalt stigende tilfredshed med S-tog hænger især sammen med målepunkterne:

- Toget overholder køreplanen
- Værdi for pengene
- Det er nemt at købe kort eller billet til rejsen

Kundepunktigheden for S-tog har ligget på et stabilt højt niveau hele året. I 2022 lå kundepunktigheden på 94,2 procent, hvilket er over trafikkontraktens mål på 92,3 procent. Den høje punktighed skyldes særligt færre infrastrukturfejl. Udrulningen af det nye signalsystem på S-banen, CBTC, har medført et mærkbart løft for kundepunktigheden.

Sporarbejder giver kundehenvendelser

Generelt har året i Kundecentret været præget af mange henvendelser og rejsetidsgarantisager som følge af de forsinkede sporarbejder. Fra marts til august var der endvidere særligt pres i forbindelse med et stort salg af udlandsrejser. Hertil kommer, at der har været stor efterspørgsel efter personlig betjening på stationerne - særligt på Københavns Hovedbanegård og i Kastrup.

Det er derfor særlig glædeligt, at den høje kundetilfredshed på 9,1 ud af en mulig score på 10 er fastholdt. Det skyldes blandt andet den store fleksibilitet, der er opbygget på tværs mellem medarbejdere i Kundecentret, som har gjort det muligt at håndtere flere henvendelser.

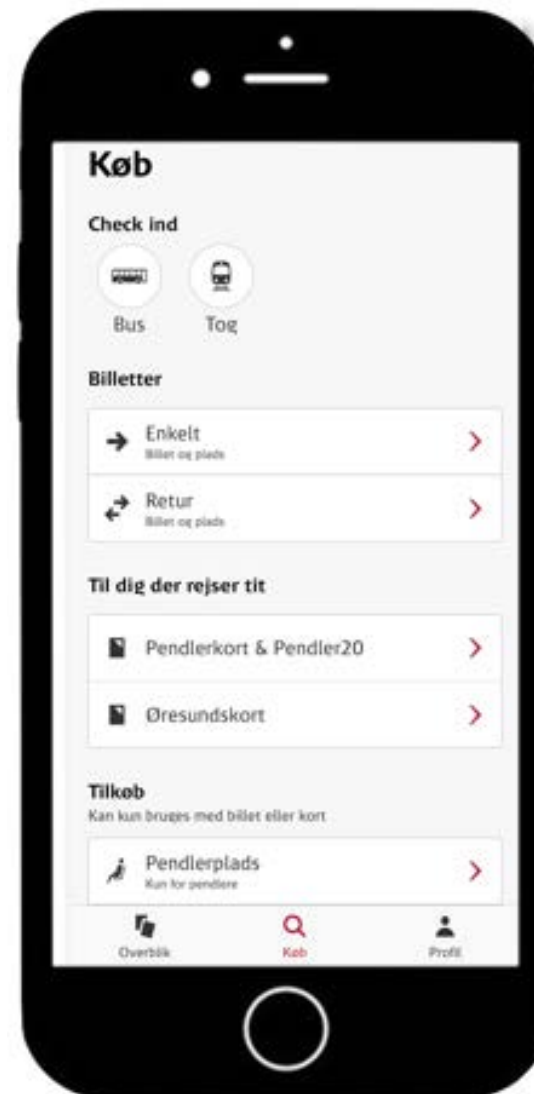
Udvikling og test af ny check ind løsning i DSB's app

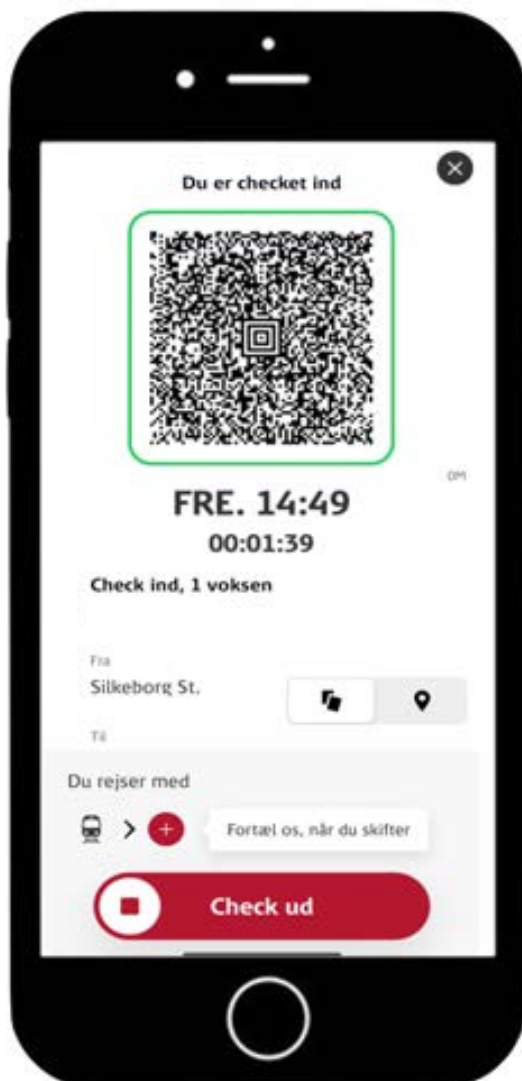
DSB er i gang med at udvikle en check ind løsning, der skal gøre det mere enkelt at rejse med den kollektive transport i Danmark. I perioden 31. august til 3. oktober deltog over 700 i en kontrolleret test. Der er indhentet feedback fra brugerne:

- 90 procent oplevede, at den nye løsning virkede hver gang
- 85 procent var tilfredse med løsningen
- 91 procent vil bruge løsningen igen
- 94 procent var trygge ved løsningen

Det er planen at udvide testen i 1. kvartal 2023 med en ny brugergrænseflade, hvor løsningen kan anvendes på tværs af transportformer. Den udvidede test sker i samarbejde med trafikselskaberne i Jylland og på Fyn og vil involvere yderligere 1.000 testbrugere.

Formålet med testen er løbende at forbedre app-løsningen for at skabe den bedste oplevelse for kunderne. DSB imødeser, at løsningen kan blive udbredt til hele Danmark.





DSB bidrager til ny skov i Danmark

Der har i 2022 været fokus på at få de erhvervsrejsende til at tage toget. Toget er en oplagt rejseform med en sikker, behagelig og mobil arbejdsplads og kan samtidig være en del af virksomhedernes generelle bæredygtighedsinitiativer.

Med en erhvervsaftale kan man opnå 20 procent rabat på standardbilletter over Storebælt samt på DSB 1'.

I 2022 indgik DSB et partnerskab med Klimaskovfonden. For hver solgt erhvervsrejse giver DSB et bidrag til Klimaskovfonden. Bidraget går til at rejse skov, som optager CO₂, bidrager til et bedre miljø og skaber rekreative områder for lokalbefolkningen. DSB er den første virksomhed til at indgå samarbejde med Klimaskovfonden.

Der er kommet en større bevidsthed i samfundet om, at toget er et mere bæredygtigt transportmiddel. Med partnerskabet ønsker DSB at styrke dette. Det understøtter ligeledes formålet 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'.

Fonden er vedtaget ved lov af et enigt Folketing i december 2020 og har til formål at accelerere den danske klimainsats gennem skovrejsning og genetablering af natur på kulstofholdige lavbundsgrunde i Danmark. Den fungerer som en uafhængig, statslig forvaltningsenhed under Miljøministeriet. Netop fondens ophav og formål om at rejse skov i Danmark, har været en væsentlig begrundelse for partnerskabet med DSB. Kunderne vil i fremtiden kunne se flere grønne træer fra toget, når det ruller gennem det danske landskab.

"Jeg er utrolig glad for, at DSB og Klimaskovfonden har indgået et samarbejde. Når vi rejser skov, gavner det klimaet. Det er samtidig til glæde for både togrejsende og danskerne i lokalområdet ved de nye skove."

Kirsten Brosbøl, formand for Klimaskovfonden

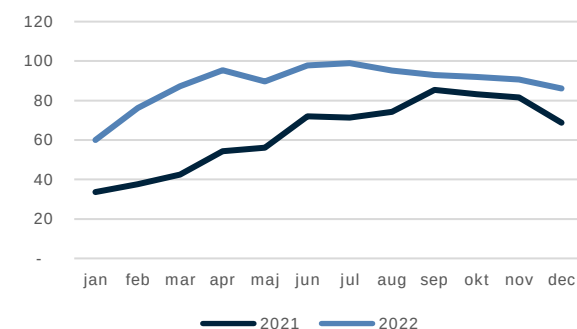


Stigning i antal rejser

Der blev i 2022 foretaget 163,7 mio. rejser med DSB. I 2021 og 2019 blev der foretaget henholdsvis 118,1 mio. og 184,9 mio. rejser. Antal rejser i 2019 er korrejeret for afgivet trafik. På trods af nedlukning frem til 1. februar i forbindelse med COVID-19 samt afledte konsekvenser af COVID-19 frem til sommermånederne har antallet af rejser på flere markeder oversteget antal rejser i 2019.

Figur 2: Antal rejser

Indeks i forhold til 2019



Særligt fritidsrejsende har præget fremgangen. Der har således været en betydelig vækst i udlandsrejser, over Øresund og i landsdelstrafikken.

Ændring af rejsevaner - herunder større fleksibilitet med hjemmearbejde - slog tydeligere igennem de sidste måneder af året, hvor pendlere typisk udgør en større andel af de samlede rejser. Det har medvirket til, at S-tog har 10 procent færre rejser i november og december sammenlignet med de samme måneder i 2019.

Kunderne udfordret af større sporarbejder

Også hen over sommeren 2022 har der været betydelige længerevarende sporarbejder. Det har primært påvirket strækninger og dermed kunderne på Sjælland og Øst/Vest på strækningerne Høje Taastrup-København og Ringsted-Roskilde. Derudover har også kunder i Vest (Jylland og Fyn) været påvirket af omfattende sporarbejder på strækningerne Aarhus-Aalborg og Fredericia-Aarhus.

Der er blevet foretaget undersøgelser af pendlernes vaner under større sporarbejder. Undersøgelserne indikerer et mindre tab af pendlere til andre former for transport.

Forskel i udviklingen på markederne

I 2022 havde Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen 17 procent færre rejser end i 2019. Der er flere årsager til dette:

- Færre rejser i flytrafikken fra Københavns Lufthavn samt nye rejsemuligheder til lufthavnen efter åbning af Metro Cityringen
- Omfattende sporarbejder mellem Høje Taastrup og København
- Færre rejser for pendlere som følge af et øget antal hjemmearbejdsdage

- Kastrupbanen blev i december overdraget til Skånetrafiken, som fremover kører denne trafik

Antal rejser for Vest (Jylland og Fyn) lå 8 procent lavere end i 2019. I december var antal rejser dog tilbage på samme niveau som i december 2019.

Øst/Vest (over Storebælt) har haft 8,2 mio. rejser svarende til en stigning på 5 procent i forhold til 2019. Det hænger især sammen med:

- Erhverv har fokus på bæredygtighed, og omsætningen for erhvervsrejser var den højeste nogensinde
- Flere kampagner for Orange-billetter
- DSB har vundet markedsandele over Storebælt

- De stigende energipriser har fået flere til at fravælge bilen og tilvælge toget på særligt de længere strækninger

Hertil kommer, at kunderne ønsker større komfort og pladssikkerhed, hvilket har medført en markant stigning i salget af pladsbilletter i forhold til 2019.

For Øvrige udgjorde antal rejser 12,8 mio. svarende til et fald på 1 procent i forhold til 2019. I december blev trafikken over Øresund overdraget til Skånetrafiken. Trafikken udgjorde 11,7 mio. rejser i 2022, hvilket er 4 procent lavere end i 2019. Derimod har der været en stigning i udlandstrafikken, hvilket hænger sammen med, at den grønne samfundsagenda har fået efterspørgslen efter internationale togrejser til at stige.

Tabel 3: Antal rejser

1.000 rejser	2022	2021	2019	Vækst (2022 mod 2021)		Vækst (2022 mod 2019)	
				Abs.	Pct.	Abs.	Pct.
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	33.858	23.895	40.914	9.963	42	-7.056	-17
Vest (Jylland og Fyn)	10.322	7.881	11.203	2.441	31	-881	-8
Øst/Vest (over Storebælt)	8.216	5.775	7.843	2.441	42	373	5
Øvrige	12.798	6.301	12.950	6.497	103	-152	-1
Fjern- & Regionaltog	65.194	43.852	72.910	21.342	49	-7.716	-11
S-tog	98.548	74.206	111.960	24.342	33	-13.412	-12
I alt ekskl. afgivet trafik	163.742	118.058	184.870	45.684	39	-21.128	-11
Afgivet trafik	-	-	2.598	-	-	-2.598	-100
I alt	163.742	118.058	187.468	45.684	39	-23.726	-13

S-tog har haft et fald i antal rejser på 12 procent i forhold til 2019. Årsagen til faldet hænger sammen med færre pendlerrejser i forbindelse med flere hjemmearbejdsdage samt et ændret rejsemønster for kunderne efter ibrugtagningen af Metro Cityringen. Denne binder byen tættere sammen og har medført et stort fald i antal rejser med S-tog mellem Københavns Hovedbanegård og Nørreport station.

Togdrift

Produktivitet

Antal fuldtidsbeskæftigede udgjorde 6.039 ved udgangen af 2022.

Det nye signalsystem - CBTC - blev i september færdigudrullet på S-banen. Kompetencekravene til at kunne fremføre S-tog er derfor ændret. I januar 2023 har DSB lanceret en ny og revideret uddannelse for S-togsførere. Uddannelsestiden er reduceret fra 171 til 41 dage. Der er indgået en aftale med Dansk Jernbaneforbund. Den medfører, at de nuværende lokomotivførere, kørelærere og instruktører fortsætter på samme vilkår som hidtil. DSB har gennemført en kampagne for at tiltrække ansøgere til den nye uddannelse. Det var en stor succes med over 800 ansøgere.

Tabel 4: Produktivitet i togaktiviteter

	2022	2021	Vækst	
			Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	31,7	23,5	8,2	35
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	56,7	56,5	0,2	0

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

Passageromsætning pr. pladskilometer er steget i takt med den øgede passageromsætning.

Omkostninger pr. pladskilometer er på niveau med 2021. Omkostningerne er steget primært på grund af de stigende energipriser. Produktionen af pladskilometer er dog steget tilsvarende.

Materiel

Stor omlægning af drift i 2022

Køreplanen for 2022 medførte den største omlægning af driften siden køreplanen for 2016. Det omfattede, at EB-elokomotiverne overtog driften fra ME-lokomotiverne og blandt andet har kørt på den nye forbindelse mellem Helsingør og Næstved. Herudover blev en del af trafikken på Kystbanen adskilt fra Øresundstrafikken som et led i forberedelserne til overdragelsen af Øresundstrafikken til det svenske selskab Skånetrafiken.

Den fulde indfasning af EB-elokomotiverne i december 2021 har betydet, at antal kørte litrakilometer med eldrevet togmateriel er steget fra 50 procent i 2021 til 54 procent 2022 i forhold til det samlede antal kørte litrakilometer.

Knorr-Bremse har erhvervet DSB's komponentproduktion

Tyske Knorr-Bremse Group overtog formelt DSB's komponent- og reservedelsværksteder 1. september 2022. Der er indgået aftale om langsigtet levering af komponentvedligeholdelse og reservedele til hovedparten af DSB's nuværende togflåde, indtil de aldrende togsæt er fuldt udfaset.

I forbindelse med overtagelsen er 422 medarbejdere overført til Knorr-Bremse Rail Systems Denmark A/S. Salget har givet de mange dygtige medarbejdere en fremtidssikret arbejdsplads. Samtidig får DSB en solid leverandør af reservedele til den eksisterende togflåde.

Togtrafikken mellem Danmark og Tyskland

Den spanske virksomhed Talgo skal levere 8 vognstammer, som hos DSB bliver kaldt EC-togvogne. De skal køre i den internationale togtrafik mellem

Danmark og Tyskland. EC-togvognene skal trækkes af EB-ellokomotiverne. De første EC-togvogne forventes at kunne tages i brug i 2. halvår 2024.

I januar 2023 blev DSB præsenteret for de første prototyper på færdige EC-togvogne og havde mulighed for at give feedback på kvaliteten i arbejdet. Det er planen, at Talgo i efteråret 2023 sender de første EC-togvogne til testkørsel i Danmark.

DSB har indgået aftale med Deutsche Bahn om, at der fra medio 2023 og frem til levering af EC-togvognene bliver indsat IC1-togvogne fra Deutsche Bahn til at varetage togtrafikken mellem Danmark og Tyskland.

Jernbanen 175 år

26. juni blev jernbanens første 175 år fejret på Københavns Hovedbanegård med deltagelse af blandt andre daværende transportminister Trine Bramsen.

Den første jernbanestrækning mellem København og Roskilde blev hurtigt fulgt af andre, og en omfattende ændring af Danmark blev påbegyndt. Jernbanen er blevet en vigtig del af Danmarks infrastruktur, der binder landet sammen og sørger for mobilitet i samfundet.

Kørte kilometer

Tabel 5: Litrakilometer ¹⁾				
Kilometer (1.000)	Vækst			
	2022	2021	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6.591	6.244	347	6
IC3-togsæt	28.569	28.356	213	1
IR4-eltogsæt	12.310	11.177	1.133	10
Øresunds-eltogsæt ²⁾	5.830	6.773	-943	-14
Dobbeltdækker-vogne ³⁾	16.999	14.334	2.665	19
ME-lokomotiver ⁴⁾	-	1.905	-1.905	-100
EB-ellokomotiver	3.700	1.359	2.341	172
S-eltogsæt	19.000	18.119	881	5
I alt	92.999	88.267	4.732	5

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.
²⁾ Litrakilometer for Øresunds-eltogsæt omfatter kørsel med både danske og svenske togsæt.
³⁾ Litrakilometer for dobbeltdækkervogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.
⁴⁾ Er fra 12. december 2021 ikke længere i drift.

Det samlede antal litrakilometer var i 2022 højere end i 2021. Det skyldes især, at der er kørt flere kilometer med IR4-eltogsæt og dobbeltdækkervogne. IR4-eltogsæt har kørt længere grundet en øget anvendelse i fjerntogstrafikken som følge af den generelle prioritering af kørsel med elmateriel. Dobbeltdækkervognene har i 2022 kørt med længere tog og på længere strækninger i den sjællandske regionaltogstrafik - herunder Kystbanen.

Høj driftsstabilitet

Den samlede togflåde har i 2022 kørt flere kilometer mellem forsinkende hændelser end i 2021. Særligt IC3-togsæt, IR4- og S-eltogsæt samt EB-ellokomotiverne har haft en høj driftsstabilitet.

Tabel 6: Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾²⁾				
Kilometer (1.000)	Vækst			
	2022	2021	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	8,7	8,4	0,3	4
IC3-togsæt ²⁾	37,3	25,4	11,9	47
IR4-eltogsæt	45,8	25,6	20,2	79
Øresunds-eltogsæt SE ³⁾	4,2	4,6	-0,4	-9
Øresunds-eltogsæt DK ³⁾	16,3	13,8	2,5	18
Dobbeltdækkervogne	26,5	36,8	-10,3	-28
ME-lokomotiver	-	46,5	-46,5	-100
EB-ellokomotiver	19,8	3,0	16,8	560
S-eltogsæt	21,4	19,8	1,6	8

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.
²⁾ Fra januar 2022 er opgørelsen af kørte kilometer mellem hændelser ændret, således at beregningen udelukkende er baseret på kørte kilometer og hændelser registreret i Danmark. Tidligere omfattede tallene kørsel og hændelser i Danmark og udlandet (Sverige og Tyskland). Sammenligningstal er tilpasset.
³⁾ Øresunds-eltogsæt SE vedligeholdes af Mantena i Sverige. Øresunds-eltogsæt DK vedligeholdes af DSB.

IC4-togsæt

IC4-togsættene er i 2022 primært anvendt i regionaltogstrafikken i Jylland og på Sjælland, men også på udvalgte afgang i fjerntogstrafikken.

I årets første måneder var driftsstabiliteten for IC4-togsættene særlig god. Siden maj har driftsstabiliteten været lavere. Flere forhold har medvirket til dette. Særligt de omfattende sporarbejder i løbet af 2022 gjorde det vanskeligt at bringe IC4-togsættene rettidigt til værksted.

IC3-togsæt

IC3-togsættene udgør fortsat en meget central del af togflåden i Fjern- & Regionaltog. Det er planlagt,

at de skal køre frem til de nye IC5-eltogsæt er indfaset.

Driftsstabiliteten for IC3-togsættene har gennem 2022 været væsentlig højere end i 2021, og de har kørt meget stabilt med 37.300 kørte kilometer mellem hændelser. Den højere driftsstabilitet hænger især sammen med færre fejl på signalsystemerne ombord på togsættene samt færre motor- og koblingsfejl.

IR4-eltogsæt

IR4-eltogsættene er i 2022 blevet anvendt i Fjern- & Regionaltogtrafikken og har kørt flere litrakilometer end i 2021. Det skyldes blandt andet en fortsat generel prioritering af kørsel med elmateriel.

I hele 2022 har IR4-eltogsættene kørt væsentligt flere kilometer mellem hændelser end i 2021. De har dermed opretholdt en god driftsstabilitet i 2022. Der er i senere år gennemført en række initiativer på IR4-værkstedet og i driften, som har medvirket til færre hændelser.

Øresunds-eltogsæt

I 2022 har DSB vedligeholdt de 34 Øresunds-eltogsæt DK på værkstedet Helgoland i København, mens Mantena har varetaget vedligeholdelsen af de 77 Øresunds-eltogsæt SE for Skånetrafiken.



DSB ejer de 34 Øresunds-eltogsæt DK, som i 2022 har kørt med en fin driftsstabilitet. De 77 Øresunds-eltogsæt SE har derimod været udfordret målt på antal kørte kilometer mellem hændelser.

11. december 2022 overtog Skånetrafiken ansvaret for Øresundstrafikken. I den forbindelse har DSB udlejet 24 af de 34 Øresunds-eltogsæt DK til Skånetrafiken, som stiller dem til rådighed for Transdev, der kører trafikken på kontrakt med Skånetrafiken.

De resterende 10 Øresunds-eltogsæt DK kører fortsat i den danske togtrafik og vedligeholdes stadig af DSB.

Dobbeltdækkervogne

Dobbeltdækkervognene har i 2022 betjent den sjællandske regionaltogtrafik og er blevet trukket af EB-ellokomotiver.

Driftsstabiliteten for dobbeltdækkervognene var ekstraordinær høj i 2021. Antal kørte kilometer mellem hændelser lå i 2022 lavere på 26.500, hvilket er tilfredsstillende.

EB-ellokomotiver

DSB har i alt modtaget 42 EB-ellokomotiver af producenten Siemens. De første 3 ankom i september 2020, og siden er lokomotiverne løbende blevet leveret. De sidste ankom i september 2022.

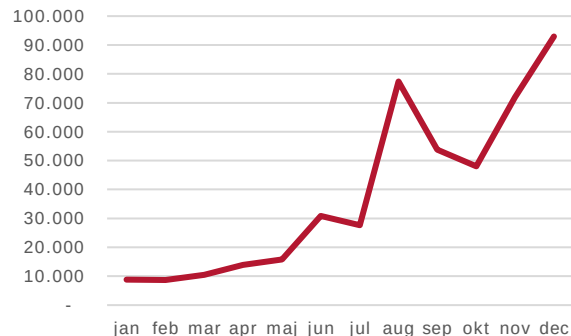
De første 10 år er det Siemens, der har ansvaret for vedligeholdelsen af lokomotiverne. Siemens er dermed garant for de nye lokomotivers pålidelighed.

Mange kunder har nok lagt mærke til, at der er væsentlig mindre larm og lugt, når de tager toget. EB-ellokomotiverne er i løbet af 2021 løbende indsat i drift og har fra køreplansskiftet i december 2021 fuldstændig erstattet ME-lokomotiverne, hvilket har været rigtig godt for DSB's miljøpåvirkning. Det har samtidig øget komforten hos både kunder og personalet i toget.

Ellokomotiverne er bygget til at køre på strækninger med det nye signalsystem og har siden indfasningen og i starten af året været udfordret på strækninger med det gamle signalsystem. I løbet af året har lokomotiverne fået en softwareopdatering, som har medført færre fejl, når EB-lokomotiver kører på det gamle signalsystem. Det har øget driftsstabiliteten og punktligheden.

Figur 3: Antal kørte kilometer mellem hændelser 2022

EB-ellokomotiver



Antal kørte kilometer mellem hændelser har været støt stigende i 2022 i takt med softwareopdateringen. I 1. halvår lå gennemsnittet på 12.000 kilometer mellem hændelser. I juni var det over 30.000 kilometer. Stigningen er fortsat i 2. halvår, hvor antal kørte kilometer mellem hændelser lå over 55.000.

EB-ellokomotiverne udleder hverken dieselpartikler eller NO_x og er afgørende for at nå DSB's miljømål 'Ingen partikeludledning fra togenes motorer - undgå miljøbelastning'.

S-eltogetsæt

I 2022 er der kørt flere litrakilometer med S-eltogetsættene end i 2021. Det skyldes blandt andet, at der i perioder i 2022 er kørt med længere tog på udvalgte strækninger.

S-eltogetsættene var særligt i 1. halvår udfordret på driftsstabiliteten. I 2. halvår lykkedes det at løfte kvaliteten betydeligt. Trods udfordringerne i 1.

halvår har S-eltogetsættene bidraget til en flot og tilfredsstillende kundepunktlighed for S-tog.

Ændret tidsplan for leverance af IC5-eltogetsæt

Leverancen af 100 IC5-eltogetsæt (Coradia) fra den franske togproducent Alstom forventes modtaget op mod et halvt år efter den oprindelige tidsplan.

Coradia Stream er en etableret produktplatform - det tætteste man kan komme på et standardtog. Selv om der er tale om et standardtog, er det nødvendigt, at der i togets designfase foretages tekniske afklaringer, opdateringer og mindre tilpasninger til nationale forhold. DSB har bestilt nødvendige tilpasninger vedrørende parkeringsbremse, LED-lys og indbygning af indvendig ekstra dør. Tidspunktet for idriftsættelsen forventes nu medio 2025.

Fremtidens Planlægning - nyt planlægnings- og disponeringssystem

I 2022 er arbejdet med fremtidens planlægningssystemer fortsat i samarbejde med leverandøren IVU Traffic Technologies (IVU).

Det er gennem processen blevet tydeligt, at DSB's behov kræver større ændringer til IVU's standardløsning end hidtil antaget. Implementeringen af S-togs personaledisponeringssystem har vist, at gabet mellem, hvad standardsystemet kan i nuværende version og DSB's behov for at sikre en effektiv og punktlig drift, er for stort.

Projektet er derfor forlænget med et år, så de resterende dele af systemet for S-tog bliver implementeret i løbet af 2023, mens systemet for Fjern- & Regionaltog er planlagt implementeret fra 2024 og frem.

Elektrificeringsprogrammet

Elektrificeringen af store dele af det danske jernbanelenet 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 2029.

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 EB-ellokomotiver og dobbeltdækkervogne mellem Helsingør og Næstved, da køreledningerne mellem Næstved og Ringsted er ibrugtaget. Dette muliggjorde samtidig udfasning af samtlige ældre dieseldrevne ME-lokomotiver.

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

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



Signalprogrammet

Det nye signalsystem fuldt udrullet på S-banen
I januar 2022 blev det nye signalsystem - CBTC - taget i brug på det centrale afsnit af S-banen, og i september blev CBTC udrullet på den resterende S-bane. Udrulningen har medført et mærkbart løft i kundepunktigheden for S-tog.

Fjern- & Regionaltog

Udrulningen af Signalprogrammet for Fjern- & Regionaltog sætter rammerne for den fremtidige togtrafik.

EB-ellokomotiverne og de kommende nye IC5-el-togsæt fra Alstom er født med det nye signalsystem.

For Fjern- & Regionaltog er der planlagt ibrugtagning på Ny Bane (strækningen København-Ringsted via Køge Nord) i april 2023. Her skal den opdaterede infrastruktur inklusive software være klar.

Det er en forudsætning, at et tilstrækkeligt antal relevante togsæt er ombygget til det nye signalsystem, og at Trafikstyrelsen har sikkerhedsgodkendt IR4-el-togsæt og dobbeltdækkervognene til kørsel på strækninger med det nye signalsystem. Dobbeldækkervognene er allerede ombygget, 24 IR4-el-togsæt var ombygget inden årets udgang, og IC3-togsæt forventes at være ombygget i 1. kvartal 2023. Sikkerhedsgodkendelsen for både IR4-el-togsæt og dobbeltdækkervognene forventes at falde på plads inden ibrugtagningen af det nye signalsystem på Ny Bane. I 2023 er der fokus på at have ombygget ovenstående litratyper inden køreplansskiftet i december.

Service & Retail

Service & Retail har til formål at yde service og catering i tog og på stationer. Forretningsområdet spiller en vigtig rolle i at kunne tilbyde kunderne mad, drikke og snacks, uanset hvor på rejsen de befinder sig.

Service & Retail driver 62 7-Eleven kiosker, 4 stationsstuer, Kaffeexpressen, Bagagecentret på Københavns Hovedbanegård og catering i tog.

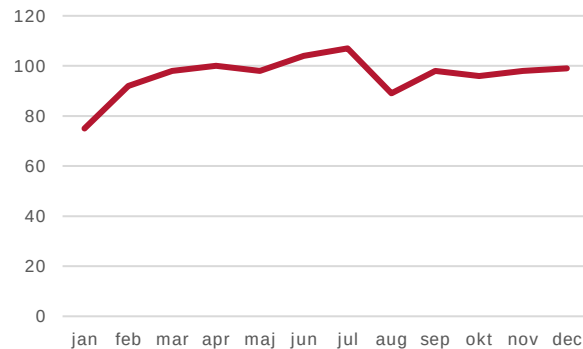


Årets start var præget af COVID-19 og de af myndighederne udmeldte restriktioner og anbefalinger. Det betød store fald i antal kunder i forhold til samme periode i 2019.

I løbet af foråret og sommeren vendte kunderne tilbage på niveauet før pandemien. I enkelte måneder lå antal kunder endda over samme periode i 2019. Sommerens mange events som Tour de France og genåbningen af festivaler har haft en positiv indflydelse på antal kunder i løbet af sommeren.

Figur 4: Antal kunder i Service & Retail

Indeks i forhold til 2019



8. august 2022 blev Reitan Convenience Danmark A/S' IT-systemer ramt af et hackerangreb, som betød, at salgs- og betalingssystemer blev sat ud af drift i 7-Eleven kioskene - herunder DSB's kiosker. Kioskerne kom hurtigt delvist i drift igen efter 2-3 dage.

Hen over efteråret og vinteren har antal kunder ligget 2-4 procent under niveauet i 2019. Det kan tilskrives den forringede købekraft som følge af den høje inflation og energikrisen, hvilket også har påvirket omkostningerne negativt.

Mangel på arbejdskraft har gjort det svært at rekruttere og fastholde medarbejdere og har samtidig øget rotationen blandt medarbejderne. Det har betydet, at der i 2022 er brugt ekstra meget tid på rekruttering og oplæring af nye medarbejdere.

Resultat før skat udgjorde i 2022 et overskud på 4 mio. kr. for Service & Retail.

Ejendomsudvikling

Hovedaktiviteten i Ejendomsudvikling er på et forretningsmæssigt grundlag at sælge, udvikle og forvalte ejendomme, der ikke længere anvendes til jernbanedrift.

Ejendomsudvikling har indtægter fra salg og projektudvikling, kommerciel ejendomsudvikling og fra udlejning af ejendomme.

Der har i 2022 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 for Ejendomsudvikling udgjorde i 2022 et overskud på 47 mio. kr.

Kommerciel ejendomsudvikling

Med ændringen af Lov om DSB i 2019 har DSB Ejendomsudvikling A/S mulighed for at indgå i kommercielle ejendomsprojekter med eksterne ejendomsaktører. Projekterne oprettes i joint ventures, hvor DSB Ejendomsudvikling A/S ejer op til 50 procent af kapitalandelene. DSB Ejendomsudvikling A/S indskyder byggeretter, mens joint venture-partneren som udgangspunkt indskyder likviditet til gennemførelse af projektudviklingen.

Målet er at opføre projekter til udlejning for derigennem at skabe en løbende indtjening, der kan bidrage til finansieringen af DSB's togdrift.

Projekterne skal opføres i høj kvalitet og med fokus på bæredygtighed. Det afspejler en bevidsthed om, at DSB's ejendomme er en bygningsarv, der varetages på vegne af hele Danmark og understøtter

formålet 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Ved at stræbe efter DGNB-certificering for bæredygtigt byggeri på minimum guld-niveau bidrager projekterne til opfyldelse af DSB's bæredygtighedsstrategi.

Der er indtil videre indgået 3 joint venture-aftaler:

- Frugtmarkedet, Grønttorvet i Valby
- Project Downtown, Postbyen i det centrale København
- Jernbanebyen i København

Frugtmarkedet, Grønttorvet, Valby

I januar 2022 stod Ejendomsudviklings første kommercielle udviklingsprojekt færdigt. Hibiscus Hus på det tidligere Grønttorvet i Valby var færdigopført og fuldt udlejet. Ejendommen rummer 375 lejligheder og har DGNB Guld certifikat for bæredygtigt byggeri.

Ejendommen ejes i et 50/50-partnerskab med Ny Valby Udvikling A/S, som er et selskab i FB Gruppen A/S.

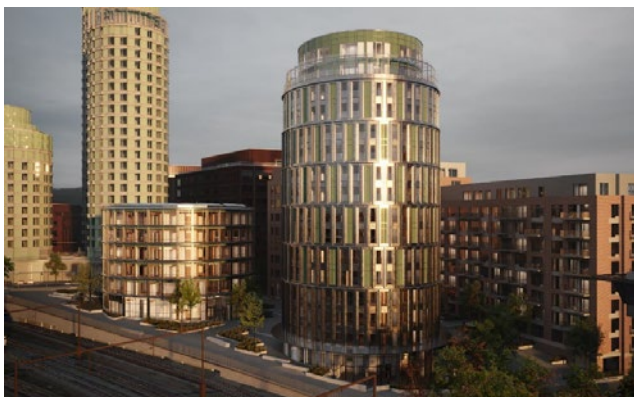
"Vores første kommercielle projekt, Hibiscus Hus, er kommet i mål før tid og med en flot DGNB guld-certificering. Dermed er barren sat højt for de kommende projekter."

Søren Beck-Heede, administrerende direktør, DSB Ejendomsudvikling A/S

Projekt Downtown i Postbyen

Projektet er den sidste del af udviklingen af Postbyen i det centrale København. Det omfatter udvikling af ca. 25.300 etagemeter bolig og erhverv samt tilhørende 9.600 etagemeter i kælder/plint på den 7.400 m² store grund.

Postbyen skal udgøre en ny bydel med fokus på bæredygtighed samt åbne og publikumsorienterede faciliteter.



Projektet består af ca. 7.900 etagemeter almene boliger, der opføres i delegeret bygherremodel i samarbejde med det almene boligselskab FSB, ca. 7.500 etagemeter udlejningsboliger samt ca. 9.900 etagemeter kontor- og erhvervslejemål.

Projektet gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab ApS, som er et selskab under Danica Pension.

Byggeriet bliver sat i gang i 2025 og forventes at være færdigopført i 2028.

Jernbanebyen, København

Jernbanebyen bliver Københavns nye, grønne bydel på ca. 494.000 etagemeter omkranset af Vasbygade, Ingerslevsgade og Enghavevej. Den nye bydel vil rumme 4-5.000 boliger samt 175.000 etagemeter erhverv, detailhandel, skoler og institutioner.

Startredegørelsen for Jernbanebyen blev vedtaget af Økonomiudvalget i Københavns Kommune i april 2022. Arbejdet med at udarbejde en lokalplan for området pågår. Den endelige politiske vedtagelse af lokalplanen forventes at ske i 2024, hvorefter byggeriet kan starte.

Partnerskabet bag udviklingen af Jernbanebyen i København er nu på plads. Parterne DSB Ejendomsudvikling, Novo Holdings, Industriens Pension og NREP har primo 2023 underskrevet en betinget joint venture-aftale på det kommende partnerskab. Aftalen betyder, at Jernbanebyen vil blive samlet under et fælles ejerskab, efter der er vedtaget en lokalplan for området.

Mediebyen, Odense

DSB har underskrevet en hensigtserklæring med TV 2 Danmark, Jysk Fynske Medier, SDU, TV 2 Fyn og Media City Odense (MCO) om at skabe en medietech-by ved Jarlsberggade i Odense. Odense Kommune er strategisk partner. Første fase af den nye medieby skal stå klar i starten af 2026.

Finansielle aktiviteter

I 2022 udgjorde resultat før skat et overskud på 229 mio. kr. mod 805 mio. kr. i 2021. Resultatet ligger dermed inden for det udmeldte interval i Delårsmeddelelse 3. kvartal 2022.

Ophørende aktivitet

Der blev i juli 2021 indgået aftale om salg af DSB's komponentproduktion. Aftalen var betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse. Aftalen er godkendt i 2022, og tyske Knorr-Bremse Group har 1. september formelt overtaget DSB's komponent- og reservedelsværksteder.

I overensstemmelse med årsregnskabsloven blev aktiviteten fra 1. januar 2021 præsenteret på selvstændige linjer i regnskabet. Den ophørende aktivitet har påvirket periodens resultat med 79 mio. kr.

Indtægter

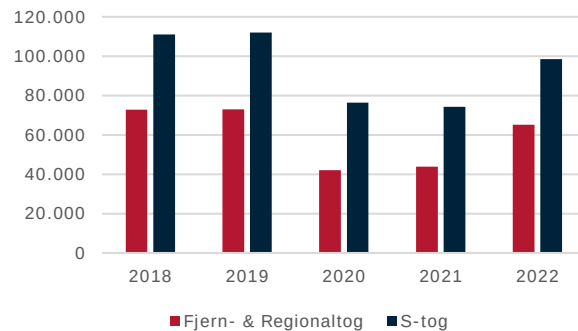
Indtægter i alt udgjorde 10.773 mio. kr. (10.848 mio. kr.), mens DSB's nettoomsætning udgjorde 8.958 mio. kr. (9.039 mio. kr.).

Passageromsætningen steg med 1.523 mio. kr. i forhold til 2021. Det kan henføres til en stigning i antal rejser efter bortfald af COVID-19 restriktioner 1. februar. For Fjern- & Regionaltog udgjorde stigningen 1.156 mio. kr., mens den for S-tog udgjorde 367 mio. kr.

Trafikkontraktindtægter fra staten er faldet med 1.625 mio. kr. sammenlignet med 2021, da DSB i 2022 ikke har modtaget ekstra trafikkontraktindtægter i medfør af COVID-19.

Figur 5: Antal rejser

(1.000 rejser)



Andre driftsindtægter udgjorde 1.390 mio. kr. i 2022. Det er 61 mio. kr. højere end i 2021. Avance ved salg af ejendomme og byggeretter har været 225 mio. kr. lavere. Til gengæld har der været øget avance ved salg af togmateriel samt højere huslejeindtægter og et højere salg af kioskvarer i DSB's 7-Eleven kiosker i forbindelse med kundernes tilbagevenden.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.229 mio. kr. (8.662 mio. kr.).

Den ekstraordinære udvikling i energipriserne har påvirket omkostninger til energi med 344 mio. kr. i forhold til 2021. DSB havde for 2022 afdækket 91 procent af det samlede forventede olieforbrug og 68 procent af det samlede forventede elforbrug. Moms og afgifter på DSB's energiforbrug kan ikke afdækkes og indgår dermed i omkostningerne, da DSB ikke har fuldt fradrag for disse.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer er steget 469 mio. kr. i forhold til 2021. Udviklingen er især påvirket af den ekstraordinære udvikling i energipriserne samt øget vareforbrug i forbindelse med det stigende salg i DSB's 7-Eleven kiosker.

Andre eksterne omkostninger er steget 73 mio. kr. i forhold til 2021. Det er i stort omfang drevet af, at 2021 var påvirket af en indregnet kompensation for infrastrukturafgifter for september-december 2020 jf. EU rammebestemmelser.

Personaleomkostninger er steget 25 mio. kr. i forhold til 2021. Udviklingen er negativt påvirket af den almindelige lønudvikling og omvendt positivt påvirket af DSB's fortsatte arbejde med at effektivisere.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.243 mio. kr. mod 1.315 mio. kr. i 2021. Udviklingen er påvirket af lavere afskrivninger på S-eltogets i forbindelse med en revurdering af brugstiden samt øgede nedskrivninger på DSB's bygningsmasse.

Udvikling i aktiver og gæld

Balancesummen ultimo 2022 udgjorde 13.990 mio. kr. i forhold til 13.722 mio. kr. ultimo 2021.

DSB har i 2022 investeret 1.886 mio. kr. (1.361 mio. kr.) i materielle anlægsaktiver. Investeringerne har væsentligst omfattet køb af nyt eldrevet togmateriel og store eftersyn af tog samt forudbetalinger vedrørende Nye Grønne Værksteder.

Rentebærende gæld, netto ligger på samme niveau som 31. december 2021 og udgjorde 2.729 mio. kr. pr. 31. december 2022.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på Virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2022.

Solidt likviditetsberedskab

DSB skal til enhver tid have et passende likviditetsberedskab, som understøtter investeringsprojekter og afholdelse af løbende omkostninger.

Gennem hele 2022 har DSB haft et solidt likviditetsberedskab i niveauet 10 mia. kr. Beredskabet udgjorde 10.618 mio. kr. pr. 31. december 2022 (2021: 10.571 mio. kr.).

Den Europæiske Investeringsbank har i 2022 bevilget en forhøjelse på 100 mio. EUR af den nuværende projektlåneramme på 500 mio. EUR til i alt 600 mio. EUR (4.474 mio. kr.) til DSB's nye togflåde. Der er under lånerammen etableret låneaftaler for 600 mio. EUR. Under låneaftalerne kan der blive etableret lån med en løbetid på op til 25 år. Ultimo 2022 er der endnu ikke foretaget låneudbetalinger.

I 1. halvår 2022 er der udbetalt et lån på 67 mio. EUR (498 mio. kr.) fra Den Nordiske Investeringsbank (NIB).

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

Forventninger til 2023

Underskud i 2023

DSB forventer et resultat før skat for 2023 i niveauet -150 til -250 mio. kr. Det forventede negative resultat er kraftigt påvirket af de stigende energipriser i løbet af 2022. For 2023 har DSB afdækket 70 procent af det forventede forbrug af el og 62 procent af det forventede forbrug af diesel.

Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2022, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2022.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2022.



Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2022 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 2022 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2022.

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

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, 9. februar 2023

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

Jens Visholm Uglebjerg
Direktør for Kommerciel

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Per Schrøder
Direktør for Drift

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Anne Hedensted Steffensen
Næstformand

Henrik Amsinck

Lene Feltmann Espersen

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Thomas Bryan-Lund

Preben Steenholdt Pedersen

Lone Riis Stensgaard

De uafhængige revisorer 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 2022, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 67-104. 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 2022 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022 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 af-

snit "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 revisoreres 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 Code.

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 selvstæn-

dige 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 besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskaberne på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om 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 revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskaberne eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at 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 transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om regnskaberne omfatter ikke ledelsesberetningen, 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, side 4-66, 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 fejlinformation.

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

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med regnskaberne og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

derer 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, 9. februar 2023

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Rigsrevisionen
CVR-nr. 77806113

Søren Skov Larsen
Statsaut. revisor
mne26797

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Birgitte Hansen
Rigsrevisor

Søren Vadsbjerg Skyum
Kontorchef

Resultatopgørelse

Modervirksomhed				Koncern	
2021	2022	Note	Beløb i mio. kr.	2022	2021
Indtægter					
9.659	9.162	2.1	Nettoomsætning	8.958	9.039
88	51	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	425	480
669	715	2.3	Andre driftsindtægter	1.390	1.329
10.416	9.928		Indtægter i alt	10.773	10.848
Omkostninger					
1.108	949	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpe-materialer	1.964	1.495
4.900	5.068	2.6,2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	3.826	3.753
2.630	2.616	2.9,2.10	Personaleomkostninger	3.439	3.414
8.638	8.633		Omkostninger i alt	9.229	8.662
1.778	1.295		Resultat før af- og nedskrivninger	1.544	2.186
1.205	1.132	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.243	1.315
573	163		Resultat af primær drift	301	871
Finansielle poster					
216	110	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	6	5
16	28	4.1	Finansielle indtægter	24	8
79	98	4.1	Finansielle omkostninger	102	79
153	40		Finansielle poster, netto	-72	-66
726	203		Resultat før skat	229	805
-103	-25	5.1	Skat af årets resultat	-51	-182
623	178		Årets resultat i fortsættende aktiviteter	178	623
-	79	8.5	Resultat af ophørende aktiviteter	79	0
623	257		Årets resultat efter ophørende aktiviteter	257	623

Resultatdisponering

Modervirksomhed				Koncern	
2021	2022	Note	Beløb i mio. kr.	2022	2021
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			Virksomhedsdeltager i DSB	257	623
			I alt	257	623
		4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	0		Udbytte til Transportministeriet		
32	15		Reserve for udviklingsomkostninger		
591	242		Overført resultat		
623	257		I alt		

Balance - aktiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2021	2022			2022	2021
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
61	41		Udviklingsprojekter	49	73
117	150		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	151	117
178	191		Immaterielle anlægsaktiver i alt	200	190
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
3.476	3.114		Grunde og bygninger	3.395	3.765
3.234	3.008		Transportmateriel	4.532	4.606
527	539		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	601	593
156	288		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	1.721	643
7.393	6.949		Materielle anlægsaktiver i alt	10.249	9.607
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.899	1.802		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	113	184
971	1.057		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
79	49		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	49	79
67	239		Andre tilgodehavender	241	69
3.016	3.147		Finansielle anlægsaktiver i alt	403	332
10.587	10.287		Anlægsaktiver i alt	10.852	10.129
16	7	6.1	Varebeholdninger	182	165
1	1	3.2	Handelsejendomme	1	1
		6.2	Tilgodehavender		
534	366		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	433	580
54	43		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
-	69	5.2	Selskabsskat	46	-
212	69		Andre tilgodehavender	145	246
641	1.451	6.3	Periodeafgrænsningsposter	152	163
1.441	1.998		Tilgodehavender i alt	776	989
1.500	2.157	4.5	Værdipapirer	2.157	1.500
540	16		Likvide beholdninger	22	546
-	-	8.5	Aktiver vedrørende ophørende aktiviteter	-	392
3.498	4.179		Omsætningsaktiver i alt	3.138	3.593
14.085	14.466		Aktiver i alt	13.990	13.722

Balance - passiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2021	2022			2022	2021
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
121	136	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
-35	260	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	260	-35
247	532		Overført resultat	668	368
0	0		Foreslået udbytte	0	0
5.093	5.688		Egenkapital i alt	5.688	5.093
			Hensatte forpligtelser		
79	68	8.1	Andre hensatte forpligtelser	70	80
289	271	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	317	316
368	339		Hensatte forpligtelser i alt	387	396
			Langfristede gældsforpligtelser		
4.013	4.350		Langfristede lån	4.350	4.013
439	81		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	81	439
142	108		Anden gæld	108	142
4.594	4.539	4.5	Langfristede gældsforpligtelser i alt	4.539	4.594
			Kortfristede gældsforpligtelser		
664	64	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	64	664
-	207	7.5	Banklån	207	-
-	55		Kreditinstitutter	55	-
1.775	1.608		Leverandørgæld	1.877	1.928
636	892		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
90	-	5.2	Selskabsskat	-	92
397	395		Anden gæld	450	445
468	679	6.4	Periodeafgrænsningsposter	723	468
-	-	8.5	Forpligtelser vedrørende ophørende aktiviteter	-	42
4.030	3.900		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	3.376	3.639
8.624	8.439		Gældsforpligtelser i alt	7.915	8.233
14.085	14.466		Passiver i alt	13.990	13.722

1.1 Generel anvendt regnskabspraksis, 1.2 Væsentlig regnskabspraksis, 1.3 Betydelige regnskabsmæssige skøn, 2.4 Kommerciel ejendomsudvikling, 4.4 Låntagning, 7.1 Renterisiko, 7.2 Valutakursrisiko, 7.3 Råvarepriserisiko, 7.4 Likviditetsrisiko, 7.7 Oplysninger om dagsværdier, 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

Egenkapitaloppgørelse - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2021	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
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	15	-	242	0	257
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	295	-	-	295
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	43	-	43
Egenkapital pr. 31. december 2022	4.760	136	260	532	0	5.688

Egenkapitaloppgørelse - koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2021	4.760	-414	-254	0	4.092
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	623	0	623
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	379	-	-	379
Øvrige egenkapitalbevægelser	-	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2021	4.760	-35	368	0	5.093
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	257	0	257
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	295	-	-	295
Øvrige egenkapitalbevægelser	-	-	43	-	43
Egenkapital pr. 31. december 2022	4.760	260	668	0	5.688

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern	
		2022	2021
Resultat af primær drift		301	871
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	1.243	1.315
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	-10	-28
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-105	-274
Finansielle poster netto, betalt	4.6	-93	-127
Selskabsskat, betalt	5.1	-296	-42
Ændring i driftskapital	6.5	129	-524
Pengestrømme fra driftsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	48	-409
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.217	782
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-1.939	-1.027
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	173	374
Afdrag på ansvarlig lånekapital	4.3	30	51
Ændring i værdipapirer		-450	-1.500
Udbytte fra joint ventures		164	-
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	393	-14
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-1.629	-2.116
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		498	1.487
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		430	1.785
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-665	-570
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-430	-1.785
Ændring i kreditinstitutter		55	0
Betalt udbytte		0	0
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-	-
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		-112	917
Ændring i likvide beholdninger i alt		-524	-417
Likvide beholdninger 1. januar		546	963
Likvide beholdninger 31. december		22	546



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 2021 bortset fra nedenstående tilføjelse.

Sikkerhedsstillelse for markedsværdi af sikringstransaktioner

Sikkerhedsstillelse for markedsværdi af sikringstransaktioner modtages i form af obligationer. Obligationerne præsenteres som værdipapirer i balancen, da ejerskabet af obligationerne forbliver hos koncernen i løbet af de underliggende sikringstransaktioners løbetid. Forpligtelsen til at tilbageføre kontanter indregnes som kortfristede banklån.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

Den forventede brugstid for S-eltogsæt er revurderet og ændret fra ca. 25 år til ca. 35 år. Den ændrede afskrivningsperiode har i 2022 påvirket resultat før skat med 184 mio. kr.

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 afhændelsessummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på salgstidspunktet inklusive ikke-afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Ved køb af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nytilkøbte virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Omkostninger til omstruktureringer, der er indregnet i den overtagne virksomhed inden overtagelsesdagen, og som ikke er aftalt som led i virksomheds- overtagelsen, indgår i overtagelsesbalancen og dermed ved fastlæggelse af goodwill. Omstruktureringer, der sluttes 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.

Ikke afløftningsberettiget moms

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momsplichtige og momsfrie aktiviteter. De momsfrie aktiviteter relaterer sig til personbefordring. Endvidere opgøres lønsumsafgift.

Den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen. Modervirksomheden betaler som led i fællesregistreringen kompensation til tilknyttede virksomheder i de tilfælde, hvor der havde været fuld fradragsret, såfremt den tilknyttede virksomhed havde egen momsregistrering.

Egenkapital

Reserve for udviklingsomkostninger

Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses, hvis de indregnede udviklingsomkostninger afskrives, nedskrives eller udgår af virksomhedens drift. 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 omfatter børsnoterede obligationer, som måles til dagsværdi på balancedagen.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter bankindeståender.

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 Råvarepriserisiko
- 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, omfatter blandt andet for anlægsaktivers levetid, fremtidige forventede pengestrømme med tilhørende diskonteringssatser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventualforpligtelser.

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

Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan

opstå. Endvidere er forretningsaktiviteter underlagt risici og usikkerheder, 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 transportmateriellet, 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 2022 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 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.8 Revisionshonorar
- 2.9 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.10 Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
2.673	3.821	Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
1.142	1.509	Fjern- & Regionaltog	3.809	2.653
		S-tog	1.509	1.142
3.815	5.330	Passageromsætning i alt	5.318	3.795
5.075	3.450	Trafikkontraktindtægter	3.450	5.075
60	80	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	121	111
709	302	Salg og udlejning af togmateriel	69	58
9.659	9.162	I alt	8.958	9.039

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 110 mio. kr. (2021: 79 mio. kr.). Fordelingen af passageromsætningen mellem Fjern- & Regionaltog og S-tog er i 2022 opgjort efter en ny metode. Sammenligningstal er tilpasset.

Nettoomsætningen var i 2021 påvirket af ekstra trafikkontaktindtægter som følge af økonomiske tab i forbindelse med COVID-19 på 1.451 mio. kr. for 2021 samt 88 mio. kr. for 2020. Der er ikke tilsvarende ekstra trafikkontaktindtægter i 2022.

Salg og udlejning af togmateriel er i 2022 påvirket af, at modervirksomheden har solgt 10 (2021: 29) EB-ellokomotiver til en tilknyttet virksomhed. Salget er præsenteret som Nettoomsætning, idet salg af togmateriel ligger i naturlig forlængelse af formålet med at drive jernbanevirksomhed.

Regnskabspraksis

DSB har valgt IAS 18 som fortolkningsbidrag for indregning af omsætning.

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, indtægterne 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 udgjorde tilgangen af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 51 mio. kr. i 2022 (2021: 88 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2022 udgjorde 136 mio. kr. (2021: 121 mio. kr.) og er reduceret med afskrivninger og udskudt skat.

I koncernen udgjorde arbejde udført for egen regning og opført under aktiver 425 mio. kr. i 2022 (2021: 480 mio. kr.), der består af aktiverede udviklingsprojekter samt større vedligeholdelseftersyn af tog.

Regnskabspraksis

Posten omfatter arbejde, der er udført for egen regning i forbindelse med udførelse af blandt andet større vedligeholdelseftersyn af tog samt udviklingsprojekter, der aktiveres. Værdien måles på grundlag af omkostninger medgået til arbejdets udførelse baseret på 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	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
2	3	Kioskvarer mv.	916	724
137	151	Udlejning og forpagtning	198	177
70	95	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	107	285
337	318	Koncerninterne indtægter	-	-
123	148	Øvrige	169	143
669	715	I alt	1.390	1.329

Andre driftsindtægter i koncernen er i 2022 påvirket af avance ved salg af ejendomme mv. med netto 15 mio. kr. (2021: 240 mio. kr.).

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

Øvrige er i 2021 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 - samt 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

Beløb i mio. kr.	2022	2021
Andre driftsindtægter	59	173
Årets resultat før skat	47	138
Egenkapital i alt	671	603
Aktiver i alt	724	698

Der blev i 2021 indgået joint venture-aftale med Danica Ejendomsselskab ApS om udviklingen af ca. 25.300 etagemeter byggeri i Postbyen i det centrale København. Postbyen skal udgøre en ny bydel med fokus på bæredygtighed samt åbne og publikumsorienterede faciliteter. Byggeriet bliver sat i gang i 2025 og forventes at være færdigopført i 2028.

Jernbanebyen 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 2023.

Note 2.5: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
411	708	Energi til fremføring	708	411
18	9	Kioskvarer mv.	645	508
679	232	Reserve dele og togmateriel mv.	611	576
1.108	949	I alt	1.964	1.495

Omkostninger til Energi til fremføring er i 2022 påvirket af den ekstraordinære udvikling i energipriserne.

Reserve dele og togmateriel mv. er i 2022 påvirket af, at modervirksomheden har købt 10 (2021: 29) EB-ellokomotiver med henblik på videresalg til en tilknyttet virksomhed.

Regnskabspraksis

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

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

Note 2.6: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
389	607	Infrastrukturafgifter	607	389
2.190	2.176	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	1.077	1.361
587	580	Administrationsomkostninger	586	563
108	144	Drift af bygninger og lokaler mv.	224	168
485	492	Konsulent honorarer mv. inklusive revisionshonorar	495	481
213	217	Leje af togmateriel	19	32
100	88	Erstatningskørsel mv.	88	100
247	272	Provisioner mv.	224	201
114	132	Salg og markedsføring	132	114
99	112	Personalerelaterede omkostninger	121	103
109	94	Lønsumsafgift	124	141
10	2	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2	11
249	152	Øvrige eksterne omkostninger	127	89
4.900	5.068	I alt	3.826	3.753

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

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	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
30	30	Advokater	30	30
281	252	IT-konsulenter	252	278
26	25	Managementkonsulenter	25	26
5	1	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	1	5
90	77	Teknisk rådgivning	78	88
45	101	Programbistand	101	45
477	486	I alt	487	472

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmet Fremtidens S-bane.

Note 2.8: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
		Revisionshonorar til EY		
		Godkendt Revisionspartnerselskab:		
3,5	3,5	Lovpligtig revision	4,3	4,2
0,7	0,5	Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	0,9	0,7
0,3	0,3	Skatte- og momsmæssig rådgivning	0,3	0,3
4,1	2,1	Andre ydelser	2,2	4,3
8,6	6,4	I alt	7,7	9,5

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet.

Andre ydelser var i 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.	2022	2021
Vederlag til bestyrelse	2,6	2,6
Vederlag til udvalg	0,9	0,9
Vederlag til bestyrelse i alt	3,5	3,5
Fast vederlag	18,4	18,0
Pension	2,8	2,7
Værdi af personalegoder	0,6	0,6
Variable vederlag	-	2,8
Vederlag til direktion i alt	21,8	24,1
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	25,3	27,6

Vederlag til bestyrelse og direktion er yderligere uddybet i Vederlagsrapport 2022, som findes på www.dsb.dk.

Note 2.10: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
2.337	2.317	Lønninger og gager	3.045	3.028
249	255	Pensioner	337	330
44	44	Andre omkostninger til social sikring	57	56
2.630	2.616	I alt	3.439	3.414
4.401	4.296	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.026	6.061

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 2022 udgjorde 15 procent (2021: 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 2022 er nærmere beskrevet i Resultater: Kunder, Togdrift og Finansielle aktiviteter.

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 2022	1.248	123	1.371
Årets tilgang	-	52	52
Overført	25	-25	0
Årets afgang	-20	-	-20
Kostpris pr. 31. december 2022	1.253	150	1.403
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-1.187	-6	-1.193
Årets afskrivninger	-45	6	-39
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	20	-	20
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2022	-1.212	0	-1.212
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	41	150	191
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	61	117	178

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 2022	1.275	123	1.398
Årets tilgang	-	53	53
Overført	25	-25	0
Årets afgang	-20	-	-20
Kostpris pr. 31. december 2022	1.280	151	1.431
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-1.202	-6	-1.208
Årets afskrivninger	-49	6	-43
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	20	-	20
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2022	-1.231	0	-1.231
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	49	151	200
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	73	117	190

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

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	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2022	7.618	23.270	2.370	156	33.414
Årets tilgang	-	333	0	314	647
Overført	31	54	97	-182	0
Årets afgang	-83	-915	-130	-	-1.128
Kostpris pr. 31. december 2022	7.566	22.742	2.337	288	32.933
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-4.142	-20.036	-1.843	-	-26.021
Årets afskrivninger	-178	-622	-78	-	-878
Årets nedskrivninger	-214	-	-7	-	-221
Årets afgang	82	924	130	-	1.136
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2022	-4.452	-19.734	-1.798	-	-25.984
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	3.114	3.008	539	288	6.949
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	3.476	3.234	527	156	7.393

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2022	8.279	24.854	2.791	643	36.567
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2022	-	227	-	-	227
Kostpris pr. 1. januar 2022 - korrigeret	8.279	25.081	2.791	643	36.794
Årets tilgang	76	538	1	1.271	1.886
Overført	31	89	108	-193	35 ¹⁾
Årets afgang	-180	-764	-138	-	-1.082
Kostpris pr. 31. december 2022	8.206	24.944	2.762	1.721	37.633
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-4.514	-20.248	-2.198	-	-26.960
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-	-215	-	-	-215
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022 - korrigeret	-4.514	-20.463	-2.198	-	-27.175
Årets afskrivninger	-180	-710	-93	-	-983
Årets nedskrivninger	-216	-	-7	-	-223
Årets afgang	99	761	137	-	997
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2022	-4.811	-20.412	-2.161	-	-27.384
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	3.395	4.532	601	1.721	10.249
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	3.765	4.606	593	643	9.607

¹⁾ Overførsel fra varelager.

For Grunde og bygninger er der i 2022 og 2021 identificeret et nedskrivningsbehov for ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften eller understøtter DSB's strategi. I forbindelse med den planlagte ombygning af Københavns Hovedbanegård skal forretningscentret nedrives og er derfor nedskrevet med 162 mio. kr. i 2022.

Der er i 2022 ikke identificeret indikationer på nedskrivningsbehov for Transportmateriel. Den forventede brugstid for S-eltogsæt er revurderet og ændret fra ca. 25 år til ca. 35 år. Den ændrede afskrivningsperiode har i 2022 påvirket resultat før skat med 184 mio. kr.

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

I forbindelse med driften af Kystbanen/Øresundstrafikken er der stillet sikkerhed i 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 206 mio. kr. Finansieringen udgjorde 29,1 mio. EUR pr. 31. december 2022.

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

større vedligeholdelseseftersyn, Life Cycle Cost – LCC, af togsæt, der aktiveres), omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter 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 aktivernes forventede brugstider:

Bygninger	30-60 år
Installationer	10-15 år
Transportmateriel	2-35 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.

Note 3.3: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
55	39	Udviklingsprojekter	43	54
255	392	Grunde og bygninger	396	259
812	622	Transportmateriel	710	902
89	85	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	100	106
-6	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-6
1.205	1.132	I alt	1.243	1.315

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

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

DSB har valgt IAS 17 som fortolkningsbidrag for klassifikation og indregning af leasingkontrakter.

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 øget med 4 mio. kr. i 2022.

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	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
10	20	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
1	1	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	1	1
-	-	Indregnet udbytte fra associerede virksomheder og joint ventures	16	-
0	0	Valutakursgevinster	0	2
5	7	Øvrige	7	5
16	28	I alt	24	8

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
78	95	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	96	79
1	3	Valutakurstab mv.	6	0
79	98	I alt	102	79

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	
2021	2022	2022	2021
		Årets resultat fordeles således:	
		Virksomhedsdeltager i DSB	257 623
		I alt	257 623
		Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:	
0	0	Udbytte til Transportministeriet	
32	15	Reserve for udviklingsomkostninger	
591	242	Overført resultat	
623	257	I alt	

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapital- andele i tilknyt- tede virksom- heder	Kapital- andele i associe- rede virksom- heder	Lån mv. til til- knyttede virksom- heder	Ansvar- lig låne- kapital i associe- rede virksom- heder	Andre tilgode- haven- der	Finan- sielle an- lægsak- tiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2022	2.252	413	971	79	67	3.782
Årets tilgang	75	-	174	0	181	430
Årets afgang	-	-	-88	-30	-9	-127
Kostpris pr. 31. december 2022	2.327	413	1.057	49	239	4.085
Værdireguleringer pr. 1. januar 2022	-353	-413	0	0	-	-766
Årets resultat	110	0	-	-	-	110
Modtaget udbytte	-35	-	-	-	-	-35
Årets afgang	-325	-	-	-	-	-325
Øvrige reguleringer	78	-	-	-	-	78
Værdireguleringer pr. 31. december 2022	-525	-413	0	0	-	-938
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	1.802	0	1.057	49	239	3.147
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	1.899	0	971	79	67	3.016

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed (fortsat)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Beløb i mio. kr.

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs- kapital	Andel af indre værdi i modervirk- somhed 2022
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio. DKK	681
- 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 EU Jernbanebyen ApS	Danmark	100	40.000 DKK	-
- DSB EU Jernbanebyen 1 ApS	Danmark	100	40.000 DKK	-
DSB Service & Retail A/S	Danmark	100	6,0 mio. DKK	30
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100	28,5 mio. DKK	576
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	128
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio. DKK	143
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	168
Selskabet af 03.01.2022 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio. DKK	59
DOT - Din Offentlige Transport I/S ¹⁾	Danmark	33	0,9 mio. DKK	0
BSD ApS	Danmark	100	125.000 DKK	0
I alt				1.802

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 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.

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 2022	413	179	79	69	740
Årets tilgang	0	0	0	247	247
Årets afgang	0	0	-30	-75	-105
Kostpris pr. 31. december 2022	413	179	49	241	882
Værdireguleringer pr. 1. januar 2022	-413	5	0	-	-408
Årets resultat	0	6	-	-	6
Modtaget udbytte	-	-164	-	-	164
Øvrige reguleringer	-	87	-	-	87
Værdireguleringer pr. 31. december 2022	-413	-66	0	-	-479
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	0	113	49	241	403
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2021	0	184	79	69	332

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 2022
Frugtmarkedet 11 Holding ApS	Danmark	50	80.000 kr.	0
Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD	Danmark	50	80.000 kr.	0
P/S Downtown CBD	Danmark	50	370 mio. kr.	113
I alt				113

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. Indebærer udlodning af udbytte fra en associeret virksomhed eller joint venture, at værdien af en kapitalandel bliver

negativ på tidspunktet for udlodning, indregnes den negative værdi som udbytte i resultatopgørelsen under finansielle poster. Det indtægtsførte udbytte bliver dermed behandlet som realiseret resultat af kapitalandelen. Efterfølgende resultater af kapitalandelen kan først indregnes i resultatopgørelsen med den værdi, der overstiger det indtægtsførte udbytte.

Note 4.4: Låntagning

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
1.559	1.518	Udstedte unoterede obligationer	1.518	1.559
3.318	3.193	Øvrige	3.193	3.318
4.877	4.711	I alt	4.711	4.877

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 4.506 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2021: 4.632 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	
	2022	2021
Langfristede lån	4.350	4.013
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	64	664
Banklån	207	-
Kreditinstitutter	55	-
Øvrige	296	200
Rentebærende gæld	4.972	4.877
Værdipapirer	2.157	1.500
Likvide beholdninger	22	546
Deponeringer	15	27
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	49	79
Rentebærende aktiver	2.243	2.152
I alt	2.729	2.725

DSB's beholdning af værdipapirer på 2.157 mio. kr. (2021: 1.500 mio. kr.) består af børs-noterede korte obligationer. Heraf er 207 mio. kr. (2021: 0 mio. kr.) obligationer modtaget til sikkerhed for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter.

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder efter mere end 5 år, 3.485 mio. kr. pr. 31. december 2022 (2021: 3.865 mio. kr.).

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	2022	2021
Finansielle indtægter	24	8
Finansielle omkostninger	-102	-79
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-15	-56
I alt	-93	-127

Sektion 5 Skattemæssige forhold

I 2022 udgjorde Skat af årets resultat en omkostning på 25 mio. kr. i moder-virksomheden og 51 mio. kr. i koncernen.

Denne sektion indeholder følgende noter:
5.1 Skat af årets resultat
5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 5.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
-79	-53	Beregnet skat af årets resultat	-54	-82
-27	36	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	16	-108
-	-	Skat vedrørende intern avance	-4	4
-106	-17	Skat af årets resultat	-42	-186
3	-8	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-9	4
-103	-25	I alt	-51	-182
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
-0,8%	-1,7%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	-3,0%	1,2%
-6,5%	-11,8%	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	-0,6%	-0,1%
-0,5%	3,9%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	3,8%	-0,5%
14,2%	12,4%	Effektiv skatteprocent for året	22,2%	22,6%
42	296	Betalt skat i året	296	42

Regnskabspraksis

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

Modervirksomheden er administrationsenhed for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra virksomheder, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssige 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	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
188	289	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	316	152
23	10	Regulering primo	4	9
-4	8	Regulering vedrørende tidligere år	9	-4
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende koncernintern avance	4	-4
27	-36	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-16	108
55	-	Ændring i udskudt skat vedrørende sikringsinstrumenter	-	55
289	271	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	317	316
		Udskudt skat vedrører:		
34	42	Immaterielle anlægsaktiver	42	35
320	283	Materielle anlægsaktiver	356	377
-1	-8	Omsætningsaktiver	-8	-1
-64	-46	Andre hensatte forpligtelser	-51	-71
-	-	Koncernintern avance	-22	-24
289	271	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	317	316

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for tilgodehavende selskabsskat udgør 46 mio. kr. pr. 31. december 2022 (2021: skyldig selskabsskat på 92 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskat i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskat og kildeskat kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, DSB Vedligehold A/S, Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S og Selskabet af 28.08.2017 67DD 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 driftskapital 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

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

Varebeholdninger nedskrives til nettorealisationssværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationssværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget.

Note 6.2: Tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser sam-				
mensætter sig således:				
8	31	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	31	8
161	161	Tilgodehavende passageromsætning	161	167
78	117	Refusion fra styrelser	117	78
287	57	Øvrige	124	327
534	366	I alt	433	580

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.

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.

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
14	7	Olie til fremføring	7	14
0	0	Reserve dele mv.	141	117
2	0	Kioskvarer mv.	34	34
16	7	I alt	182	165

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

Pr. 31. december 2022 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 184 mio. kr. (2021: 266 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer til Reserve dele mv.

Regnskabspraksis

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

Pr. 31. december 2022 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 nominal 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.

DSB har valgt IAS 39 som fortolkningsbidrag for nedskrivninger af finansielle tilgodehavender.

Note 6.3: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
555	1.378	Forudbetalte omkostninger mv.	73	72
55	44	Finansielle instrumenter	44	55
31	29	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	35	36
641	1.451	I alt	152	163

Modervirksomhedens forudbetalte omkostninger vedrører primært materielle anlægsaktiver under udførelse, der sælges til tilknyttet virksomhed ved ibrugtagning. Udviklingen skyldes primært indgåelse af entreprenøraftale vedrørende det kommende værksted i Brabrand.

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
163	406	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	448	163
232	199	Forudbetalte trafikkontraktindtægter	199	232
66	61	Tilskud til anlæg	61	66
2	1	Finansielle instrumenter	1	2
5	12	Øvrige	14	5
468	679	I alt	723	468
Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser falder i følgende perioder:				
30	514	Indenfor 1 år	558	30
438	165	Efter 1 år	165	438
468	679	I alt	723	468

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.	2022	2021
Ændring i Tilgodehavender i alt	105	-64
Ændring i Varebeholdninger i alt	-17	270
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	41	-730
Ændring i driftskapital i alt	129	-524

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 i USD samt samhandel med internationale modparter i henholdsvis EUR og SEK.

Råvareprisrisici opstår i forbindelse med indkøb af el og diesel.

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, opgøre, disponere og styre risici, ligesom risikoeksponering og likviditetsberedskab løbende overvåges.

Formålet med den finansielle risikoafdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i risikoeksponering eller -styring sammenholdt med 2021.

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

	Rest- gæld, lokal valuta (mio.)	Rest- gæld, DKK (mio.)	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Rest- løbetid (år)	Gennem- snitlig effektiv rente	Varighed (år)	Dags- værdi af valuta- og rente- swaps
Pr. 31. december 2022								
DKK	2.975	2.975	-	100%	7,9	0,7%	7,1	223
JPY	20.000	1.315	-	100%	17,5	4,4%	12,2	-68
SEK	265	205	-	100%	2,9	0,4%	2,7	-10
EUR	29	216	-	100%	3,7	4,0%	3,3	-3
I alt		4.711	-	100 %	10,1	1,9 %	8,5	142
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

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 EURIBOR. 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 8,5 år (2021: 9,2 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2021: 100 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

DSB har i perioder behov for at placere overskudslikviditet i andre instrumenter end bankindskud - blandt andet for at sprede modpartsrisiko. Derfor er der en obligationsbeholdning ultimo året på 1.950 mio. kr. i korte obligationer. Hvis den effektive rente stiger 1 procent, vil kursværdien af obligationerne falde med 0,35 procent svarende til 7 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.

Valutakursrisici i driften relaterer sig blandt andet til dieselforbruget (USD). Andre valutakursrisici ved samhandel med leverandører er begrænsede ud over EUR. Eksponeringen i EUR relaterer sig især til køb af togmateriel.

Øvrige positioner udgør en uvæsentlig del af valutakursrisikoen, og det fremtidige cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 30-70 procent opgjort for en løbende 12 måneders periode.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

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

Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.			
Likvide beholdninger og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat	
Pr. 31. december 2022							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	2	-237	265	1	10,0%	0	18
EUR	3	33	29	1	0,5%	0	10
USD ¹⁾	1	36	24	-12	10,0%	-8	159
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

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 2022 (2021)

Note 7.3: Råvareprisisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel			Følsomhed		
	Dagsværdi af råvareprisaftaler	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareprisaftaler	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2022						
Råvare - diesel	-18	38.431 ton	24.000 ton	10,0%	0	13
Råvare - el	-89	339.166 MWh	237.137 MWh	10,0%	0	36
Pr. 31. december 2021						
Råvare - diesel	13	36.102 ton	33.000 ton	10,0%	0	17
Råvare - el	133	370.068 MWh	249.996 MWh	10,0%	0	28

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2022 (2021)

DSB anvender diesel og el i driften og er derfor eksponeret for råvareprisisici, som risiko-afdækkes. Afdækningen foretages løbende ved indgåelse af råvareprisaftaler.

62 procent af det forventede dieselforbrug i 2023 er afdækket pr. 31. december 2022 (2021: 91 procent). Tilsvarende er 70 procent af det forventede elforbrug i 2023 afdækket pr. 31. december 2022 (2021: 68 procent).

Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabsmæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	4.414	4.711	70	988	3.653
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital (renter)	1.338	1.235	87	345	803
Andre finansielle instrumenter	105	69	63	6	-
Banklån og Kreditinstitutter	262	262	262	-	-
Leverandørgæld	1.877	1.877	1.877	-	-
I alt pr. 31. december 2022	7.996	8.154	2.359	1.339	4.456

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabsmæssig værdi	Kontraktlige pengestrømme i alt	Indenfor 1 år	År 1-5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	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

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 2022 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 6.462 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2023-2027 (2021: opsigelige på 5.718 mio. kr. og ikke opsigelige på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2022-2028). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 10.618 mio. kr. (2021: 10.571 mio. kr.).

Der er i 2022 indgået en ikke opsigelig lånefacilitet med Den Europæiske Investeringsbank (EIB) på 100 mio. EUR under et samlet tilsagn på 600 mio. EUR med udløb senest 2045.

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, obligationer 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 2022 i alt 281 mio. kr. (2021: 830 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter og sikkerheder indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2022 i stedet 29 mio. kr. (2021: 586 mio. kr.).

For at reducere modpartsrisici modtager DSB sikkerheder for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter med finansielle modparter i form af obligationer. Pr. 31. december 2022 har DSB modtaget sikkerheder for 207 mio. kr. (2021: 0 mio. kr.). DSB stiller ikke selv sikkerhed.

Note 7.6: Dagsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
-200	218	Valutakursswaps	218	-200
5	220	Renteswaps	220	5
133	-89	Elprisswaps	-89	133
13	-18	Olieprisswaps	-18	13
4	2	Valutaterminskontrakter	2	4
10	-73	Udskudt skat	-73	10
-35	260	I alt	260	-35

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 142 mio. kr. pr. 31. december

2022 (2021: -396 mio. kr.), og 438 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2021: -195 mio. kr.).

Pr. 31. december 2022 udgjorde afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 245 mio. kr. (2021: 61 mio. kr.) og 208 mio. kr. (2021: 441 mio. kr.).

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier

Finansielle instrumenter				
Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
-35	260	Dagsværdi pr. 31. december	260	-35
-	-	Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-	-
379	295	Ændringer indregnet i reserve for sikringstransaktioner	295	379
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. De afledte finansielle instrumenter er kategoriseret i niveau 2 i dagsværdihierarkiet. Der indgår ikke væsentlige ikke-observerbare input i værdiansættelsen.

Sektion 8 Øvrige noter

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

Koncernen har i 2022 foretaget ejendomssalg, 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 - koncern

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2022	80	80
Hensat	6	6
Anvendt	-5	-5
Tilbageført	-11	-11
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2022	70	70

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 8.1: Andre hensatte forpligtelser - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2022	79	79
Hensat	4	4
Anvendt	-4	-4
Tilbageført	-11	-11
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2022	68	68

Note 8.2: Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2021	2022		2022	2021
0	0	Eventualaktiver	0	0
61	64	Eventualforpligtelser	147	159
12.896	14.687	Øvrige økonomiske forpligtelser	14.316	12.405

Eventualaktiver og -forpligtelser

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 opsagde 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 2022.

DSB er part i et mindre antal verserende sager. Hertil kommer dialoger med SKAT om fortolkning af regler. Udfaldet af sager og dialoger 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 Talgo togvogne, IC5-eltogsæt samt Nye Grønne Værksteder. Stigningen i forpligtelserne i forhold til 2021 kan især henføres til indgået entreprenøraftale vedrørende Nye Grønne Værksteder og forlængelse af aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup.

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 1.067 mio. kr. (1.241 mio. kr.), hvoraf 178 mio. kr. forfalder i 2023 (169 mio. kr. i 2022) og 711 mio. kr. forfalder i perioden 2024-2027 (530 mio. kr. i perioden 2023-2026).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 363 mio. kr. (215 mio. kr.), hvoraf 182 mio. kr. forfalder i 2023 (111 mio. kr. i 2022) og 181 mio. kr. forfalder i 2024-2027 (104 mio. kr. i 2023-2026).

DSB har i 2022 forlænget aftalen om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2041. Den samlede forpligtelse udgør 759 mio. kr. (103 mio. kr.), hvoraf 33 mio. kr. forfalder i 2023 (23 mio. kr. i 2022) og 140 mio. kr. i perioden 2024-2027 (80 mio. kr. i perioden 2023-2026).

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 6 mio. kr. (3 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	
	2022	2021
Indtægter		
Traffic kontraktindtægter	3.450	5.075
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	10	11
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	607	389
Garantiprovision	0	1
Forudbetalinger		
Forudbetalte trafikkontraktindtægter	199	232

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	
	2022	2021
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	107	285
Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-2	-11
I alt	105	274

Note 8.5: Ophørende aktiviteter

Modervirksomhed			Koncern	
2021	2022	Beløb i mio. kr.	2022	2021
		Resultatopgørelse		
-	-	Nettoomsætning ¹⁾	435	703
-	-	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	40	25
-	-	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	246	407
-	-	Andre eksterne omkostninger	104	137
-	-	Personaleomkostninger	118	174
-	-	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	7	10
-	-	Finansielle poster, netto	0	0
-	-	Skat	0	0
-	-	Resultat efter skat	0	0
-	79	Avance ved salg af virksomhed	79	-
-	79	Resultat af ophørende aktiviteter	79	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 400 mio. kr. i 2022 (2021: 664 mio. kr.).

Note 8.5: Ophørende aktiviteter (fortsat)

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2022	2021
Pengestrømsopgørelse		
Pengestrømme fra driftsaktivitet	48	-409
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	393	-14
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-	-
Pengestrømme i alt	441	-423

Der blev i juli 2021 indgået aftale om salg af DSB's komponentproduktion. Siden 2021 er komponentproduktionen derfor indregnet som ophørende aktivitet. Aftalen var betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse. Aftalen er godkendt i 2022, og tyske Knorr-Bremse Group har 1. september formelt overtaget DSB's komponent- og reservedelsværksteder.

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede udgjorde 373 i 2022 (2021: 372).

Regnskabspraksis

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.

Note 8.6: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2022, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2022.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2022.

Supplerende hovedtal

Antal rejser (1.000)	2018	2019	2020	2021	2022
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	41.574	40.914	23.220	23.895	33.858
Vest (Jylland og Fyn)	10.557	11.203	8.436	7.881	10.322
Øst/Vest (over Storebælt)	7.644	7.843	5.151	5.775	8.216
Øvrige ¹⁾	13.023	12.950	5.258	6.301	12.798
Fjern- & Regionaltog	72.798	72.910	42.065	43.852	65.194
S-tog	111.105	111.960	76.345	74.206	98.548
I alt ekskl. afgivet trafik	183.903	184.870	118.410	118.058	163.742
Afgivet trafik	3.365	2.598	1.750	-	-
Danske aktiviteter i alt	187.268	187.468	120.160	118.058	163.742
VIAS ²⁾	2.165	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	2.165	-	-	-	-
Antal rejser i alt	189.433	187.468	120.160	118.058	163.742

Personkilometer (mio.)	2018	2019	2020	2021	2022
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	1.466	1.415	837	885	1.163
Vest (Jylland og Fyn)	748	771	554	553	705
Øst/Vest (over Storebælt)	1.705	1.691	1.082	1.259	1.781
Øvrige ¹⁾	417	425	170	199	428
Fjern- & Regionaltog	4.336	4.302	2.643	2.896	4.077
S-tog	1.303	1.304	893	874	1.182
I alt ekskl. afgivet trafik	5.639	5.606	3.536	3.770	5.259
Afgivet trafik	73	70	47	-	-
Danske aktiviteter i alt	5.712	5.676	3.583	3.770	5.259
VIAS ²⁾	64	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	64	-	-	-	-
Personkilometer i alt	5.776	5.676	3.583	3.770	5.259

¹⁾ Øvrige er inklusive Øresund - over broen og International.

²⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Togkilometer (1.000 km)	2018	2019	2020	2021	2022
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	11.392	11.683	11.698	11.493	11.630
Vest (Jylland og Fyn)	3.865	3.883	3.608	3.400	3.273
Øst/Vest (over Storebælt)	17.891	18.171	18.106	18.603	17.952
Øvrige ¹⁾	2.602	2.289	1.832	2.456	2.502
Fjern- & Regionaltog	35.750	36.026	35.244	35.952	35.357
S-tog	14.916	15.329	15.087	15.444	15.495
I alt ekskl. afgivet trafik	50.666	51.355	50.331	51.396	50.852
Afgivet trafik	2.913	2.864	2.695	-	-
Danske aktiviteter i alt	53.579	54.219	53.026	51.396	50.852
VIAS ²⁾	2.300	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	2.300	-	-	-	-
Togkilometer i alt	55.879	54.219	53.026	51.396	50.852

¹⁾ Øvrige er inklusive Øresund - over broen og International.

²⁾ Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ¹⁾	2018	2019	2020	2021	2022
IC4-togsæt	75	63	63	62	60
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-eltogsæt	44	44	44	44	44
Øresunds-eltogsæt ²⁾	111	111	34	34	10
Dobbeltdekkervogne	113	113	113	113	113
MR-togsæt	12	-	-	-	-
Leasede Desiro-togsæt ³⁾	12	12	-	-	-
Desiro-togsæt ³⁾	4	4	-	-	-
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ³⁾	4	4	-	-	-
ME-lokomotiver	32	29	28	-	-
EA-ellokomotiver	5	5	-	-	-
EB-ellokomotiver	-	-	3	32	42
S-eltogsæt (ottevogns)	104	104	104	104	104
S-eltogsæt (firevogns)	31	31	31	31	31
VIAS - eltogsæt ⁴⁾	19	-	-	-	-
Rangerlokomotiver/traktorer	14	14	5	5	4

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

²⁾ 24 Øresunds-eltogsæt er pr. 11. december 2022 udlejet til Skånetrafiken.

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⁾²⁾ (1.000 km)	2018	2019	2020	2021	2022
IC4-togsæt	4,7	8,1	10,0	8,4	8,7
IC3-togsæt ²⁾	27,9	336	33,7	25,4	37,3
IR4-eltogsæt	12,4	17,5	26,0	25,6	45,8
Øresunds-eltogsæt SE ³⁾	6,5	6,9	10,1	4,6	4,2
Øresunds-eltogsæt DK ³⁾	6,5	6,9	10,1	13,8	16,3
Dobbeltdekkervogne	18,5	22,1	26,1	36,8	26,5
MR-togsæt	9,0	1,6	-	-	-
Desiro-togsæt ⁴⁾	8,6	12,0	13,1	-	-
ME-diesel-lokomotiver	22,5	25,0	34,5	46,5	-
EA-ellokomotiver ⁴⁾	5,8	4,2	6,5	-	-
EB-ellokomotiver	-	-	0,8	3,0	19,8
S-eltogsæt	14,2	16,9	20,7	19,8	21,4

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

²⁾ Fra januar 2022 er opgørelsen af kørte kilometer mellem hændelser ændret, således at beregningen udelukkende er baseret på kørte kilometer og hændelser registreret i Danmark. Tidligere omfattede tallene kørsel og hændelser i Danmark og udlandet (Sverige og Tyskland). Sammenligningstal er tilpasset.

³⁾ Øresunds-eltogsæt SE vedligeholdes af Mantena i Sverige. Øresunds-eltogsæt DK vedligeholdes af DSB.

⁴⁾ Er fra december 2020 ikke længere i drift.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2018	2019	2020	2021	2022
DSB	4.667	4.586	4.572	4.392	4.286
- heraf sociale kapitel ¹⁾	94	85	80	65	67
DSB Service & Retail A/S	575	550	516	545	670
- heraf sociale kapitel ¹⁾	13	12	11	9	11
DSB Vedligehold A/S ²⁾	1.760	1.726	1.659	1.114	1.061
- heraf sociale kapitel ¹⁾	34	31	25	20	13
DSB Ejendomsudvikling A/S	1	4	10	10	9
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
Danske aktiviteter i alt	7.003	6.866	6.757	6.061	6.026
VIAS ³⁾	89	-	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	89	-	-	-	-
DSB-koncernen i alt	7.092	6.866	6.757	6.061	6.026

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 blev i 2021 påvirket af, at komponentproduktionen blev præsenteret som ophørende aktivitet.

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

Supplerende hovedtal (fortsat)

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2018	2019	2020	2021	2022
AC	499	488	484	541	633
Individuel	247	251	254	284	284
DJ	3.464	3.448	3.400	3.165	3.021
FO DSB	1.186	1.127	1.045	615	602
HK	1.926	1.907	1.829	1.880	1.982
Øvrige	49	35	32	19	20
I alt	7.371	7.256	7.044	6.504	6.542

Supplerende hovedtal (fortsat)

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2018	2019	2020	2021	2022
Kontraktansatte	247	251	254	284	284
Overenskomstansatte	5.424	5.443	5.351	4.937	5.088
Timelønnede	22	17	11	16	34
Tjenestemænd	1.678	1.545	1.428	1.267	1.136
I alt	7.371	7.256	7.044	6.504	6.542

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2018	2019	2020	2021	2022
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	135	140	126	119	119
S-tog inklusive fællesstationer	85	86	87	87	87
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-11	-10	-10	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	76	75	77	77	77
Stationer i Tyskland betjent af VIAS ¹⁾	28	-	-	-	-
Antal betjente jernbanestationer i alt	239	215	203	196	196
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.593	1.576	1.406	1.287	1.287
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland¹⁾	504	-	-	-	-

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

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2022				2021			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.028	1.417	1.461	1.412	506	878	1.184	1.227
Trafikkontraktindtægter ¹⁾	1.018	861	704	867	1.663	1.446	992	974
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	23	30	31	37	23	11	10	67
Salg og udlejning af togmateriel	25	14	16	14	27	10	14	7
Nettoomsætning	2.094	2.322	2.212	2.330	2.219	2.345	2.200	2.275
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	129	101	79	116	148	85	171	76
Andre driftsindtægter	308	383	394	305	431	323	334	241
Indtægter i alt	2.531	2.806	2.685	2.751	2.798	2.753	2.705	2.592
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	431	457	458	618	464	303	359	369
Andre eksterne omkostninger	953	980	976	917	842	1.064	923	924
Personaleomkostninger	845	875	875	844	883	809	844	878
Omkostninger i alt	2.229	2.312	2.309	2.379	2.189	2.176	2.126	2.171
Resultat før af- og nedskrivninger	302	494	376	372	609	577	579	421
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	297	302	310	334	334	298	298	385
Resultat af primær drift	5	192	66	38	275	279	281	36
Finansielle poster, netto	-21	-9	-28	-14	-19	-18	-16	-13
Resultat før skat	-16	183	38	24	256	261	265	23
Periodens resultat	-12	150	23	96	200	204	209	10
Egenkapital i alt	5.415	5.895	6.161	5.688	4.467	4.767	5.044	5.093
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	14,4	21,3	17,0	16,0	27,4	24,6	26,3	18,5
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	0,2	10,6	2,1	2,9	11,3	10,3	10,1	1,0

¹⁾ Transportministeriet har ophævet tillægskontrakt 44 vedrørende ekstra trafikkontraktindtægter i medfør af COVID-19. Som konsekvens heraf tilbageførte DSB 157 mio. kr. i 3. kvartal 2022, som tidligere var indtægtsført i 1. kvartal.



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



ESG-rapportering

Større europæiske virksomheder skulle for første gang fra regnskabsåret 2021 rapportere i overensstemmelse med EU Taksonomiforordningen. Det er et fælles europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter, som skal bidrage til at opnå EU's 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 videre med vurdering af, hvilke aktiviteter, der er omfattet af EU Taksonomiforordningen 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 EU Taksonomiforordningen. Usikkerheden skyldes, at den delegerede retsakt for de 2 første miljømål først blev endeligt vedtaget i december, og at der fortsat eksisterer en række ubesvarede spørgsmål knyttet til EU Taksonomiforordningen og dens oplysningskrav.

Det vurderes på det aktuelle grundlag, at langt den overvejende del af DSB's omsætning er omfattet af EU Taksonomiforordningen og dermed er '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 miljøet.

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 Taksonomiforordningen, som forventes i de kommende år.

Implementering af myndighedskrav som CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) og CSDDD (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) indgår i samspil med DSB's fremtidige ESG-rapportering. Således vil ESG-mål og -opfølgning blive integreret centralt i DSB's ledelsessystemer.

Opgørelse for 2022

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode(r) (2)	Kriterium for væsentligt bidrag								DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Andel af om- sætningen, der er i overens- stemmelse med klassifi- cerings- systemet, år 2022 (18)	Andel af om- sætningen, der er i overens- stemmelse med klassifi- cerings- systemet, år 2021 (19)	Kategori (mulig- heds- skabende aktivitet) (20)	Kategori (omstil- lings- aktivitet) (21)				
		Abso- lutte omsæt- ning (3)	Andel af om- sæt- ning (4)	Mod- virk- ning af klima- æn- dringer (5)	Tilpas- ning til klima- ændrin- ger (6)	Vand- og hav- res- sourcer (7)	Cirku- lær øko- nomi (8)	For- ure- ning (9)	Bio- diver- sitet og øko- syste- mer (10)	Mod- virk- ning af klima- æn- dringer (11)	Tilpas- ning til klima- ænd- ringer (12)	Vand- og hav- res- sourcer (13)	Cirku- lær øko- nomi (14)	For- ure- ning (15)	Bio- diver- sitet og øko- syste- mer (16)					Mini- mums- garan- tier (17)			
																					Ja / Nej	Ja / Nej	Ja / Nej
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																							
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	3.943	37	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	37		Ja	Nej			
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	1.740	16	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	16		Ja	Nej			
Omsætning, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		5.683	53	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A							53							
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	2.755	26																				
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	912	8																				
Omsætning, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.2)		3.667	34																				
I alt (A.1 + A.2)		9.350	87																				
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																							
Omsætning, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		1.423	13																				
I alt (A + B)		10.773	100																				

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode(r) (2)	Kriterium for væsentligt bidrag								DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Andel af omkostninger, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, år 2022 (18)	Andel af omkostninger, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, år 2021 (19)	Kategori (muligheds-skabende aktivitet) (20)	Kategori (omstillings-aktivitet) (21)				
		Abso-lutte om-kost-ninger (3)	Andel af om-kost-ninger (4)	Mod-virk-ning af klima-æn-dringer (5)	Tilpas-ning til klima-ændrin-ger (6)	Vand-og hav-res-sourcer (7)	Cirku-lær øko-nomi (8)	For-ure-ning (9)	Bio-diver-sitet og øko-syste-mer (10)	Mod-virk-ning af klima-æn-dringer (11)	Tilpas-ning til klima-ændrin-ger (12)	Vand-og hav-res-sourcer (13)	Cirku-lær øko-nomi (14)	For-ure-ning (15)	Bio-diver-sitet og øko-syste-mer (16)								
																				Min-i-mums-garan-tier (17)	Pct.	Pct.	M
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassifice-ringssystemet																							
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssy-stemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	-1.540	48	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	48		Ja	Nej			
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	-233	7	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	7		Ja	Nej			
Omkostninger, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		-1.773	56	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A											56			
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassifice-ringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i over-ensstemmelse med klassificeringssystemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	-1.242	39																				
6.3 Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej	H 49.39	-74	2																				
6.5 Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer	H 77.11	-3	0																				
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	-95	3																				
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (akti- viteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.2)		-1.414	44																				
I alt (A.1 + A.2)		-3.187	100																				
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassifi- ceringssystemet																							
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		0	0																				
I alt (A + B)		-3.187	100																				

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode(r) (2)	Abso- lutte CAPEX (3)	Andel af CAPEX (4)	Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Mini- mums- garan- tier (17)	Andel af CAPEX, der er i overens- stemmelse med klassifi- cerings- systemet, år 2022 (18)	Andel af CAPEX, der er i overens- stemmelse med klassifi- cerings- systemet, år 2021 (19)	Kategori (mulig- heds- skabende aktivitet) (20)	Kategori (omstil- lings- aktivitet) (21)			
				Mod- virk- ning af klima- æn- dringer (5)	Tilpas- ning til klima- æn- dringer (6)	Vand- og hav- res- sourcer (7)	Cirku- lær øko- nomi (8)	For- ure- ning (9)	Bio- diver- sitet og øko- syste- mer (10)	Mod- virk- ning af klima- æn- dringer (11)	Tilpas- ning til klima- æn- dringer (12)	Vand- og hav- res- sourcer (13)	Cirku- lær øko- nomi (14)	For- ure- ning (15)	Bio- diver- sitet og øko- syste- mer (16)								
				Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Ja / Nej	Ja / Nej	Ja / Nej	Ja / Nej	Ja / Nej	Ja / Nej								
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassifice- ringssystemet																							
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssy- stemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	1.209	62	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	62		Ja	Nej			
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	173	9	100		N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	Ja	N/A	Ja	9		Ja	Nej			
Omkostninger, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		1.382	71	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A											71			
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassifice- ringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i over- ensstemmelse med klassificeringssystemet)																							
6.1 Mellembys passagertransport med jernbane	H 49.10	285	15																				
6.14 Infrastruktur til jernbanetransport	H 52.21	162	8																				
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (akti- viteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.2)		447	23																				
I alt (A.1 + A.2)		1.829	94																				
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassifi- ceringssystemet																							
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		110	6																				
I alt (A + B)		1.939	100																				

Tabellen viser nøgletal for henholdsvis miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige aspekter i henhold til årsregnskabslovens § 99a, stk. 3, nr. 3. Nøgletallene er ligeledes i overensstemmelse med 'Direktiv om virksomheders bæredygtighedsrapportering (CSRD)', som blev vedtaget af EU Kommissionen 28. november 2022, og som fastsætter rapporteringskravene for bæredygtighed med virkning fra rapporteringsåret 2024.

ESG	Nr.	KPI	Enhed	År				
				2018	2019	2020	2021	2022
Environmental	1	EU taksonomi - Omsætning, aligned	pct.					53
	2	EU taksonomi - Omkostninger, aligned	pct.					56
	3	EU taksonomi - Investeringer, aligned	pct.					71
	4	CO ₂ , scope 1	ton	170.228	171.772	167.243	142.691	126.890
	5	CO ₂ , scope 2	ton	56.867	48.719	43.953	43.987	45.095
	6	CO ₂ intensitet	ton CO ₂ / mio. kr.	23	23	24	21	19
	7	Energiforbrug	GJ	3,7	3,6	3,5	3,2	3,1
	8	Energiintensitet	GJ / mio. kr.	0,000016	0,000016	0,000016	0,000017	0,000018
	9	Vandforbrug	m ³	171.295	179.247	145.528	129.662	138.214
	10	Partikeludledning	m ³	18	17	16	11	6
	11	Affaldsmængder	ton	10.642	12.520	8.137	7.423	8.087
	12	Genanvendelse	pct.	39	57	46	40	32
	13	Miljøforhold (henvendelser)	antal	140	89	93	85	81
Social	14	Sygefravær	antal	8,8	8,4	9,5	9,2	11,3
	15	Arbejdsulykker LTIFR	antal	15,9	14,8	14,9	23,0	10,6
	16	Alvorlige arbejdsulykker	antal	28,0	21,0	25,0	23,0	15,0
	17	Arbejdsulykker med fravær på grund af vold og trusler	antal	50,0	32,0	9,0	43,0	6,0
	18	Signalforbikørelser	antal	163,0	217,0	169,0	202,0	159,0
	19	Væsentlige ulykker	antal	13	10	8	10	18
	20	Alvorligt tilskadekomne i toget	antal	-	12	-	-	-
	21	Medarbejdertilfredshed	5 punkts-skala		3,5	3,9	3,8	3,9
	22	Medarbejderomsætningshastighed	pct.	10,8	10,6	10,5	11,5	14,4
	23	Fuldtidsarbejdsstyrke	FTE	7.092	6.866	6.757	6.061	5.951
	24	Kønsdiversitet i organisationen	pct.	23,6	23,9	24,3	25,2	26,8
	25	Kønsdiversitet i øvrige ledelseslag	pct.	27,2	29,1	29,5	29,5	32,7
	26	Lønforskel mellem køn	ratio	1,2	1,08	1,08	1,07	1,06
	27	Ansatte med anden etnicitet	pct.	8,9	8,5	8,8	10,2	12,1
	28	Kontorelever og lærlinge	antal	63	99	90	94	84
	29	Børneguides	antal	17.390	15.591	11.411	11.063	11.072
	30	Handicapassistancer	antal	17.553	18.000	9.167	13.284	18.814
Governance	31	Kønsdiversitet i direktion	pct.	0	0	0	0	20
	32	Kønsdiversitet i bestyrelsen	pct.	50	50	50	50	50
	33	Lønforskel mellem administrerende direktør og medarbejdere	ratio	13,9	13,5	15,5	14,0	13,5
	34	Whistleblowerordning	antal	3	3	5	4	5
	35	Compliance, antal certificeringer	antal	4	4	4	5	6
	36	SLS - en naturlig del af hverdagen	5 punkts-skala	3,2	3,4	3,7	3,8	3,8

ESG	Nr.	KPI	FN Verdensmål	Standard	Definition
Environmental	1	EU taksonomi - Omsætning, aligned		EU taxonomy, forordning 2020/852 af 18. juni 2020, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition	Andelen af DSB's omsætning, der kan henføres til økonomiske aktiviteter under EU taksonomiens definitioner under 6.1 Mellembys passagertransport med jernbane, 6.14 Infrastruktur til jernbanetransport og tilhørende screeningskriterier
	2	EU taksonomi - Omkostninger, aligned		EU taxonomy, forordning 2020/852 af 18. juni 2020, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition	Andelen af DSB's driftsomkostninger, der kan henføres til økonomiske aktiviteter under EU taksonomiens definitioner under 6.1 Mellembys passagertransport med jernbane, 6.14 Infrastruktur til jernbanetransport, 6.3 Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, 6.5 Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer og tilhørende screeningskriterier
	3	EU taksonomi - Investeringer, aligned		EU taxonomy, forordning 2020/852 af 18. juni 2020, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition	Andelen af DSB's investeringer, der kan henføres til økonomiske aktiviteter under EU taksonomiens definitioner under 6.1 Mellembys passagertransport med jernbane og 6.14 Infrastruktur til jernbanetransport og tilhørende screeningskriterier
	4	CO ₂ , scope 1	13	The Greenhouse Gas Protocol (GHG)	Samlet CO ₂ -udledning i ton fra diesel til togfremførsel, brændstof til biler samt fyringsolie og gas til opvarmning
	5	CO ₂ , scope 2	13	The Greenhouse Gas Protocol (GHG)	Samlet CO ₂ -udledning i ton fra elektricitet til togfremførsel og øvrig drift samt fjernvarme
	6	CO ₂ intensitet	13	The Greenhouse Gas Protocol (GHG)	Samlet CO ₂ -udledning i ton for scope 1 og 2 divideret med nettoomsætning
	7	Energiforbrug	13		Samlet energiforbrug til togdrift og øvrig drift (bygninger, faste anlæg, tjenestebiler) opgjort på baggrund af forbrugsopgørelse ved måleraflæsninger og årlige opgørelser fra leverandører
	8	Energiintensitet	13		Samlet energiforbrug til togdrift og øvrig drift (bygninger, faste anlæg, tjenestebiler) opgjort på baggrund af forbrugsopgørelse ved måleraflæsninger og årlige opgørelser fra leverandører divideret med nettoomsætningen
	9	Vandforbrug	12		Forbrug af vand fra vandværker på baggrund af forbrugsopgørelse baseret på måleraflæsninger og årlige opgørelser fra leverandører
	10	Partikeludledning	12 -2		Mængden af partikler ud fra energiforbrug og nøgletal for antal partikler pr. liter brændstof
	11	Affaldsmængder	12 - 5	Kommunale affaldsregulativer og -vejledninger fra Miljøstyrelsen og EAK-koder	Bortskaffede affaldsmængder inkl. byggeaffald
	12	Genanvendelse	12 - 5	Kommunale affaldsregulativer og -vejledninger fra Miljøstyrelsen og EAK-koder	Andel af affald til genanvendelse i forhold til den totale affaldsmængde
	13	Miljøforhold (henvendelser)			Henvendelser fra kunder, naboer og myndigheder om miljøforhold, typisk støjforurening eller luftkvalitet
Social	14	Sygefravær		Afventer Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Gennemsnitligt antal sygefraværssdage på arbejdsdage pr. medarbejder
	15	Arbejdsulykker LTIFR	3	Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Antal arbejdsulykker som medfører mindst 1 hel fraværssdag divideret med antallet af millioner præsterede arbejdstimer
	16	Alvorlige arbejdsulykker	3	Afventer Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	En alvorlig arbejdsulykke, hvor der er registreret fravær på 21 dage og opefter
	17	Arbejdsulykker med fravær på grund af vold og trusler	3	Afventer Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Arbejdsulykker med fravær på grund af vold og trusler
	18	Signalforbikørsler	3	Afventer Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Signalforbikørsler på områder hvor Banedanmark kan sætte signal

ESG	Nr.	KPI	FN Verdensmål	Standard	Definition
Social, fortsat	19	Væsentlige ulykker	3	Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet, nr. 1340 af 26. november 2015	Enhver ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og som resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person, eller omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet på over 1,2 mio. kr., eller at togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedstrækning. Ulykker i værksteder, lagre og depoter medregnes ikke. Ulykken skal være uønsket eller utilsigtet, hvilket udelukker hærværk, selvmord og terrorhandlinger. KPI omfatter S-tog og Fjern- & Regionaltog (inkl. Øresund). Definitionen fra Trafik- & Byggestyrelsens (TBST) vejledning i indberetningsbekendtgørelsen af 13. januar 2014. TBST udgiver ny bekendtgørelse ultimo 2015 gældende for 2016
	20	Alvorligt tilskadekomne i toget			BEK nr. 1340 af 26. november 2015
	21	Medarbejdertilfredshed		Rambøll Management Consulting	Årlig måling af medarbejdertilfredsheden. Spørgeskemaundersøgelsen bidrager til klarlægning af, hvor der er brug for at sætte ind med trivselsforbedrende tiltag
	22	Medarbejderomsætningshastighed		Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Antal forladende FTE'er / FTE'er * 100
	23	Fuldtidsarbejdsstyrke		Årsregnskabsloven § 68	Gennemsnitligt antal beskæftigede i regnskabsåret
	24	Kønsdiversitet i organisationen	5	Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal	Finansforeningens Nøgletalsvejledning. Andel kvindelige medarbejdere i forhold til alle medarbejdere - FTE
	25	Kønsdiversitet i øvrige ledelseslag	5	Årsregnskabsloven § 99	Andel kvindelige ledere med personaleansvar i forhold til alle ledere - FTE
	26	Lønforskel mellem køn	5	Center for ESG Research (2017). Integrated Ratio Guideline, 4.11	Forskellen mellem den gennemsnitlige bruttotimeløn for mandlige lønmodtagere og for kvindelige lønmodtagere i procent af den gennemsnitlige bruttotimeløn for mandlige lønmodtagere
	27	Ansatte med anden etnicitet			Andel af ansatte med anden etnicitet i forhold til den fulde arbejdsstyrke
	28	Kontorelever og lærlinge			Center for ESG Research (2017). Integrated Ratio Guideline, 4.11
	29	Børneguides			Antal rejser med børneguide i tog, der tilbyder børneguide
	30	Handicapassistancer			Antal udførte handicapassistancer i DSB, inklusive antal udførte for eksterne togoperatører
Governance	31	Kønsdiversitet i direktion	5		Årsregnskabsloven § 99 b
	32	Kønsdiversitet i bestyrelsen	5		Årsregnskabsloven § 99 b
	33	Lønforskel mellem administrerende direktør og medarbejdere	5		Center for ESG Research (2017). Integrated
	34	Whistleblowerordning			Modtagne indberetninger i whistleblower-portalsystemet EQS
	35	Compliance, antal certificeringer			KPI omfatter 6 certifikater: ISO14001, ISO 9001, ISO27001, DS/ISO 45001:2018, Sikkerhedscertifikat og ECM
	36	SLS - en naturlig del af hverdagen			EU-forordning 2018/762 af 08/03/2018 samt BEK nr. 712 af 20/05/2020

Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomiforordningen

DSB rapporterer på EU Taksonomiforordningen i henhold til 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.

EU Taksonomiforordningen fastlægger rammerne for EU-klassificeringssystemet, idet den fastsætter de betingelser, som en økonomisk aktivitet skal opfylde for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig. Herunder 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. Der er endnu ikke vedtaget en delegeret retsakt, som fastlægger de tekniske screeningskriterier for de 4 sidstnævnte miljømål.

- Modvirkning af klimaændringer
- Tilpasning til klimaændringer
- Bæredygtig anvendelse og udnyttelse af vand- og havressourcer
- Omstilling til cirkulær økonomi
- Forebyggelse og bekæmpelse af forurening
- Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer

Den økonomiske aktivitet skal udover at bidrage væsentligt til et eller flere miljømål samtidig undgå at gøre væsentlig skade på de øvrige miljømål. DSB har gennemgået alle virksomhedens økonomiske aktiviteter og vurderet

dem, dels i forhold til om de bidrager til at modvirke klimaændringer, dels i forhold til princippet om ikke at gøre væsentlig skade på de øvrige miljøforhold.

Udgangspunktet herfor har været forordning 2020/852 samt de tekniske screeningskriterier i annex 1 og 2 i forhold til EU Taksonomiforordningen. Det gælder specifikt annex 1 afsnit 6.1 side 134-135, annex 2 afsnit 6.1 side 190-192 samt appendix A fra annex 1.

Herudover skal aktiviteten udøves i overensstemmelse med en række minimumsgarantier, som omfatter OECD's retningslinjer for multinationale selskaber og FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder - herunder grundlæggende principper og rettigheder fastsat i regi af Den Internationale Arbejdsorganisation og i de internationale grundlæggende menneskerettighedsinstrumenter.

Screeningsproces for aktiviteter

Taksonomi-omfattet angiver, hvor stor en andel af koncernens henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der udgøres af økonomiske aktiviteter omfattet af EU Taksonomiforordningen. Taksonomi-bæredygtige aktiviteter angiver, om en aktivitet beskrevet i forordningens delegerede retsakter samtidig opfylder screeningskriterierne for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig.

DSB har ud fra de angivne beskrivelser af aktiviteter identificeret, at koncernen er omfattet af nedenstående økonomiske aktiviteter med deraf afledte screeningskriterier:

- 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).

DSB's aktiviteter omfatter togdrift med enten diesel eller elektrisk fremførsel. Elektrisk fremførsel efterlever de nævnte kriterier, idet der herved ikke er direkte CO₂-emissioner.

- 6.3. Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, omfattende køb, finansiering, leasing, udlejning og drift af transportkøretøjer i byer og forstæder til personbefordring ad landevej. Aktiviteten skal leveres uden CO₂-emissioner (fra udstødning).
- 6.5. Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer omfattende køb, leje, leasing og drift af køretøjer. Aktiviteten må indtil 31. december 2025 maksimalt have CO₂-emissioner på 50 gram CO₂ pr. kilometer og fra 2026 ingen emissioner. DSB's aktiviteter omfatter leasing af et antal person- og varebiler i forbindelse med driften af blandt andet stationer og værksteder.
- 6.14. Infrastruktur til jernbanetransport, hvor aktiviteten blandt andet omfatter overførsel af passagerer fra jernbane til jernbane eller fra andre transportformer til jernbane - herunder stationer. Under dette punkt henregnes DSB's vedligeholdelse af stationer.

Regnskabspraksis for KPI'er

Taksonomi-omfattede aktiviteter udtrykkes ved en KPI og opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der kan anses for omfattede af EU Taksonomiforordningen samt koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og den andel af driftsomkostningerne, som er omfattet af EU Taksonomiforordningen.

Taksonomi-bæredygtige aktiviteter udtrykkes ved en KPI og opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der kan kvalificeres

som bæredygtige gennem opfyldelse af screeningskriterierne beskrevet i EU Taksonomiforordningens delegerede retsakter samt koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og den andel af driftsomkostningerne, som er omfattet af EU Taksonomiforordningen.

Aktiviteter omfattet af EU Taksonomiforordningen

Omsætning

Omsætning omfattet af EU Taksonomiforordningen er opgjort som den andel af DSB's omsætning, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter og omfatter passageromsætning, trafikkontraktindtægter, indtægter fra reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv., indtægter fra salg og udlejning af togmateriel samt arbejde udført for egen regning og opført under aktiver. Indtægter fra salg og udlejning af ejendomme og arealer samt indtægter ved salg af kioskvarer mv. er ikke en del af de økonomiske aktiviteter, som er omfattet af EU Taksonomiforordningen og er derfor ikke medtaget.

Investeringer

Investeringer er opgjort som den andel af DSB's investeringer, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter, hvor der primært er tale om investeringer i nyt eldrevet togmateriel, store eftersyn (herunder indkøb af omløbs- og reservedele) samt investeringer på stationer. Investeringer i relation til kioskaktiviteter og salg af ejendomme og arealer er ikke medtaget, idet disse økonomiske aktiviteter ikke er omfattet af EU Taksonomiforordningen.

Driftsomkostninger

Driftsomkostninger omfatter den andel af DSB's omkostninger, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter - herunder primært omkostninger i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af togmateriel, renovering af bygninger, kortfristede leasingkontrakter,

samt andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter blandt andet personaleomkostninger ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead samt omkostninger i forbindelse med salg af kioskvarer mv.

Aktiviteter under EU Taksonomiforordningen, som opfylder screeningskriterierne

Aktiviteterne bidrager i henhold til EU Taksonomiforordningens artikel 8, stk. 1 væsentligt til at nå de ovenfor anførte miljømål (substantial contribution).

Omsætning

Tæller:

Den del af omsætningen, som efterlever de tekniske screeningskriterier er medtaget. Det omfatter overvejende den passageromsætning og de trafikkontraktindtægter, der er genereret af den eldrevne togdrift, som ikke har CO₂- emissioner og omsætning ved blandt andet drift og vedligeholdelse af stationer, sikkerheds- og trafikeringssystemer samt planlægningstjenester. Omsætning i forbindelse med udlejning af lokaler - primært på stationer - er også indregnet. Omsætning ved aktiviteter, der er foretaget med dieseldrevet togmateriel, er ikke medtaget, det vil sige omsætning genereret via togkørsel med dieselmateriel.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele til hverken 6.1, 6.14, 6.3 eller 6.5 kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner:

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

Investeringer

Tæller:

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

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede investeringer til hverken 6.1, 6.14, 6.3 eller 6.5 kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner:

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

Driftsomkostninger

Tæller:

Driftsomkostninger omfatter den andel af DSB's omkostninger, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter. Det vedrører primært omkostninger i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter blandt andet personaleomkostninger ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring af tog, centralt og decentralt overhead samt omkostninger i forbindelse med salg af kioskvarer mv.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede driftsomkostninger til hverken 6.1, 6.14, 6.3 eller 6.5 kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner:

Koncernens samlede driftsomkostninger, som de fremgår i note 2.5, 2.6 og 2.10, fratrullet den andel af DSB's driftsomkostninger, som ikke er omfattet af EU Taksonomiforordningen jf. ovenfor.

DNSH – do no significant harm

DSB's økonomiske aktiviteter er vurderet i forhold til, om de bidrager til at modvirke klimaændringer og i forhold til princippet om ikke at gøre væsentlig skade på øvrige miljøforhold. Udgangspunktet for gennemgangen har været forordning 2020/852 samt de tekniske screeningskriterier i annex 1 og 2 i forhold til EU Taksonomiforordningen. Det gælder primært annex 1 afsnit 6.1, 6.14, 6.3 og 6.3 samt annex 2 afsnit 6.1, 6.14, 6.3 og 6.5 samt appendix A fra annex 1.

Det er de samme overvejelser, der gør sig gældende inden for omsætning, investeringer og driftsomkostninger.

Modvirkning af klimaændringer, forordning 2020/852 artikel 10

Passagertransport med tog er grundlæggende en aktivitet, der bidrager til at modvirke klimaændringer, idet CO₂-udledningen er lavere end for andre transportmidler. Annex 1 side 134 anfører eldrevet togtrafik til at bidrage til at modvirke klimaændringer. Alle aktiviteter i henhold til det eldrevne togmateriel er derfor vurderet til at modvirke klimaændringerne.

DSB's overordnede strategi er at omstille togtrafikken til udelukkende at være eldrevet. DSB har fortsat drift med dieselmateriel, og disse aktiviteter er vurderet til ikke at modvirke klimaændringer.

DSB er i gang med at anskaffe nyt eldrevet togmateriel til erstatning af det nuværende dieseldrevne togmateriel.

Det indebærer over de kommende år en løbende kraftig reduktion i forbruget af dieselolie og dermed en markant reduktion i CO₂-udledningen.

Frem mod 2030 vil CO₂-udledningen blive reduceret til 0 som følge af omstillingen til eldrevet togdrift samt Danmarks nationale ambitioner om 100 procent vedvarende elektricitet i 2030.

S-togstrafikken er 100 procent eldrevet, mens 38 procent af fjern- og regionaltogstrafikken er eldrevet. Ud af DSB's samlede togtrafik var 54 procent eldrevet i 2022.

I lighed med togtrafikken omstilles DSB's øvrige drift til at være CO₂-neutral i 2030.

DSB udarbejder årligt en Miljøårsopgørelse, hvor energiforbruget og CO₂-udledningen følges. Derudover er der månedlig opfølgning på KPI'er for energiforbruget.

Tilpasning til klimaændringer forordning 2020/852 artikel 11

DSB's togtrafik køres på infrastruktur, som forvaltes af Banedanmark, og som er ejet af Banedanmark og Sund & Bælt. De største konsekvenser for DSB's forretning i forbindelse med klimaændringer kommer, når klimaændringerne påvirker anvendelsen af den trafikale infrastruktur.

Infrastrukturen (Banedanmarks og Sund & Bælts) samt de fleste af DSB's aktiver har en levetid, der overstiger 10 år. En del af DSB's togmateriel vil inden for en periode på 10 år blive udskiftet.

I henhold til Appendix A stk. II fra Rådets forordning (EU) 2020/852 er DSB's forretning udsat for størst risiko i forhold til:

- Vind - primært væltede træer, der blokerer skinnerne og/eller nedriver køreledninger
- Stormflod, der oversvømmer lavtliggende steder
- Skybrud, der oversvømmer lavtliggende områder
- Solkurver ved høje temperaturer
- Jordskred på enkelte banestrækninger

Det er vurderingen, at konsekvenserne typisk vil være relativt korte (½-2 dage) begrænsninger i togtrafikken og dermed kortsigtede konsekvenser for DSB's forretning. Erfaringsmæssigt har det været tilfældet ved de hidtidige situationer med storm, solkurver mv. Konsekvenserne vil være nedsættelse af hastigheden, reduktion af frekvensen eller indstilling af driften. Skaderne og konsekvenserne adskiller sig ikke fra dem, der løbende opstår i forbindelse med skinnebrud, nedrivning af køreledninger mv. Forhold der sker hvert år.

Banedanmark har i samarbejde med jernbaneselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner, således at de trafikale konsekvenser er kendte og rimelig hurtige at implementere, og konsekvenserne dermed kan reduceres mest muligt.

Konkret er der udarbejdet en disponeringsplan i tilfælde af storm. Planen beskriver både beslutningsprocessen frem mod en aktivering af planen, forskellige niveauer for ændringer i trafikken samt genåbning af trafikken, når vinden lægger sig.

I tilfælde af storm er det generelle aktivitetsniveau i Danmark reduceret. Det smitter af på antal passagerer i DSB's tog og påvirker dermed kortvarigt DSB's indtægter negativt.

Storm er den hyppigste årsag til begrænsninger af togtrafikken i Danmark. Ud fra klimaprognoserne forventes det også at være tilfældet fremover. Der er derfor udarbejdet en samlet plan i tilfælde af storm.

FN's klimaprognoser er omsat til danske forhold af DMI og gjort tilgængelig gennem et klimaatlas, hvor de forskellige klimaændringer kan ses. Konsekvenserne kan ses for RCP4,5 - et middel scenarie fra FN - og RCP8,0 - et pessimistisk scenarie fra FN - samt for forskellige tidshorisonter.

De øvrige klimapåvirkninger af infrastrukturen sker sjældnere og ikke hvert år. Hvis dette ændres fremover, vil DSB tage initiativ til at udvide disponeringsplanerne, således at nye relevante områder også er dækket.

Banedanmark har derudover udarbejdet et cirkulære om normale vinterforanstaltninger. Cirkulæret beskriver håndteringen af situationer i forbindelse med sne og is, både i forhold til de trafikale forhold, rydning og glatførebekæmpelse.

Påvirkningen af DSB's egne aktiver (rullende materiel, værksteder, klargøringsanlæg, stationer mv.) har erfaringsmæssigt været meget kortvarige og begrænsede. Dette er også vurderingen fremover.

De trafikale konsekvenser håndteres, når de opstår. Hvis vejforholdene kræver begrænsninger i kundernes færden, vil de blive implementeret.

Bæredygtig udnyttelse af vand-og havressourcer

I forhold til Rådets forordning (EU) 2020/852 annex 1 er punkterne 6.1 Passagertransport med jernbane, 6.3 transport i byer og forstæder og 6.5 transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer fastsat til ikke at være relevant.

For så vidt angår 6.14 infrastruktur til jernbanetransport skal aktiviteterne være i overensstemmelse med kriterierne i tillæg B til Rådets forordning (EU) 2020/852.

Omstilling til en cirkulær økonomi, forordning 2020/852 artikel 13

DSB arbejder målrettet både med at reducere affaldsmængderne og med at sikre, at den størst mulige andel genanvendes. Strategisk har DSB fastsat et mål i 2030 om mindst 90 procent genanvendelse af affald.

DSB har i dag affaldsindsamling på alle værksteder, ved bygge- og anlægsprojekter samt indsamling af papir på de administrative arbejdspladser. Der vil løbende blive taget nye skridt i takt med affaldssektorens udvikling med hen-syn til håndtering af nye fraktioner.

I de kommende år arbejder DSB målrettet med kildesortering af det kundevedtatte affald, hvilket i dag er den affaldsmængde med den laveste genanvendelse.

En række af komponenterne på det rullende togmateriel sendes til renovering før genindsættelse, hvilket er med til at holde affaldsmængden nede.

Forebyggelse og nedkæmpning af forurening, forordning 2020/852 artikel 14

DSB arbejder aktivt for at reducere forureningen fra virksomhedens aktiviteter. Omstillingen fra diesel- til eldrevet togdrift vil give en reduktion af luftforureningen samt reducere risikoen for jordforurening i forbindelse med tankning af diesel.

Motorerne til DSB's dieseldrevne IC3- og IC4-togsæt er leveret før 2006, hvor EU's krav til motorer i togmateriel trådte i kraft. Motorerne lever op til kravene for den bedste lastbilsmotor på anskaffelsestidspunktet, hvilket var Euro III. Motorerne lever således ikke op til kravene i forordning 2016/1628 bilag II.

Samtidig med elektrificering af togtrafikken i de kommende år etablerer DSB 3 nye værksteder, der som minimum vil blive certificeret efter DGNB guld for bæredygtigt

byggeri. Vaskehaller og fækaliætømning indrettes efter de nyeste standarder for at reducere risikoen for påvirkning af omgivelserne.

Derudover har DSB spildebakker i forbindelse med tankning af togmateriel, olieudskillere på kloaker og kildesortering af affald på værksteder mv.

DSB sælger eller byudvikler løbende arealer, der ikke længere anvendes til jernbaneformål. I den forbindelse håndteres eventuel jordforurening fra tidligere aktiviteter.

Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer

Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer er ikke at være relevant i forhold til passagertransport med jernbane jævnfør annex 1 side 135 i forhold til rådets forordning (EU) 2020/852.

Sociale minimumsgarantier

Det er en naturlig del af DSB's virke at respektere menneskerettighederne og at sikre gode forhold til medarbejderne. DSB stiller også krav om, at det er tilfældet hos leverandører.

De overordnede rammer for krav til menneskerettigheder - herunder sociale og personaleforhold - findes i DSB's politik for samfundsansvar.

Politik for samfundsansvar

Politikken for samfundsansvar er vedtaget af DSB's bestyrelse og er baseret på DSB's grundlæggende værdier. Politikken danner rammen for, hvordan alle i DSB - medarbejdere, ledelse og bestyrelse - udviser en samfundsansvarlig adfærd, træffer rigtige beslutninger i hverdagen og behandler hinanden, kunder og øvrige interessenter. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for politikken og forholder sig til denne mindst én gang årligt. Den årlige

redegørelse for samfundsansvar rapporteres og offentliggøres i årsrapporten.

Politikken og de understøttende politikker er det fundament, som alle i DSB - som en naturlig del af hverdagen - skal efterleve. Politikken omfatter alle i DSB-koncernen, både medarbejdere, ledelse og bestyrelse, når der ageres i DSB-sammenhæng. Politikken omfatter også personer uden for DSB, idet eksterne personer eller virksomheder har afgørende betydning for det arbejde, der bliver udført.

FN Global Compact

DSB har været tilsluttet FN Global Compact siden 2009. Alle i DSB skal handle i overensstemmelse med initiativets 10 universelle principper om menneske- og arbejdsrettigheder. DSB offentliggør årligt fremdriften i en communication on progress (COP) på FN Global Compact's hjemmeside.

Menneskerettigheder

DSB overholder grundlæggende menneskerettighederne jf. FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention - herunder blandt andet vedrørende forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

ILO-konvention

DSB støtter ILO-konvention nr. 94 og sikrer, at løn-, generelle arbejdsvilkår og arbejdstid er i overensstemmelse med gældende lovgivning og den for arbejdsområdet gældende kollektive overenskomst indgået med de for faget anerkendte og relevante faglige organisationer på det danske arbejdsmarked.

DSB tolererer ikke forskelsbehandling på grund af køn, race, hudfarve, religion eller tro, politisk anskuelse, seksuel orientering, alder, handicap eller national, social eller etnisk oprindelse.

Antikorrruption

I politik for samfundsansvar bliver opførslen i arbejdsmæssige sammenhænge desuden beskrevet. Det omfatter blandt andet, at DSB ikke tolererer bestikkelse under nogen form - hverken hos giveren eller modtageren.

For at sikre at personlige interesser ikke indvirker eller mistænkes for at indvirke på arbejdet eller varetagelsen af DSB's interesser, må ansatte i DSB som udgangspunkt ikke modtage gaver eller andre fordele. Det beskrives yderligere i retningslinjer for modtagelser af gaver.

Konkurrenter

DSB behandler konkurrenter på en fair og ordentlig måde og gennemfører ingen konkurrencebegrænsende aktiviteter.

Krænkende adfærd

DSB accepterer ikke mobning eller seksuel chikane. DSB opfordrer til, at medarbejdere, der oplever mobning eller seksuel chikane, reagerer. Det gælder både, hvis medarbejdere selv oplever at blive mobbet eller chikaneret eller er vidne til det.

Leverandører og samarbejdspartnere

Underentreprenører, leverandører og konsulenter skal forpligte sig til at overholde DSB's Code of Conduct for samarbejdspartnere.

Code of Conduct

I DSB's Code of Conduct bliver krav og forventninger til leverandørers adfærd beskrevet.

Der er opmærksomhed på, at leverandører agerer som ambassadører for DSB, når de samarbejder og udfører opgaver for DSB. Det bliver derfor forventet af leverandørerne, at de deler DSB's grundlæggende værdier og lever op til forventningerne om god adfærd samt overholder gældende love og regler og lever op til DSB's Code of

Conduct, som er tilgængelig for alle på dsb.dk og skal underskrives af alle leverandører inden aftaleindgåelse.

Der er desuden krav om, at leverandører med omhu vælger de underleverandører, som de skal samarbejde med for at kunne udføre forretningsaktiviteter for DSB, at de informerer underleverandørerne om principperne i adfærdskodeks og sørger for, at principperne overholdes af underleverandørerne.

Antikorrruption

DSB tolererer ikke bestikkelse under nogen form - hverken hos giveren eller modtageren. Enhver form for bestikkelse eller forsøg herpå fra leverandørens side vil blive betragtet som misligholdelse, uanset om DSB er involveret i den konkrete hændelse, og kan efter omstændighederne medføre ophævelse af samarbejdet.

Fair konkurrence

God forretningsførelse er vigtigt for DSB. Leverandører skal optræde som fair og ansvarlige aktører i markedet og overholde relevante konkurrenceretlige regler.

FN Global Compact

DSB forventer, at alle leverandører handler i overensstemmelse med initiativets 10 universelle principper om menneske- og arbejdsrettigheder.

Menneskerettigheder

Leverandører skal overholde de grundlæggende menneskerettigheder jf. FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention - herunder forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

ILO-konvention

Leverandører af bygge- og anlægsydelser, varer der fremstilles i en særlig produktion til DSB samt tjenesteydelser skal sikre, at alle medarbejdere, som udfører arbejde i

henhold til leverandørens aftale med DSB i overensstemmelse med ILO-konvention nr. 94 (1955) er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, som gælder for arbejde af samme art i henhold til en lokal overenskomst eller andre lokalt regulerede arbejdsmarkedsforhold gældende på den egn, hvor arbejdet udføres. Leverandørerne skal sikre, at deres medarbejdere bliver oplyst om de ovennævnte vilkår.

Overholder leverandøren ikke ovenfor anførte krav, og medfører dette et berettiget krav på yderligere løn fra leverandørens medarbejdere og eventuelle underleverandørers medarbejdere, kan DSB tilbageholde vederlag til leverandøren med henblik på at sikre medarbejderne de nævnte ansættelsesvilkår.

Antidiskrimination

DSB's leverandører tolererer ikke forskelsbehandling på grund af race, hudfarve, religion eller tro, politisk anskuelse, seksuel orientering, alder, handicap eller national, social eller etnisk oprindelse.

Arbejdsmiljø

Et godt arbejdsmiljø - både fysisk og psykosocialt - fremmer en virksomheds udvikling og er en af DSB's vigtige målsætninger. Der er en klar sammenhæng mellem gode præstationer og god trivsel.

DSB's mange arbejdspladser har forskellige arbejdsmiljømæssige risici og behov, som prioriteres og håndteres lokalt. Men den fælles tilgang er altid, at arbejdsmiljøet er sikkerhedsmæssigt og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt for medarbejderne.

DSB arbejder efter retningslinjerne i arbejdsmiljøstandarden OHSAS 18001:2008 og stiller krav til leverandører af varer og serviceydelser om, at de arbejder på tilsvarende niveau. Leverandøren skal i hele aftaleperioden efterleve

DSB's arbejdsmiljøpolitik, som er offentligt tilgængelig på www.dsb.dk.

Alle leverandører skal have en formuleret arbejdsmiljøpolitik. Leverandøren skal til enhver tid kunne dokumentere, at virksomheden prioriterer arbejdsmiljø, og at man arbejder systematisk og forsvarligt med eget arbejdsmiljø - for eksempel ved fremvisning af arbejdsmiljøhåndbog, arbejdsmiljømålsætninger og -handlingsplaner.

DSB's arbejdsmiljøchef skal orienteres hurtigst muligt pr. e-mail på arbejdsmiljo@dsb.dk, hvis der sker arbejdsulykker, eller hvis leverandøren får påbud fra Arbejdstilsynet under udførelsen af arbejde for DSB.

Miljø

Leverandører forpligter sig til at have en miljøpolitik samt til i hele aftaleperioden at opretholde en officielt godkendt miljøstyringsordning (ISO 14001, EMAS eller lignende). Alternativt skal leverandøren til enhver tid på forlangende kunne fremvise dokumentation for et ikke-certificeret miljøstyringssystem.

Med et ikke-certificeret miljøledelsessystem mener DSB som minimum, at leverandøren skal have en miljøpolitik, der er udmøntet i miljømål og handlingsplaner, som løbende følges op på hos leverandøren. Desuden skal leverandøren have faste rutiner, der sikrer, at lovgivning og andre regler på miljøområdet hos leverandøren bliver overholdt. Endelig skal leverandøren have udpeget en person hos leverandøren, som er ansvarlig for miljøarbejdet.

Sociale forhold - due diligence og risikostyring

Som nævnt ovenfor overholder DSB de grundlæggende menneskerettigheder jf. FN's menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

samt understøtter ILO-konvention 94. DSB følger endvidere OECD's retningslinjer for multinationale virksomheder.

For at sikre gode arbejdsforhold har DSB organiseret samarbejdet med de ansatte igennem samarbejdsudvalg bestående af medarbejdervalgte repræsentanter. Sammen med de medarbejdervalgte repræsentanter er der udarbejdet en samarbejdsaftale. I samarbejdsudvalgene bliver forhold, som sikrer overholdelse af menneskerettighederne, drøftet. Det er uddybet i afsnittet Medarbejderforhold under Sociale forhold.

Arbejdsmiljø som fokusområde

Det er væsentligt for DSB at sikre et godt arbejdsmiljø. Det bliver håndteret ved at sikre, at der på alle DSB's enheder og lokationer er én fælles tilgang til en effektiv arbejdsmiljøindsats, der via konkrete indsatser, politikker og retningslinjer understøtter det daglige arbejdsmiljøarbejde. Heri er det centralt, at arbejdsmiljø skal indgå som en naturlig del af den daglige planlægning og udførelse af arbejdet via råd og vejledning fra arbejdsmiljøorganisationen og med kompetenceudvikling af medarbejdere. Til at sikre dette har DSB udarbejdet en Arbejdsmiljøpolitik, der er tilgængelig for alle medarbejdere.

Af arbejdsmiljøpolitikken fremgår det, at DSB arbejder med at forebygge og håndtere arbejdsmiljørисici ved at have et system til at identificere og styre arbejdsmiljørисici og -muligheder. Herunder at der bliver sat mål, udarbejdet handlingsplaner og gennemført aktiviteter, der løbende forbedrer arbejdsmiljøet.

Arbejdsmiljøforhold bliver løbende identificeret, risikovurderet og overvåget for at sikre en proaktiv tilgang til at identificere arbejdsmiljøforhold, vurdere risici og muligheder samt udpege og håndtere væsentlige arbejdsmiljøforhold (VAMF). Det sker i forbindelse med:

- Arbejdspladsvurdering (APV)
- Arbejds miljøgennemgange
- Forebyggelse af arbejdsulykker, erhvervssygdomme og tilløb til ulykker
- Intern audit
- Ændringer og forandringsaktiviteter som indkøb, byggeri og andre projekter
- Ændring af arbejdsprocesser og organisatoriske ændringer
- Væsentlige Arbejds miljøforhold (VAMF)
- Fastlæggelse af risici og muligheder i forbindelse med organisationens rammer og vilkår

Fremgangsmåden for tilgang er dokumenteret i en procesbeskrivelse, som blandt andet fremgår af DSB's intranet.

I forbindelse med nye projekter bliver der udarbejdet arbejdsmiljø-risikovurderinger samt eventuelle handlingsplaner og kommunikationsplan. Procedurer for større forandringer er beskrevet på DSB's intranet. Processen er beskrevet i arbejdsmiljøledelsessystemet.

Der bliver årligt udarbejdet en evaluering til ledelsen af arbejdsmiljøet. Ledelsens evaluering er tilgængelig på DSB's intranet.

Due diligence i leverandørkæden

Som det fremgår ovenfor, kræver DSB gennem Code of Conduct, at samarbejdspartnere og leverandører overholder menneskerettigheder mv.

Det er beskrevet i ledelsessystemet, hvordan DSB følger op på kontrakter. Heri fremgår det, at hvis det kommer til DSB's kendskab, at leverandører overtræder menneskerettighederne, vil der være dialog med leverandøren, og der udarbejdes en handlingsplan for at sikre, at menneskerettighederne overholdes.

DSB er ved at udvikle og implementere en ny proces for at sikre leverandørfølgning. Den involverer blandt andet en segmenteringsmodel af leverandørerne, som for menneskerettighedsområder tager udgangspunkt i en risiko-baseret tilgang til potentiel overtrædelse af menneskerettigheder i værdikæden. DSB vil implementere modellen i det nye contract management system i 2023.

Governance af sociale forhold

Overholdelse af menneskerettigheder og øvrige sociale forhold indgår som en central del af arbejdet med at implementere og overholde DSB's politikker og adfærds-kodeks. Arbejdet bliver koordineret i DSB's complianceenhed og styres ud fra principperne i retningslinjer for compliance, som er tilgængeligt for alle DSB-ansatte på intranettet.

Compliance er et essentielt element af DSB's virksomhedskultur. Det er centralt for DSB at tage ansvar for adfærd, at føre virksomheden på en etisk måde, at udvise respekt overfor kunder, leverandører og øvrige interessenter samt at bevare tilliden fra samfundet.

DSB har derfor valgt en decentral tilgang til compliance ved at lægge mest muligt som linjeansvar og i decentrale compliancefunktioner for at komme tættest på der, hvor adfærden leves med en mindre støttende central corporate compliance-funktion.

Compliancefunktioner

Compliancefunktionen er ansvarlig for at rådgive om og følge op på de love og regler, der er relevante for hele virksomheden, og som ikke har et naturligt tilhørsforhold i de øvrige compliancefunktioner. Funktionen sikrer endvidere en ensartet tilgang til implementering af compliancearbejdet i hele virksomheden i overensstemmelse med DSB's compliancestrategi og ved at styrke kendskabet hertil gennem træning og rådgivning indenfor compliance.

Det centrale grundlag for arbejdet er politik for samfundsansvar. Derudover fokuserer compliancefunktionen på at skabe overblik over status på compliance i de øvrige væsentlige compliancefunktioner.

Compliancerisici

DSB har etableret 3 forsvarslinjer til styring og kontrol af compliancerisici i hele virksomheden. Compliancerisikoen betegner risikoen for brud på interne og/eller eksterne regler og regulatoriske krav i DSB.

1. forsvarslinje - forretningsenheder

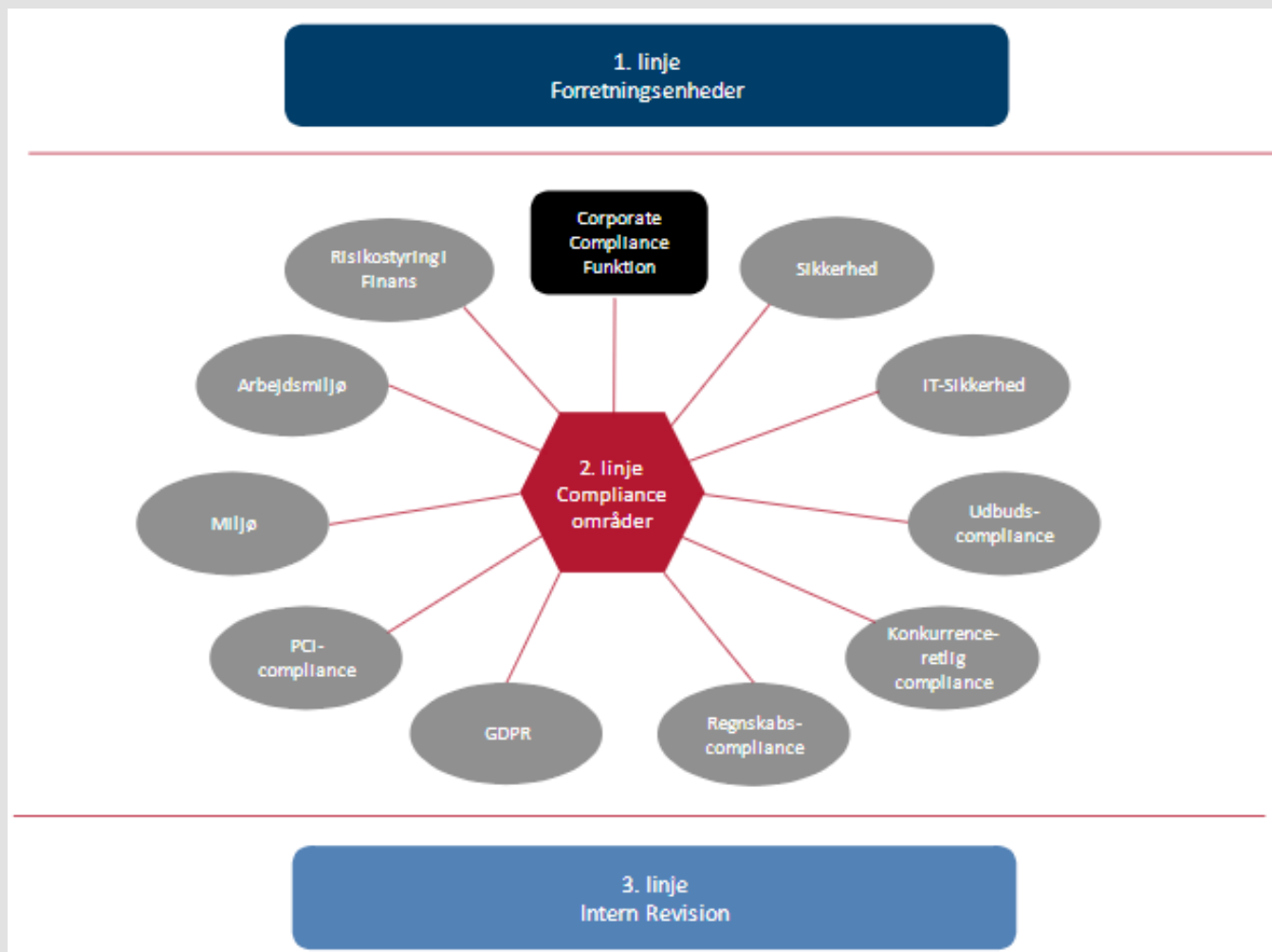
Lederne af de enkelte forretningsenheder ejer og håndterer compliancerisici i eget område og er ansvarlige for egne forretningsgange, risikoidentifikation, risikovurdering, interne kontroller og korrigerende tiltag, hvor dette anses nødvendigt for at håndtere proces- og kontrolmangler. Lederens daglige ansvar for compliance omfatter ligeledes en opgave med at fremme bevidstheden om compliance blandt medarbejderne.

2. forsvarslinje - compliancefunktionerne

2. forsvarslinje består - ud over compliancefunktionen - af de enheder, som arbejder med compliance og fungerer som kontrolfunktion for forretningen, som i 1. forsvarslinje ejer og håndterer compliancerisici i deres eget område - for eksempel Arbejds miljø.

3. forsvarslinje - Intern Revision

Intern Revision er en uafhængig intern kontrolfunktion og ansvarlig for revision af 1. og 2. forsvarslinjes aktiviteter. Intern Revisions opgaver omfatter operationel revision med henblik på at vurdere kontroller i væsentlige forretningsprocesser og vurdere effektiviteten af 2. forsvarslinjes funktioner.



Compliancefunktionens rapportering

Compliancefunktionen rapporterer væsentlige hændelser til direktionen og udarbejder en samlet årlig compliance-rapportering til direktion og bestyrelse via Revisionsudvalget. I rapporten indgår en vurdering af, om kontrol- og audittiltag i de forskellige complianceområder bliver udført i overensstemmelse med best practice.

Håndtering af hændelser

DSB arbejder metodisk og forebyggende med arbejdsmiljøet for derigennem at minimere afvigelser og hændelser. Formålet er at sikre, at der bliver reageret og fulgt op på afvigelser og hændelser ved at foretage afhjælpende og korigerende handlinger med henblik på at fjerne årsagen til hændelsen eller afvigelsen, så den ikke opstår igen.

Der foretages en evaluering af effekten af handlinger, der er igangsat efter en arbejdsmiljøhændelse. Det betyder, at det bliver vurderet, om den iværksatte handling har afhjulpet problemet. Hvis det ikke er tilfældet, startes der forfra i processen. Dette er dokumenteret i proces for håndtering af hændelser og afvigelser.

Korruption og bestikkelse

Det fremgår af politik for samfundsansvar, at DSB ikke tolererer bestikkelse under nogen form - hverken hos giveren eller modtageren.

For at sikre at personlige interesser ikke indvirker eller mistænkes for at indvirke på arbejdet eller varetagelsen af DSB's interesser, må ansatte som udgangspunkt ikke modtage gaver og andre fordele. Det er yderligere beskrevet i retningslinjer for modtagelser af gaver.

Compliancefunktionen genopfrisker gavereglerne for ledere og medarbejdere minimum en gang årligt. Det sker blandt andet gennem spørgeskemaundersøgelser til lederne og awareness-kampagner på intranettet.

Der har de seneste 3 år ikke været konstateret tilfælde af bestikkelse i DSB. Det bliver rapporteret i årsrapporten, hvorvidt der har været tilfælde af bestikkelse.

DSB vurderer, at Retningslinjer for modtagelse af gaver og andre fordele, E-læringsprogrammet 'God adfærd i DSB' samt de krav, der sættes til leverandører i Code of Conduct i høj grad er med til at forebygge risikoen for bestikkelse. Hertil kommer, at såvel medarbejdere som samarbejdspartnere har mulighed for at indberette uregelmæssigheder via DSB's whistleblowerordning.

Whistleblowerordning

DSB ønsker at være en åben, troværdig og transparent virksomhed. Det er essentielt, at oplysninger om uregelmæssigheder i DSB kommer for dagens lys.

Medarbejderne er ofte de første til at opdage uregelmæssigheder, svigagtig adfærd eller lignende. Men selv en åben virksomhedskultur er ikke altid tilstrækkeligt for, at informationen bliver givet videre til rette instans. DSB's whistleblowerordning giver mulighed for, at medarbejdere samt eksterne - anonymt eller ikke anonymt - kan foretage indberetninger om kritisable forhold eller dispositioner, som kan afdække strafbare forhold, grove og/eller gentagne overtrædelser af lovgivningen eller væsentlige interne retningslinjer i DSB, der kan påføre DSB et økonomisk tab eller skade DSB's omdømme.

Whistleblowerportalen håndteres af en ekstern. Indberetningerne krypteres og fremsendes anonymt til chefen for Intern Revision, som undersøger alle sager, der modtages.

Antallet af sager indberettet til whistleblowerordningen bliver rapporteret i årsrapporten. De nærmere forhold omkring whistleblowerordningen er beskrevet i whistleblowerpolitikken samt retningslinjer for whistleblowerordningen, som kan findes på DSB's hjemmeside og tilgås af alle medarbejdere samt eksterne.

Direktionen godkender politik og retningslinjer for whistleblowerordningen.

Kundeambassadør

DSB har en kundeambassadør, der har til opgave at se på DSB med kundernes øjne og medvirke til, at man som kunde får den service, man er berettiget til, når man rejser med DSB. Man kan derfor henvende sig til kundeambassadøren, hvis man ikke er tilfreds med en afgørelse, som man har fået i Kundecentret i en konkret klagesag.

Det er gratis at klage til DSB's kundeambassadør, og kundeambassadøren kan behandle alle typer af sager, som vedrører mødet med DSB på nettet, i købsituationen, på stationen og i toget.

Hvis der er grundlag for det, kan kundeambassadøren anbefale DSB at træffe en ny afgørelse. Kundeambassadøren behandler kudeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på dsb.dk.

GDPR / informationssikkerhed

DSB respekterer den enkeltes ret til beskyttelse af personoplysninger, uanset om det vedrører kunder, medarbejdere, samarbejdspartnere, leverandører eller andre, som giver sine personoplysninger til DSB.

DSB's grundholdning er:

- at DSB prioriterer beskyttelse af personoplysninger højt
- at alle skal kunne føle sig trygge ved, at personoplysninger, der bliver indsamlet og behandlet af DSB, bliver beskyttet i overensstemmelse med den til enhver tid gældende databeskyttelseslovgivning

Det bliver efterlevet ved:

- at overholde grundlæggende behandlingsregler og principper for håndtering af personoplysninger
- at respektere den enkeltes rettigheder - blandt andet ved at give oplysninger om formål, behandling, indsigtt mv. til alle, der bliver indsamlet og behandlet oplysninger om
- at dokumentere beskyttelses- og kontrolforanstaltninger
- at kommunikere med alle, der bliver indsamlet og behandlet personoplysninger om
- at have en opdateret fortegnelse over de behandlinger af personoplysninger, som DSB foretager, eller som bliver foretaget af en databehandler for DSB
- at have opdaterede procedurer for håndtering af tilfælde af brud på datasikkerheden
- at indgå databehandlaftaler med leverandører, som behandler personoplysninger for DSB

Skat

Skattepolitikken bygger på en forudsætning om, at DSB er en ansvarlig virksomhed, der driver forretning med fokus på overholdelse af lovkrav og etik - herunder ansvarlighed på skatteområdet.

DSB understøtter FN's verdensmål nr. 16.6 på skatteområdet ved at deltage i Tax Governance-samarbejdet med Skattestyrelsen. DSB understøtter desuden direkte og indirekte en række øvrige verdensmål i almindelighed ved at betale skatter og afgifter i overensstemmelse med lovgivningen.

Rapportering

I årsrapporten bliver der rapporteret på væsentlige forhold under det sociale område - herunder overholdelse af menneskerettigheder. Se Værdiskabelse: Sociale forhold.

Øvrige virksomhedsforhold

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

10. februar 2022
DSB's årsrapport 2021

5. april 2022
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2022

28. april 2021
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

5. maj 2022
Delårsrapport 1. kvartal 2022

19. maj 2022
DSB's økonomidirektør fratræder

22. juni 2022
Ny økonomidirektør i DSB pr. 1 september 2022

8. august 2022
Indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde 2022

25. august 2022
Halvårsrapport 2022

15. november 2022
Delårsrapport 3. kvartal 2022

Finanskalender 2023

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2023	15. maj 2023
1. halvår 2023	31. august 2023
3. kvartal 2023	16. november 2023

Publikationer

Årsrapport 2022 findes på www.dsb.dk

Miljøårsopgørelse 2022 findes på www.dsb.dk

Vederlagsrapport 2022 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



Strækingsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2022.

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 2022, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogtrafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

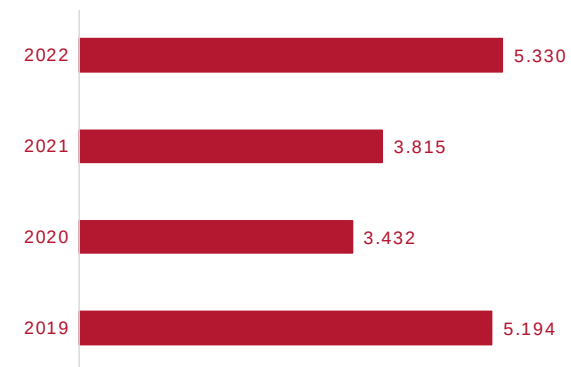
Taastrup, 9. februar 2023

Flemming Jensen
Administrerende direktør

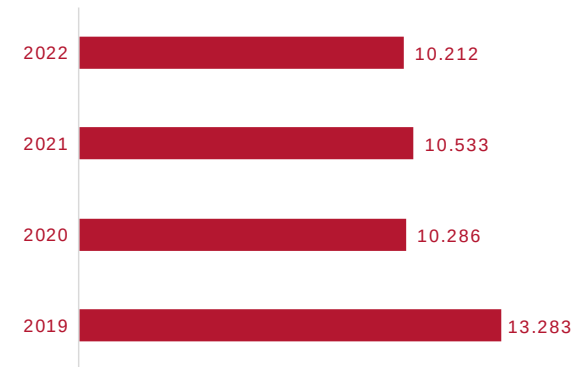
Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

Highlights for 2022¹¹

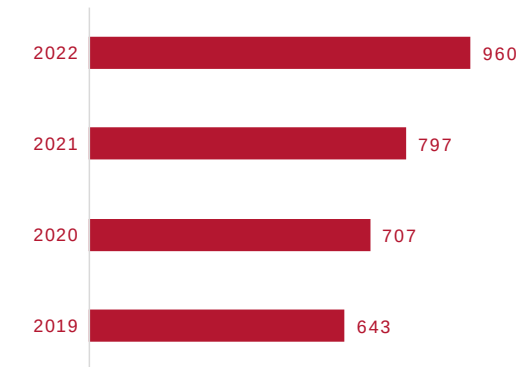
Passageromsætning
Beløb i mio. kr. 40 %



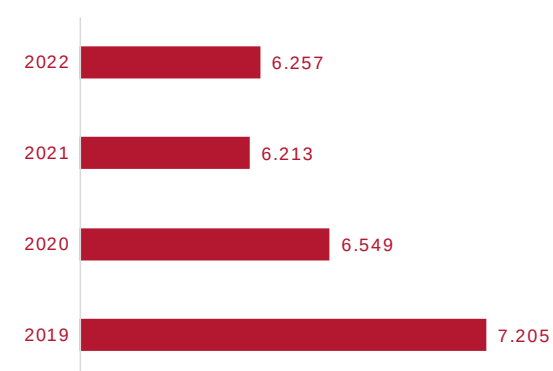
Omkostninger & Af- og nedskrivninger
Beløb i mio. kr. -3 %



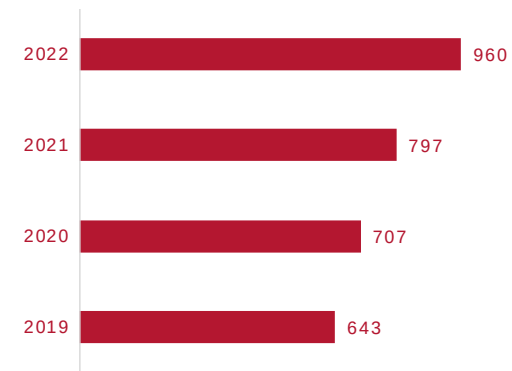
Stationer, omk., af- & nedskr. & finans.
Beløb i mio. kr. 20 %



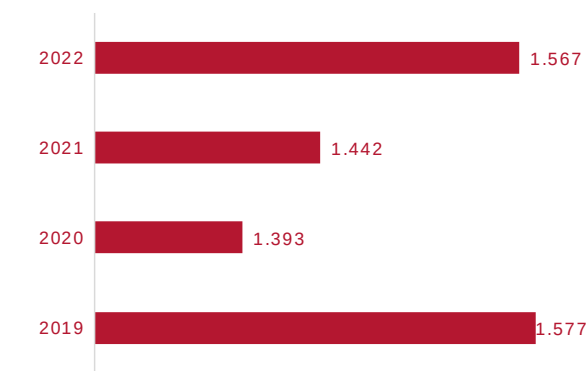
Togkørsel, omk., af- & nedskr. & finans.
Beløb i mio. kr. 1 %



Stationer, omk., af- & nedskr. & finans.
Beløb i mio. kr. 20 %



Syst. & Kan., omk., af- & nedskr. & finans.
Beløb i mio. kr. 9 %



¹¹ Resultaterne er Offentlige serviceydelser fra modervirksomheden DSB.

Regnskab

Strækingsregnskabets formål er at give transparens om DSB's togdrift, ligesom DSB løbende anvender strækingsregnskabets resultater til at effektivisere. Rapporteringen af økonomien for togdriften er opdelt på aktivitetsområder for at bidrage yderligere til transparens.

Følgende kan fremhæves:

- Passageromsætningen i 2022 er højere end niveauet i 2019 (før COVID-19), dog er 2019 påvirket af metrodobbelteffektoren
- Samtidig er de samlede omkostninger på et lavere niveau end før COVID-19, som tilbage i 2019 dog var påvirket af store nedskrivninger på togmateriellet
- Energiprisernes udvikling påvirker udviklingen for alle strækninger negativt, uanset om der er kørt med dieselolie eller kørestrøm
- Både S-togs- og Øresundstrafik havde i 2022 et positivt Resultat før skat uden tilførte midler fra trafikkontrakten og har dermed været med til at finansiere Fjern- & Regionaltogstrafik, der samlet set havde et negativt Resultat før skat

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne Togkørsel, Togsystem, Generelle forpligtelser og Øvrige, jøvnfør Tabel 1.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring af tog
- Togsystem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog - fra drift

af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation og billet salg

- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum og omkostninger til stationer, som DSB ikke betjener, men som DSB drifter og vedligeholder, og som ikke bliver omkostningsdækket af de øvrige operatører
- Øvrige vedrører salg af ejendomme i modervirksomheden, resultat vedrørende ophørende aktiviteter samt elimineringsposter

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

I 2022 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 9.682 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 5.330 mio. kr. i 2022, og er i strækingsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne¹²⁾, hvilket vil sige passagertogstrafikken. Den væsentlige indtægt til Togsyst emydelserne er de fordelte trafikkontraktindtægter. Samtidig tilgår provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, som i 2022 udgjorde 42 mio. kr. af Andre driftsindtægter. Den sidste større indtægtspost til Togsyst emaktiviteterne er salg af

EB-elokomotiver til materielselskaber, som fremstår under Andre driftsindtægter i Materiel og udgør 233 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 trafikelskaber 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 trafikelskaber og operatører.

Den gældende bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet mellem de nuværende parter på Sjælland; Trafikelskabet Movia, Metroselskabet og DSB udløb oprindeligt 30. juni 2022, men blev forlænget til udgangen af 2022.

Fra 2023 indarbejdes en ny indtægtsfordelingsmodel. Den nye model er en såkaldt kildefordelingsmodel baseret på blandt andet anvendelse af rejsekortdata frem for selskabernes egne tællesystemer og rejsetals-opgørelser. Kildefordeling er allerede implementeret mellem parterne i Vestdanmark og på tværgående landsdelsrejser og tilbyder et markant bedre og mere transparent grundlag for DSB's indtægtsdeling.

I 2022 har DSB udført entreprenørkørsel for Arriva Danmark på én strækning i Midt- og Vestjylland. Det skal ses i lyset af, at togbetjeningen i området

¹²⁾ 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 Togsyst em, ville det reducere

størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

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 afgange i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgange for kunderne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, mens DSB kompenseres gennem trafikkontraktindtægter.

I 2022 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 3.450 mio. kr. Disse finansierer den under-skudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten.

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 55 procent, Trafikkontraktindtægter 36 procent og Andre driftsindtægter 9 procent. Der er sket en større ændring i denne fordeling siden 2021 som følge af den stigende passageromsætning, samt at DSB i 2022 ikke som i 2021 har modtaget ekstra trafikkontraktindtægter i medfør af COVID-19.

I overensstemmelse med trafikkontrakten med staten fordeles trafikkontraktindtægter ud fra forskellige kriterier til aktivitetsområderne. For Stationer gælder, at der skal sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent. Materiel og Generelle forpligtelser er baseret på omkostningsdækning uden afkast, og for Systemer & Kanaler gælder, at der skal være en overskudsgrad på 5 procent.

Der fordeles ikke trafikkontraktindtægter til Øvrige, fordi der primært er tale om poster af speciel karakter, der ikke har med den almindelige togdrift at gøre. Derfor tilfalder de resterende trafikkontraktindtægter 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 63 procent Togkørsel og 35 procent Togsystemativiteter, mens de resterende 2 procent finansierede Generelle forpligtelser og Øvrige.

I 2022 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 8.542 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 66 procent anvendt til Togkørsel, 33 procent til Togsystemativiteter 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.

Leje af togmateriel er et udtryk for en pulje af alle indtægter, omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster, som har relation til det ejede materiel.

I trafikkontrakten med staten er det fastsat, at aktivitetsområdet Materiel skal finansieres af en kalkulatorisk leje for de tog, der stilles til rådighed for trafikken. Det vil sige, at aktivitetsområdet Materiel udlejer materiellet til Togkørsel, og at der skal være omkostningsdækning for det.

Aktiviteterne med anskaffelse af nyt materiel, bygning af nye værksteder samt projektet med ny S-bane omkostningsdækkes med trafikkontraktindtægter.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser, som dækker over de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

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

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser ²⁾	Øvrige ³⁾
		Fjern- og Regional-togs- trafik	S-togs- trafik	Øresunds- trafik ¹⁾	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler		
Passageromsætning	5.330	3.416	1.543	371	0	0	0	0	0
Trafikkontraktindtægter	3.450	663	0	0	909	366	1.471	41	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	902	116	30	22	98	403	174	6	53
Indtægter før udlejning af togmateriel	9.682	4.195	1.573	393	1.007	769	1.645	47	53
Udlejning af togmateriel	581	0	0	0	0	581	0	0	0
Indtægter i alt	10.263	4.195	1.573	393	1.007	1.350	1.645	47	53
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer ⁵⁾	904	485	150	32	0	232	5	0	0
Andre eksterne omkostninger	5.032	2.399	540	217	478	398	896	55	49
Personaleomkostninger	2.606	1.310	439	56	121	96	589	-21	16
Omkostninger før leje af materiel	8.542	4.194	1.129	305	599	726	1.490	34	65
Leje af togmateriel	581	239	316	26	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.123	4.433	1.445	331	599	726	1.490	34	65
Resultat før af- og nedskrivninger	1.140	-238	128	62	408	624	155	13	-12
Af- og nedskrivninger	1.089	31	13	1	339	622	72	11	0
Resultat af primær drift	51	-269	115	61	69	2	83	2	-12
Finansielle poster, netto	-33	-2	-1	0	-22	-2	-5	-1	0
Resultat før skat	18	-271	114	61	47	0	78	1	-12
Skat af årets resultat	-2								
Årets resultat i fortsættende aktiviteter	16								
Resultat af ophørende aktiviteter	0								
Årets resultat efter ophørende aktiviteter	16								
Fordeling:									
Trafikkontraktindtægter		19%	0%	0%	26%	11%	43%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		43%	16%	4%	10%	8%	17%	1%	1%
Omkostninger før leje af togmateriel		49%	13%	4%	7%	8%	18%	0%	1%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	10.245	4.466	1.459	332	960	1.350	1.567	46	65
Heraf støttefunktioner	1.784	807	266	34	79	262	295	41	0

- ¹⁾ Øresundstrafik omfatter Øresund - over broen samt Kyst- og Kastrupbanen.
- ²⁾ Generelle forpligtelser vedrører tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum i Odense, udlånte tjenestemænd, egne overtagelige tjenestemænd, de relative indtægter og omkostninger til trafikafhængige 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 frasalgs af komponent- og 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 til tredje part 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 2022 er størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster anvendt til Togkørsel (6.257 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (4.466 mio. kr.), S-togstrafik (1.459 mio. kr.) og Øresundstrafik (332 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 2.495 mio. kr. eller 40 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.311 mio. kr. eller 21 procent, jævnfør Figur 1.

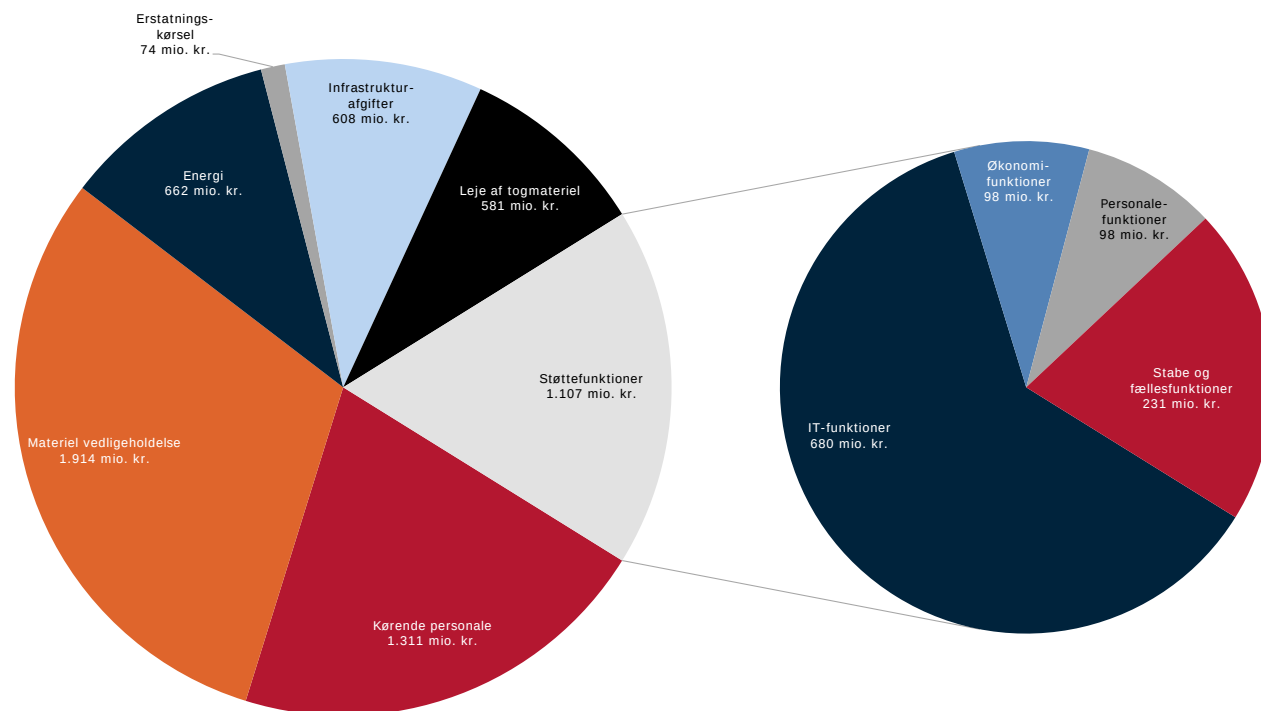
De kommende år udføres et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en velfungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne bliver DSB's økonomi påvirket 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 2022 afholdt 74 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

Leje af togmateriel er udtryk for den nettoomkostning, DSB har haft til togflåden. Der er tale om ind-

Figur 1: Omkostninger til Togkørsel

Beløb i mio. kr.



tægter fra salg af materiel, dedikerede trafikkontraktindtægter¹³, udleje af togmateriel samt omkostninger i form af forsikring og togleje fra blandt andet materielselskaberne samt af- og nedskrivninger og forrentning.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 1.107

mio. kr. eller 18 procent 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 softwareudvik-

¹³ Jævnfør politisk aftale "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.

ling, 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, 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.

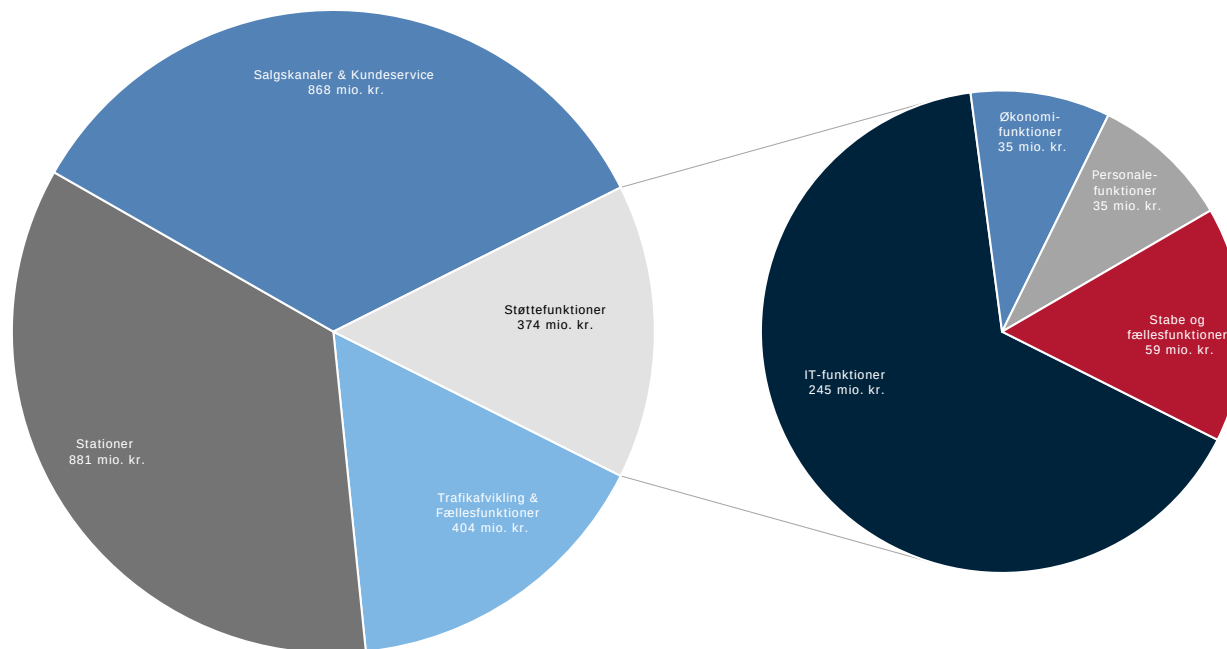
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2022 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.527 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf blev 1.272 mio. kr. eller 50 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner (404 mio. kr.), Salgskanaler & Kundeservice (868 mio. kr.), mens 881 mio. kr. eller 35 procent blev anvendt til Stationer.

Togsystem skal som Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og skal derfor også bære en andel af de samlede Støttefunktioner, som udgjorde

Figur 2: Omkostninger til Togsystem

Beløb i mio. kr.



374 mio. kr. eller 15 procent af omkostningerne til Togsystem.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kunde- vendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (Betjent salg, Selvbetjent salg og Øvrige salgskanaler), Kundeservice, Trafikinformation, Rejsekort, Marketing samt afregning for Catering fra DSB Service & Retail A/S.

Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafik- vendte aktiviteter såsom personale-, materiel- og

trafikplanlægning, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark.

Stationer indeholder driftsomkostninger til alle stationsbygningerne inklusive energi og servicepersonale samt af- og nedskrivninger og forrentning.

Moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen Derefter følger den ikke

fradragsberettiget moms de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

I 2022 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 514 mio. kr. DSB og et antal tilknyttede virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret.

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 2 mio. kr. i 2022.

Årets resultat

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 16 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 infrastrukturefgifter for at benytte den infrastruktur - spor og faste forbindelser, DSB benytter i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Strækningsregnskab

Strækningsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i driften og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger. Oplysningerne om økonomien i togkørslen på enkeltstrækninger giver et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift.

I et bredere perspektiv er strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af

trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Det er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækningsregnskabet 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 strækningsregnskabet 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.

Strækningsregnskabet for aktivitetsområdet Togkørsel 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.

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 opgjøre 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 3. Det 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, selv om aktiviteterne ikke har direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørslen på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør Tabel 3. Pladskilometer tager højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte litra og hvor mange togsæt/-vogne, der er koblet på toget på en given strækning.

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

Beløb i mio. kr.	Passager- omsæt- ning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedlige- holdelse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funktions- omkost- ninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.019	1.034	150	289	101	12	129	681	56	131	166
København - Aalborg (InterCity)	657	674	167	211	79	14	142	613	44	142	-125
København - Esbjerg (InterCity)	454	462	74	84	40	4	84	286	22	66	88
København - Odense - Hamborg (InterCity)	136	137	17	50	20	0	22	109	-20	16	32
Fjerntog	2.266	2.307	408	634	240	30	377	1.689	102	355	161
Aarhus - Hamborg	52	53	6	14	5	0	2	27	-21	5	42
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	95	99	41	130	30	2	15	218	10	38	-167
Odense - Fredericia	20	22	17	19	8	0	6	50	4	15	-47
Aarhus - Fredericia - Flensborg	34	36	19	15	6	0	6	46	4	15	-29
Fredericia - Sønderborg	42	45	25	16	8	0	6	55	4	21	-35
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	13	10	3	1	3	30	2	11	-42
Regional Vest	243	256	121	204	60	3	38	426	3	105	-278
København - Holbæk - Kalundborg	193	202	94	207	48	4	17	370	18	85	-271
København - Slagelse	49	51	8	12	5	1	2	28	3	7	13
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	508	551	218	335	100	10	33	696	94	188	-427
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	122	127	47	54	20	4	10	135	14	39	-61
Køge - Næstved - Nykøbing F.	35	38	32	25	9	3	8	77	5	27	-71
Regional Øst	907	969	399	633	182	22	70	1.306	134	346	-817
Fjern- & Regionaltogstrafik	3.416	3.532	928	1.471	482	55	485	3.421	239	806	-934
København - Malmø	371	393	45	68	31	4	123	271	26	35	61
Øresundstrafik	371	393	45	68	31	4	123	271	26	35	61
Central (Hellerup-Valby)	589	597	92	74	25	5	0	196	71	73	257
Køge (Sydhavn - Køge)	202	208	59	78	33	2	0	172	61	46	-71
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	145	147	25	26	10	1	0	62	22	20	43
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	169	173	50	68	28	1	0	147	53	39	-66
Farum (Ryparken - Farum)	101	103	31	36	15	1	0	83	31	24	-35
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	183	187	42	57	24	3	0	126	43	33	-15
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	33	34	9	10	4	0	0	23	9	7	-5
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	121	124	30	26	10	2	0	68	26	24	6
S-togstrafik	1.543	1.573	338	375	149	15	0	877	316	266	114
Togkørsel ekskl. trafikkontraktindtægter	5.330	5.498	1.311	1.914	662	74	608	4.569	581	1.107	-759
Beregnete trafikkontraktindtægter	0	663	0	0	0	0	0	0	0	0	663
Togkørsel inkl. trafikkontraktindtægter	5.330	6.161	1.311	1.914	662	74	608	4.569	581	1.107	-96

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togdrift

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsæt- ning	Togkørsel Andre indtægter	Togkørsel Omkost- ninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Omkost- ninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. pladskm ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. pladskm ¹⁾	Togdrift resultat pr. per- sonkm ¹⁾	Personkm mio. enheder ²⁾	Togkm mio. enheder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.019	15	868	166	35	234	-33	0,47	0,40	-0,03	1.157	6,12
København - Aalborg (InterCity)	657	17	799	-125	31	235	-329	0,36	0,44	-0,45	736	6,60
København - Esbjerg (InterCity)	454	8	374	88	18	140	-34	0,43	0,35	-0,07	515	3,26
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	136	1	105	32	4	24	12	0,31	0,24	0,10	123	1,29
Fjerntog ³⁾	2.266	41	2.146	161	88	633	-384	0,42	0,39	-0,15	2.531	17,27
Aarhus - Hamborg ³⁾	52	1	11	42	2	10	34	0,45	0,11	0,66	48	0,56
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	95	4	266	-167	8	63	-222	0,20	0,56	-1,92	115	2,41
Odense - Fredericia	20	2	69	-47	2	23	-68	0,11	0,38	-3,73	18	0,82
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	34	2	65	-29	2	17	-44	0,27	0,53	-1,42	33	0,79
Fredericia - Sønderborg	42	3	80	-35	3	28	-60	0,20	0,38	-1,12	54	0,98
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	43	-42	1	16	-57	0,00	0,56	-0,91	61	0,43
Regional Vest ³⁾	243	13	534	-278	18	157	-417	0,21	0,45	-1,27	329	5,99
København - Holbæk - Kalundborg	193	9	473	-271	14	129	-386	0,25	0,61	-1,89	204	2,77
København - Slagelse	49	2	38	13	2	26	-11	0,48	0,38	-0,21	52	0,30
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	508	43	978	-427	46	443	-824	0,21	0,40	-1,78	462	5,44
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	122	5	188	-61	8	67	-120	0,27	0,41	-0,72	169	1,74
Køge - Næstved - Nykøbing F.	35	3	109	-71	4	41	-108	0,18	0,56	-2,70	40	1,26
Regional Øst	907	62	1.786	-817	74	706	-1.449	0,23	0,45	-1,56	927	11,51
Fjern- & Regionaltogstrafik ³⁾	3.416	116	4.466	-934	180	1.496	-2.250	0,32	0,42	-0,59	3.787	34,77
København - Malmø	371	22	332	61	27	249	-161	0,67	0,60	-0,61	262	1,40
Øresundstrafik	371	22	332	61	27	249	-161	0,67	0,60	-0,61	262	1,40
Central (Hellerup-Valby)	589	8	340	257	32	282	7	0,61	0,35	0,04	239	2,58
Køge (Sydhavn - Køge)	202	6	279	-71	7	116	-180	0,16	0,22	-0,74	245	3,41
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	145	2	104	43	4	53	-6	0,36	0,26	-0,09	92	1,12
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	169	4	239	-66	6	97	-157	0,16	0,22	-0,91	173	2,76
Farum (Ryparken - Farum)	101	2	138	-35	3	55	-87	0,18	0,25	-1,02	83	1,55
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	183	4	202	-15	6	85	-94	0,20	0,22	-0,45	207	2,43
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	33	1	39	-5	1	16	-20	0,21	0,25	-1,87	11	0,40
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	121	3	118	6	3	45	-36	0,37	0,36	-0,73	49	1,16
S-togstrafik	1.543	30	1.459	114	62	749	-573	0,27	0,26	-0,52	1.099	15,41
Strækninger i alt ³⁾	5.330	168	6.257	-759	269	2.494	-2.984	0,32	0,37	-0,58	5.148	51,58
Offentlige serviceydelser ³⁾	5.330	168	6.257	-759	331	2.903	-3.331	0,32	0,37	-0,65	5.148	51,58

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Personkm er eksklusive transportforpligtelsen samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.

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 3. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige 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 trafikkontraktindtægter, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomhedens resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

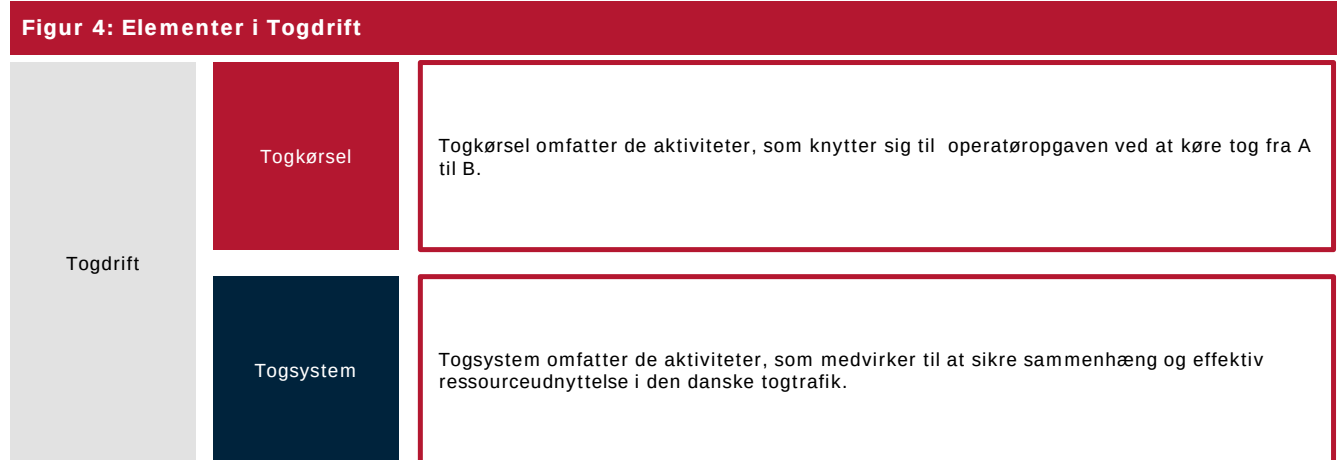
Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som udføres i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter. Det vil for eksempel sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den offentlige serviceforpligtelse, men indirekte i form af de klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres og afregnes til Togkørsel. DSB Service & Retail A/S er ligeledes ikke omfattet af den offentlige serviceforpligtelse.

Figur 3: Rapporteringskrav i DSB



Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsovråderegnskabet 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 4.



Strækningsøkonomimodellen

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

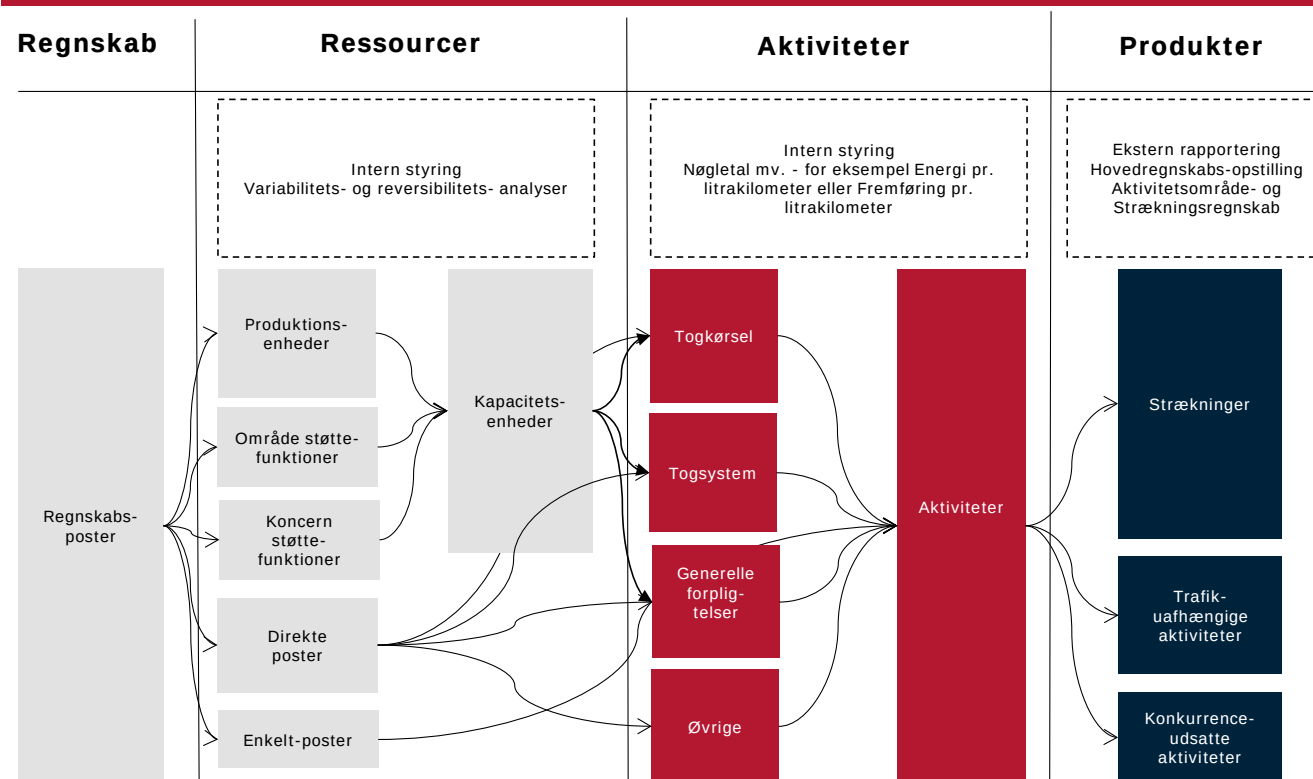
Modellen skaber Hovedregnskabsopstillingen ved at opdele aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter - for eksempel udlejning af ejendomme til eksterne kunder.

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

Figur 5 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.

Figur 5: Strækningsøkonomi modeldesign



Definition af strækninger

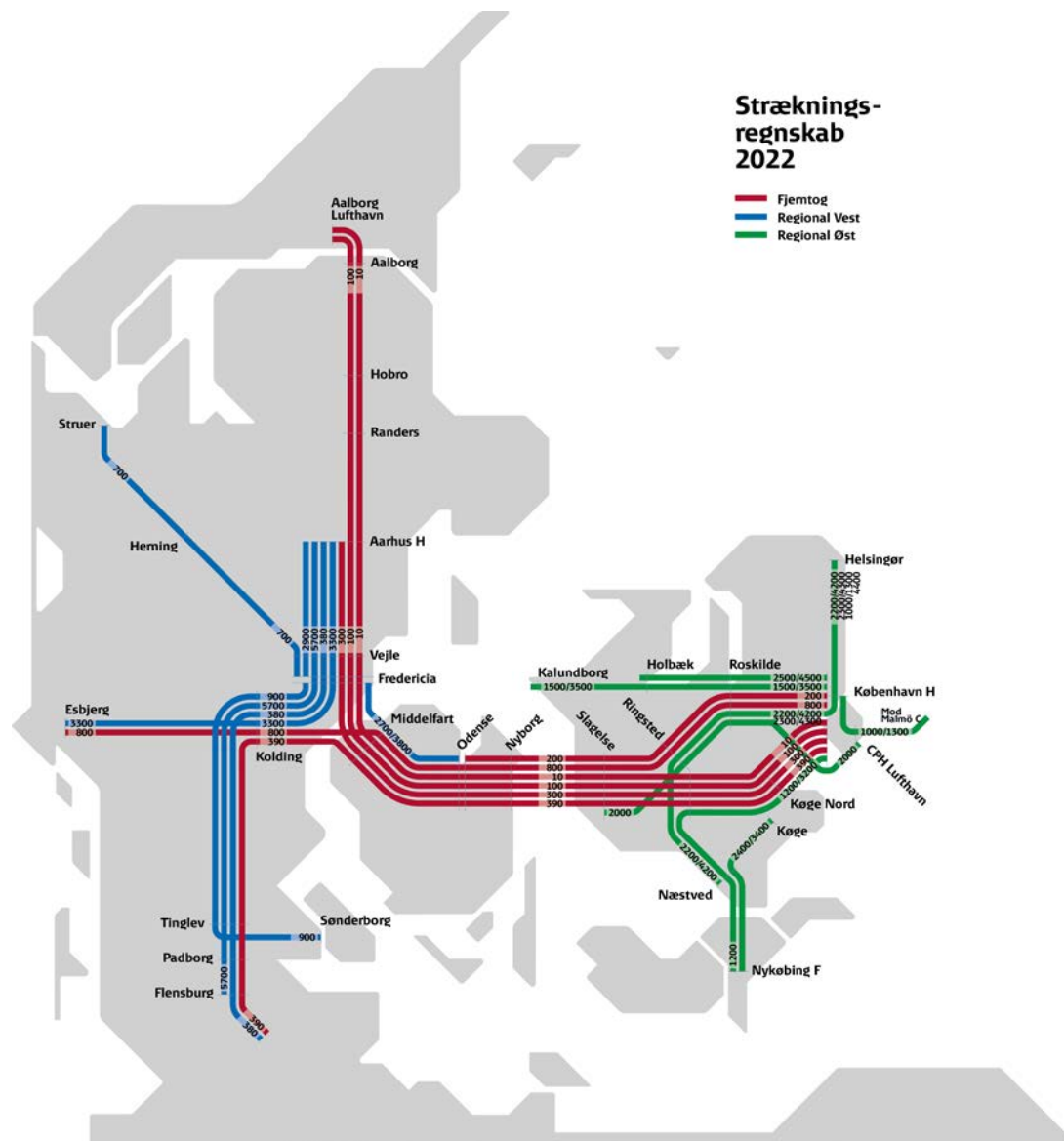
- Figur 6 viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2022. Ændringerne i forhold til 2021 er primært, at trafikken på Sjælland er omlagt med henblik på at inkludere Kystbanen i den øvrige trafik på Sjælland.

Strækningerne som DSB har betjent i 2022, er defineret som følgende:

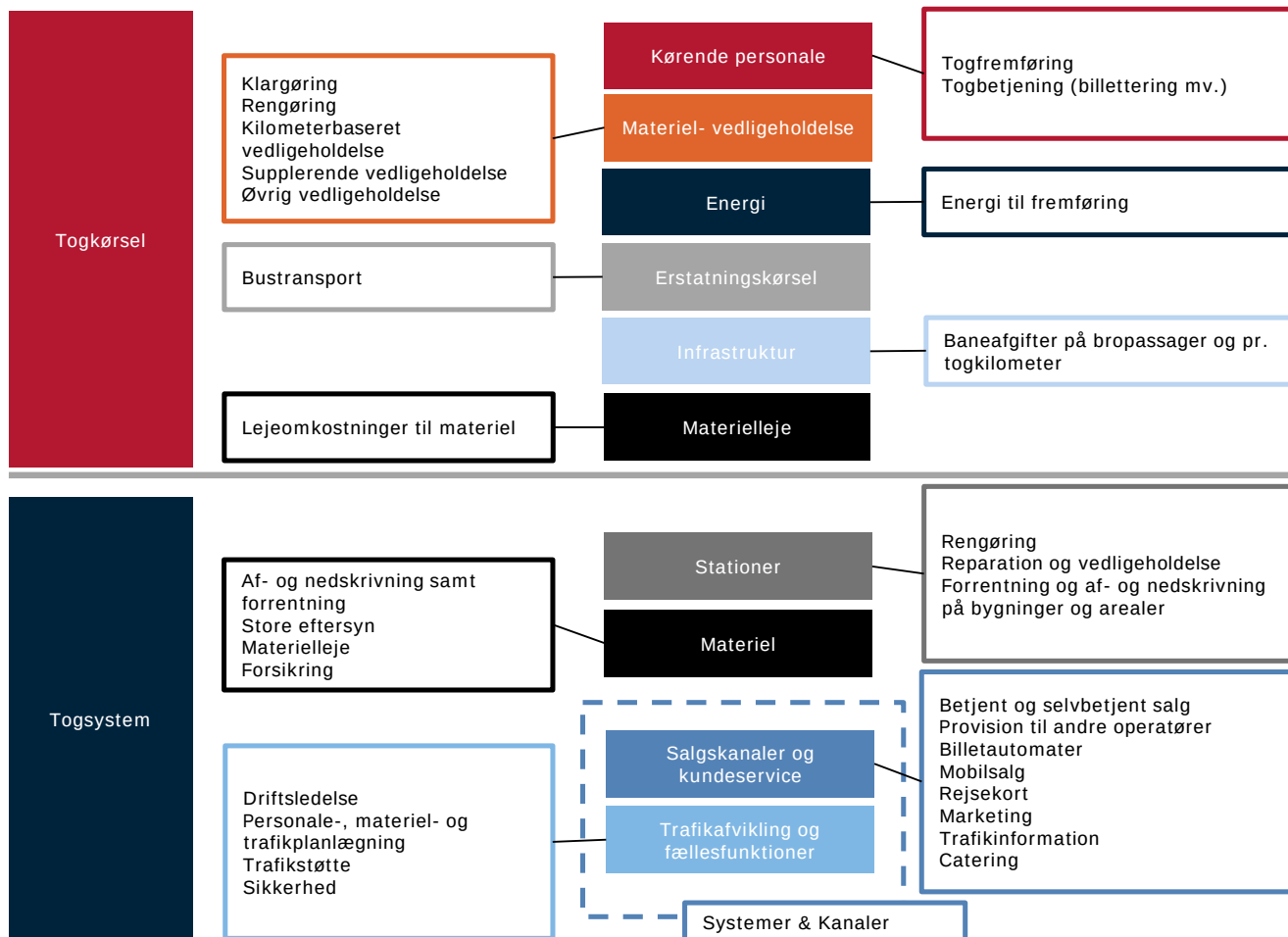
- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt og udgøres af InterCityLyn- og InterCity-strækningerne København - Odense - Aarhus - Aalborg, København - Esbjerg og København - Odense - Hamborg
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger defineres som regionaltog, fordi der reelt er 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
- Øresundstrafikken udgøres af København - Malmø (kun til Øresund Grænse)
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion

Figur 6: Strækningsdefinitioner 2022

Fjern- & Regionaltog



Figur 7: Aktiviteter i Togkørsel og Togsystem



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, jævnfør Figur 7.

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

- De fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning
- De fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af 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 8: 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

- Infrastrukturuomkostningerne for passage af Storbælt 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

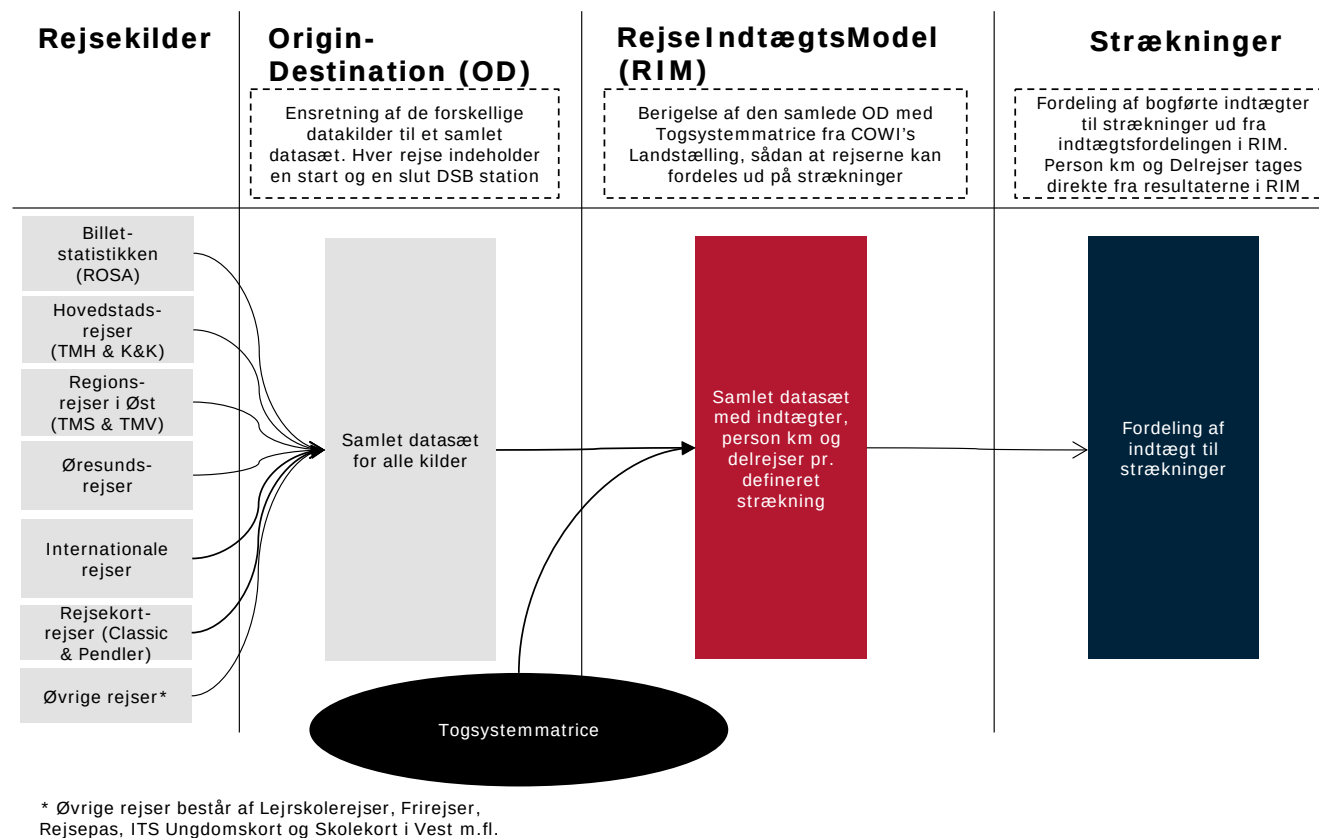
Det er ikke muligt direkte at opgøre antallet af rejser i DSB, hvilket skyldes, at det i den kollektive transport er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det gælder for rejser foretaget med periodekort eller enkeltbillet, idet det er muligt 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, både på rejsen og de tilhørende indtægter.

For Fjern- & Regionaltog har DSB således en række rejsekilder, jævnfør Figur 9, hvoraf de største er DSB's egne billetstatistikrejser, hovedstadsrejser og rejsekortrejser. Data dannes på baggrund af salgsstatistikker og modeller, som baserer sig på forskellige former for passagertællinger og interviewundersøgelser. Metoderne varierer fra rejsekilde til rejsekilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde.

Rejserne og de tilhørende indtægter bliver herefter samlet i et datasæt, som ud fra billetinformer viser, hvorfra rejsen starter og slutter - Origin-Destination (OD). Efter fastlæggelsen af rejserelationerne, skal rejsevejen efterfølgende bestemmes.

Figur 9: Principper for allokering af passageromsætning til strækninger



Det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til at rejse mellem start og slut destination.

Ud fra en togsystematrice, som bliver dannet med baggrund i Landstællingen, er det muligt at koble de enkelte rejseveje til en eller flere strækninger.

Landstællingen baserer sig på interviews og dermed kan rejsemønstre bestemmes.

For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

Fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder

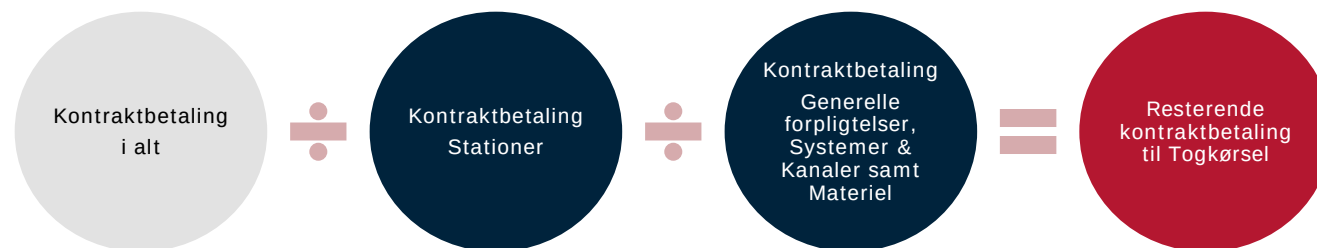
Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke trafikkontraktindtægterne på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele trafikkontraktindtægterne efter.

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 eltogetsæt, Fremtidens S-bane og Nye Grønne Værksteder, eftersom Leje af togmateriel afregnes til togkørselsaktiviteten. Samtidig allokeres de dedikerede trafikkontraktindtægter til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne¹⁴⁾ til Materiel

De resterende trafikkontraktindtægter tilfalder Togkørsel, hvor de fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik, Øresundstrafik og S-togstrafik. Hvis en strækning giver overskud uden trafikkontraktindtægter, fordeles trafikkontraktindtægterne alene til de underskudsgivende trafikområder.

Figur 11: Principper for fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder



Der fordeles ikke trafikkontraktindtægter til aktivitetsområdet Øvrige, fordi der primært er tale om poster af speciel karakter, der ikke har med den almindelige togdrift at gøre.

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

Fordeling af leje af togmateriel

Alle indtægter, omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster til aktivitetsområdet 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 Grønne 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 litrakilometer på de enkelte strækninger.

Leje af togmateriel for S-tog er alene baseret på de faktiske omkostninger til materiellet.

¹⁴⁾ Jævnfør 'Indkøb af dobbeltdækkere' af 1. april 2014.

